



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6282

Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant

1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

Date de dépôt : 06-05-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 05-07-2011

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
28-11-2011	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
06-05-2011	Déposé	6282/00	<u>5</u>
14-06-2011	Avis de la Chambre des Salariés (25.5.2011)	6282/01	<u>16</u>
05-07-2011	Avis du Conseil d'Etat (5.7.2011)	6282/02	<u>23</u>
26-07-2011	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6282/03	<u>30</u>
05-08-2011	Avis de la Chambre des Métiers (21.7.2011)	6282/04	<u>41</u>
16-09-2011	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (16.9.2011)	6282/05	<u>44</u>
24-10-2011	Avis de la Chambre de Commerce (7.10.2011)	6282/06	<u>47</u>
09-11-2011	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6282/07	<u>54</u>
15-11-2011	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°4 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6282	<u>71</u>
24-11-2011	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (24-11-2011) Evacué par dispense du second vote (24-11-2011)	6282/08	<u>74</u>
09-11-2011	Commission du Développement durable Procès verbal ( 06 ) de la reunion du 9 novembre 2011	06	<u>77</u>
26-10-2011	Commission du Développement durable Procès verbal ( 05 ) de la reunion du 26 octobre 2011	05	<u>87</u>
19-07-2011	Commission du Développement durable Procès verbal ( 45 ) de la reunion du 19 juillet 2011	45	<u>112</u>
27-12-2011	Publié au Mémorial A n°273 en page 4884	5824,6282	<u>135</u>

# Résumé

## **6282 : RESUME**

Le projet de loi 6282 transpose la directive 2008/110/CE modifiant la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire. La directive 2004/49/CE a été transposée en droit national notamment par le biais de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. Pour mettre en conformité le droit national avec les exigences communautaires en la matière, le cadre législatif doit être complété par la transposition de la directive 2008/110/CE.

Pour atteindre son objectif de revitaliser le secteur du rail, la Commission européenne poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire. La directive 2008/110/CE a comme objectif de faciliter les procédures nationales d'homologation du matériel roulant. Ces procédures sont en effet considérées comme une barrière importante à la création de nouvelles entreprises ferroviaires. La Commission a donc jugé nécessaire d'intervenir pour harmoniser les procédures nationales, les simplifier et recourir de manière systématique au principe de la reconnaissance mutuelle.

L'un des apports de la directive consiste notamment à assigner à chaque véhicule apte à circuler sur une ligne de chemin de fer une entité chargée de son entretien et de sa maintenance. Dans certains cas, la directive 2008/110/CE permet cependant aux Etats membres de définir des dérogations en matière d'identification et de certification de cette entité en charge de la maintenance, et ce notamment en ce qui concerne les véhicules de pays tiers, pour les transports spéciaux ou pour le matériel militaire.

6282/00

# N° 6282

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

---

# PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer);
- B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

\* \* \*

(Dépôt: le 6.5.2011)

### SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (28.4.2011).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	6
4) Commentaire des articles .....	7
5) Fiche financière .....	9

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer);
- B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Londres, le 28 avril 2011

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### *Chapitre I – Champ d'application et définitions*

**Art. 1er.**– La présente loi a pour objet la transposition en droit national luxembourgeois de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et de modifier la 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. Elle a d'ailleurs pour objet de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

### *Chapitre II – Dispositions modificatives et abrogatoires*

**Art. 2.**– L'article 1er de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„**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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.

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. 3.**– Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:

„d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;

e) ...“

A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés deux nouveaux points r) et s), libellés comme suit:

„r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);

s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.“

**Art. 4.**– L'article 4, paragraphe 1er, point a) de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

A l'article 4, paragraphe 1er, un nouveau point k) est inséré et qui est libellé comme suit:

„k) vérifie, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national.“

**Art. 5.**– A l'article 5 de la loi précitée est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:

„e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 21bis de la présente loi.“

**Art. 6.**– Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.

**Art. 7.**– A l'article 14 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„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 pertinentes du droit communautaire.“

2. Le Paragraphe 4 aura le libellé suivant:

„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“

**Art. 8.**– Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:

„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 modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.“



Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:

„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 modifié du 21 septembre 2009 relative à la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.“

**Art. 9.**– Est inséré un article 31bis dans la loi précitée libellé comme suit:

„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“

**Art. 10.**– A la suite du Chapitre VII de la même loi est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:

### **„Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules**

„**Art. 21bis.**– 1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.

2. L'entité en charge de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. La reconnaissance est prononcée par le Ministre sur avis de l'Administration des Chemins de Fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5 est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

7. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans la Communauté européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en oeuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien.
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.“ “

**Art. 11.**– L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant:

„L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité“.

### **Chapitre III – Dispositions finales**

**Art. 12.**– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre de la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

La directive 2004/49/CE précitée a été transposée en droit national notamment par le biais de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire.

Pour mettre en conformité le droit national avec les exigences communautaires en la matière, le cadre législatif doit être complété par la transposition de la directive 2008/110/CE précitée.

Pour atteindre son objectif de revitaliser le secteur du rail, la Commission européenne poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire. La Directive 2008/110/CE a comme objectif de faciliter les procédures nationales d'homologation du matériel roulant. Ces procédures sont en effet considérées comme une barrière importante à la création de nouvelles entreprises ferroviaires. La Commission a donc jugé nécessaire intervenir pour harmoniser les procédures nationales, de les simplifier et de recourir de manière systématique au principe de la reconnaissance mutuelle.

La Directive 2008/110/CE permet de rendre le transport ferroviaire plus compétitif et de contribuer à la compétitivité de l'ensemble de l'industrie de l'Union européenne. D'ailleurs, le présent avant-projet de loi met un accent sur la nécessité de favoriser une mobilité plus durable et dans laquelle le transport ferroviaire joue un rôle de premier plan.

Le principe de reconnaissance mutuelle est la caractéristique principale de la directive en question et il est rendu obligatoire en ce qui concerne les autorisations de mise en service pour le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un Etat membre. Dans ce cas, il ne faudra disposer d'une certification complémentaire dans un autre Etat membre que pour ce qui est des exigences nationales supplémentaires découlant notamment des caractéristiques du réseau local.

A travers la transposition en droit luxembourgeois de la directive 2008/110/CE, il est introduit un nouveau chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire relatif à la maintenance des véhicules et qui exige que chaque véhicule apte à la circulation sur une ligne ferroviaire devra se voir assigner une entité en charge de la maintenance. Cette entité devra être identifiée dans le Registre national des véhicules (RNV). Elle aura comme mission, sans préjudice des dispositions de sécurité en vigueur, de veiller à ce que tous les véhicules dont elle a la maintenance soient entretenus conformément à son carnet d'entretien et aux exigences existantes.

Le rôle d'entité de maintenance pourra être effectué entre autres par une entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou même le détenteur du véhicule.

Pour rendre plus transparents les concepts de „détenteur“ et d'„entité en charge de l'entretien“, il convient de définir ces notions pour tenir compte de l'entrée en vigueur de la convention COTF, le 1er juillet 2006, qui prévoit que les détenteurs de wagons ne sont plus obligés d'enregistrer leurs wagons auprès d'une entreprise ferroviaire. D'ailleurs, l'ancien accord RIV n'est plus d'application et a été remplacé partiellement par le CUV et aux termes duquel les détenteurs de wagons ont la charge de la maintenance de leurs véhicules.

De même, il s'agit de préciser que lorsque l'entité ayant la charge de la maintenance n'est pas le gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire, alors cette entité doit être certifiée par un organisme accrédité.

Enfin, la directive 2008/110/CE permet dans certains cas aux Etats membres de définir des dérogations en matière d'identification et de certification de cette entité en charge de la maintenance, et ce notamment en ce qui concerne les véhicules de pays tiers, pour les transports spéciaux ou pour le matériel militaire.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *ad article 1er*

L'article 1er fixe l'objet de la loi en projet et fait référence à la directive que la loi a pour objet de transposer en droit national et précise les lois qui subiront des modifications en raison de la transposition de la directive communautaire en question.

### *ad article 2*

L'article 2 permet l'exclusion du champ d'application de la loi de certaines infrastructures et véhicules.

La loi réserve la possibilité de fixer des mesures spécifiques par règlement grand-ducal pour les réseaux qui sont séparés fonctionnellement du reste du système ferroviaire et qui sont exclusivement destinés à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, de même que les personnes qui opèrent sur ces réseaux.

### *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 et sont celles prévues par la directive 2008/110/CE.

Il est à noter que les définitions de système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et de système ferroviaire transeuropéen conventionnel sont remplacées par la définition de „système ferroviaire transeuropéen“ étant donné que les directives 96/48/CE et 2001/16/CE ont été abrogées par 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.

### *ad article 4*

L'article 4 de la loi prévoit les missions de l'Administration des Chemins de Fer. Conformément aux dispositions de la directive à transposer, le terme „matériel roulant“ est remplacé par celui de „véhicule“.

Une nouvelle mission est ajoutée concernant les wagons de fret qui consiste pour l'Administration des Chemins de Fer dans la vérification de la certification de l'entité en charge de la maintenance conformément au cadre légal communautaire et national.

### *ad article 5*

L'article 5 de la loi sur la sécurité ferroviaire prévoit que, chaque année, l'Administration des Chemins de Fer doit rendre compte, dans un rapport écrit, au Ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Il y est rajouté un point e) qui transpose l'article 14bis, paragraphe 8, points a) et b) de la directive 2004/49/CE, et qui prévoit la possibilité pour l'Administration des Chemins de Fer d'accorder des dérogations dans le cadre de l'identification ou de la certification de l'entité chargée de l'entretien.

### *ad article 6*

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

### *ad article 7*

Cet article transpose l'article 10, paragraphe 2, point b) de la directive 2004/49/CE, tel que modifié par la directive 2008/110/CE, et concerne la certification des entreprises ferroviaires. Les notions de certification générale et spéciale sont précisées et notamment, il est précisé que la certification spéciale doit être fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE.

### *ad article 8*

L'article 15, paragraphe 5, alinéa 3 de la loi sur la sécurité ferroviaire est modifié afin de préciser le règlement grand-ducal auquel est renvoyé par l'article 14, alinéa 5 de la même loi.

L'article 17, paragraphe 6, alinéa 3 de la loi sur la sécurité ferroviaire est modifié afin de préciser le règlement grand-ducal auquel est fait référence à l'article 14, alinéa 5 de la même loi.

*ad article 9*

Il est inséré dans la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire un article 31bis qui précise que les références faites aux directives 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, abrogées par la directive 2008/110/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE et à son annexe XI.

*ad article 10*

Cet article insère un nouveau Chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire qui concerne la maintenance des véhicules. La directive exige que pour chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau, une entité en charge de son entretien doit être identifiée (article 14bis, paragraphe 1er de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE).

Le paragraphe 2 transpose l'article 14bis, paragraphe 2 de la directive en prévoyant que l'entité chargée de l'entretien peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur du véhicule.

Le paragraphe 3 transpose l'article 14bis, paragraphe 3, de la directive et détermine la responsabilité de l'entité en charge de l'entretien qui est sans préjudice de celle des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure.

Le paragraphe 4 du présent article transpose l'article 14bis, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE (tel qu'inséré par la directive 2008/110/CE) et prévoit que l'entité en charge de l'entretien, sauf s'il s'agit d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure, doit être certifiée par un organisme accrédité ou reconnu.

Le paragraphe 5 transpose l'article 14bis, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE, et prévoit que la délivrance à l'entité chargée de l'entretien du certificat devra respecter les exigences posées par une proposition de Règlement communautaire No .../... de la Commission du ... concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007. La proposition de règlement communautaire en question a été approuvée en date du 15 décembre 2010 au comité RISC (Railway Interoperability and Safety Committee, comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE) et sera probablement adoptée vers la moitié de l'année 2011.

Le paragraphe 6 transpose l'article 14bis, paragraphe 6, de la directive 2004/49/CE et traduit le principe de la reconnaissance mutuelle, c'est-à-dire que les certificats délivrés aux entités chargées de l'entretien dans un autre Etat membre sont reconnus au Luxembourg.

Le paragraphe 7 concerne des dérogations permises dans le cadre des obligations d'identification et de certification des entités chargées de l'entretien par des mesures de substitution dans certains cas, tel que prévu par l'article 14bis, paragraphe 7, de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE.

Ces dérogations sont accordées par l'Administration des Chemins de Fer.

*ad article 11*

Cet article précise que la circulation de matériel roulant historique, muséologique et patrimonial n'est admise sur le réseau que dans le respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. De même, la circulation du matériel précité sur le réseau ferré n'est admise que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité valable.

*ad article 12*

Pas de remarques particulières à faire.

\*

## FICHE FINANCIERE

Le principe de la reconnaissance mutuelle est la caractéristique principale de la directive 2008/110/CE précitée. Il est rendu obligatoire en ce qui concerne les autorisations de mise en service pour le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un Etat membre. Dans ce cas, il ne faudra disposer d'une certification complémentaire dans un autre Etat membre que pour ce qui est des exigences nationales supplémentaires découlant notamment des caractéristiques du réseau local.

Par le biais de la transposition en droit luxembourgeois de la directive 2008/110/CE, il est introduit un nouveau chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire relatif à la maintenance des véhicules qui exige que chaque véhicule apte à la circulation sur une ligne ferroviaire devra se voir assigner une entité en charge de la maintenance. Cette entité devra être identifiée dans le Registre national des véhicules (RNV). Elle aura comme mission, sans préjudice des dispositions de sécurité en vigueur, de veiller à ce que tous les véhicules dont elle a la maintenance soient entretenus conformément à son carnet d'entretien et aux exigences existantes.

Le rôle d'entité de maintenance pourra être effectué entre autres par une entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou même le détenteur du véhicule.

Pour rendre plus transparents les concepts de „détenteur“ et d'„entité en charge de l'entretien“, il convient de définir ces notions pour tenir compte de l'entrée en vigueur de la convention COTF, le 1er juillet 2006, qui prévoit que les détenteurs de wagons ne sont plus obligés d'enregistrer leurs wagons auprès d'une entreprise ferroviaire. D'ailleurs, l'ancien accord RIV n'est plus d'application et a été remplacé partiellement par le CUV et aux termes duquel les détenteurs de wagons ont la charge de la maintenance de leurs véhicules.

De même, il s'agit de préciser que lorsque l'entité ayant la charge de la maintenance n'est pas le gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire, alors cette entité doit être certifiée par un organisme accrédité.

Enfin, la directive 2008/110/CE permet dans certains cas aux Etats membres de définir des dérogations en matière d'identification et de certification de cette entité en charge de la maintenance, et ce notamment en ce qui concerne les véhicules de pays tiers, pour les transports spéciaux ou pour le matériel militaire.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi qui par la suite est devenu la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, les missions confiées à l'autorité nationale de sécurité (ACF) qui sont de nature très technique voire spécifique au secteur des chemins de fer avaient été relevées. Pour mémoire, il avait été relevé à l'époque que *„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.“*

De ces 18 personnes, 7 sont actuellement en place et deux sont en train d'être recrutées. Il reste donc un besoin en ressources humaines à combler dans les deux prochaines années de 9 personnes afin que l'administration des chemins de fer soit à même d'assumer toutes les fonctions lui dévolues par la loi du 22 juillet 2009 susmentionnée. Les nouvelles tâches introduites par le présent projet de loi ne nécessiteront pas de recrutement de personnel additionnel allant au-delà des 9 personnes encore prévues.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6282/01



N° 6282<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

---

---

**PROJET DE LOI**

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer);
- B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(25.5.2011)

Par lettre du 26 avril 2011, réf.: RAIL/2011/10323, M. Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le présent projet de loi à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le présent projet de loi a pour objet la **transposition** en droit national luxembourgeois de la **directive 2008/110/CE** du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008.

Cette directive modifie la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, qui a été transposée en droit national par la loi du 22 juillet 2009.

La directive 2008/110/CE a encore pour objet de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

**1. Les principaux apports de la nouvelle directive communautaire**

2. La directive originale 2004/49/CE avait établi un cadre réglementaire commun pour la sécurité des chemins de fer.

3. Les changements intervenus au niveau communautaire par la nouvelle directive 2008/110/CE tendent à **améliorer cette réglementation** en vue de simplifier et de moderniser la législation communautaire en regroupant dans un seul acte toutes les dispositions portant sur les autorisations de mise en service des véhicules ferroviaires.

4. Il convient en particulier d'habiliter la Commission à réviser et à adapter les annexes de la directive 2004/49/CE, à adopter et réviser des méthodes de sécurité communes et des objectifs de sécurité communs.

5. La directive 2008/110/CE a comme **objectif** de faciliter les procédures nationales d'homologation du matériel roulant. Ces procédures sont en effet considérées par la Commission comme une barrière importante à la création de nouvelles entreprises ferroviaires. La Commission a donc jugé nécessaire d'intervenir pour **harmoniser les procédures nationales, de les simplifier** et de **recourir de manière systématique au principe de la reconnaissance mutuelle**.

Le principe de reconnaissance mutuelle est ainsi la caractéristique principale de la nouvelle directive et il est rendu obligatoire en ce qui concerne les autorisations de mise en service pour le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un Etat membre. Dans ce cas, il ne faudra disposer d'une certification complémentaire dans un autre Etat membre que pour ce qui est des exigences nationales supplémentaires découlant notamment des caractéristiques du réseau local.

6. Il est par ailleurs actuellement tenu compte de l'entrée en vigueur de la convention de 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de son appendice CUV (règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire), en vertu duquel les détenteurs de wagons ne sont plus obligés d'enregistrer leurs wagons auprès d'une entreprise ferroviaire. En vertu du nouvel accord privé et volontaire (contrat uniforme d'utilisation des wagons, CUU) entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons, ces derniers sont en charge de l'entretien de leurs wagons. Il convient dès lors de **définir en droit communautaire les concepts de „détenteur“ et d'„entité chargée de l'entretien“, ainsi que de préciser la relation entre ces entités et les entreprises ferroviaires.**

7. La directive 2008/110/CE établit encore un **système de certification en matière d'entretien**. Ainsi, avant toute mise en service ou toute utilisation d'un véhicule sur le réseau ferroviaire, une entité chargée de son entretien doit être identifiée dans le registre national des véhicules.

En vertu de la directive, il convient d'autoriser les Etats membres à remplir les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien par d'autres mesures dans le cas de véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays, de véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans la Communauté et pour lesquels l'exigence d'identification d'une entité chargée de l'entretien est assurée par des accords internationaux conclus avec les pays tiers, et de véhicules utilisés par des chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique ou touristique ou pour des transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service.

Dans ces cas, il convient d'autoriser l'Etat membre concerné à accepter des véhicules sur le réseau dont il a la responsabilité sans qu'une entité chargée de l'entretien ait été assignée à ces véhicules ou certifiée. Toutefois, ces dérogations devraient faire l'objet de décisions formelles de la part de l'Etat membre concerné et être analysées par l'Agence ferroviaire européenne dans le cadre de son rapport sur les résultats en matière de sécurité.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure utilise un véhicule pour lequel aucune entité chargée de l'entretien n'est enregistrée ou pour lequel l'entité chargée de l'entretien n'est pas certifiée, il devrait contrôler tous les risques associés à l'utilisation de ce véhicule. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure devrait apporter la preuve de sa capacité à contrôler ces risques par la certification de son système de gestion de la sécurité et, le cas échéant, par son autorisation ou sa certification en matière de sécurité.

## 2. Le texte luxembourgeois de transposition

8. Le présent projet de loi est destiné à mettre en conformité le droit national avec les exigences communautaires en la matière, le cadre législatif devant être complété par la transposition de la directive 2008/110/CE.

9. L'exposé des motifs du présent projet de loi énonce que „pour atteindre son objectif de revitaliser le secteur du rail, la Commission européenne poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire. La Directive 2008/110/CE a comme objectif de faciliter les procédures nationales d'homologation du matériel roulant.“.

**La Chambre des salariés déplore les effets négatifs engendrés par la politique systématique de libéralisation défendue par la Commission européenne. Notre chambre salariale constate qu'au vu de l'évolution du cadre législatif et réglementaire applicable au secteur ferroviaire et de l'évaluation des effets de la libéralisation à ce jour, et ce dans tous ses aspects (économiques, environnementaux, y compris plus particulièrement les effets sociaux), il convient malheureusement d'arriver à la conclusion que la libéralisation engagée n'a pas atteint les objectifs escomptés.**

En effet, l'objectif principal de la libéralisation, qui était l'ouverture des marchés aux ambitions concurrentielles outre-frontière, est loin d'avoir été atteint. De même, il est déplorable que les objectifs d'amélioration de l'offre de service, de renaissance du rail ou encore de réduction du coût d'exploitation n'aient pas non plus été réalisés.

La politique menée a même conduit à une réduction des effectifs tandis que la mise en concurrence a encouragé les investissements sur les lignes rentables au risque d'abandonner les autres. Le résultat en est que la situation dans le secteur ferroviaire s'est davantage „dégradée“ tant en termes de conditions de travail, de sécurité de l'emploi que de sécurité ferroviaire.

Comme la libéralisation préconisée par le droit communautaire a emporté un morcellement flagrant et progressif, et notamment organique, du secteur ferroviaire, notre chambre professionnelle dénonce, surtout dans le contexte d'un petit pays comme le Luxembourg, les effets potentiellement contre-productifs consistant dans le risque non négligeable de générer – outre une multiplication démesurée d'acteurs et d'institutions – une possible expansion incontrôlable des externalisations, s'opérant au détriment de la main-d'oeuvre et notamment des conditions sociales, de la qualité des services, ce qui va en fin de compte aux dépens de la sécurité dans le secteur.

La CSL se prononce ainsi de manière générale contre l'affaiblissement conséquent des entreprises ferroviaires „historiques“ par leur déstructuration et s'oppose plus particulièrement à l'ouverture du marché ferroviaire aux petites et moyennes entreprises privées, accompagnée du risque d'outsourcing avec toutes sortes de conséquences sociales qui y sont attachées.

### 2.1. Modifications de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire

10. La directive 2008/110/CE permet aux Etats membres d'**exclure de son champ d'application les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique**. Le présent projet de loi prive de l'application des dispositions de la future loi modifiée du 22 juillet 2009 les *véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.*

11. Au vu de l'entrée en vigueur de la convention de 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de son appendice CUV (règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire) et sur base du nouvel accord privé et volontaire (contrat uniforme d'utilisation des wagons, CUU), le présent projet de loi insère dans la loi du 22 juillet 2009 deux nouveaux points relatifs à la **définition** de l'**„entité chargée de l'entretien“** et à celle concernant le **„véhicule“**.

La Chambre des salariés constate que le législateur luxembourgeois n'a pas procédé à l'intégration dans le texte du présent projet de la **définition relative au „détenteur“**, qui d'après la directive 2008/110/CE est la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV) ... Or, comme le présent projet de loi se réfère à cette notion et remplace notamment dans son article 6 les termes „exploitant de wagons“ par le terme de „détenteur“, il serait utile de libeller au rang des définitions du présent projet de loi le contenu dudit terme.

12. Parmi les **missions** de l'Administration des Chemins de Fer, le présent projet de loi y rajoute une nouvelle mission concernant les wagons de fret dont la **vérification de la certification de l'entité en charge de la maintenance** s'impose conformément au cadre légal communautaire et national.

13. Est rajouté un point supplémentaire faisant partie du **rapport** écrit de l'Administration des Chemins de Fer au ministre: il s'agit de la possibilité offerte par la directive 2004/49/CE, art. 14bis, § 8, points a) et b) à l'Administration des Chemins de Fer d'accorder des **dérogations** dans le cadre de l'identification ou de la certification de l'entité chargée de l'entretien.

14. Au niveau de la **certification de l'entreprise ferroviaire**, l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est modifié dans le sens que son § 4 prévoit désormais que „La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires (avant: „*pour circuler sur le réseau ferré luxembourgeois*“) *pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.*“

15. Outre ces modifications ponctuelles intégrant dans le contexte législatif luxembourgeois les dispositions de la directive 2008/110/CE, est prévue l'introduction en droit national d'un nouveau chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire relatif à la **maintenance des véhicules**, qui exige que chaque véhicule apte à la circulation sur une ligne ferroviaire devra se voir assigner une entité en charge de la maintenance. Cette entité, identifiée obligatoirement dans le Registre national des véhicules, aura comme mission de veiller à ce que tous les véhicules dont elle a la maintenance soient entretenus conformément à son carnet d'entretien et aux exigences existantes.

**15.1. En vue d'un ordonnancement cohérent de la future loi, la Chambre des salariés recommanderait l'introduction de ce nouveau chapitre VIIbis sous l'article 20bis (au lieu de 21bis, tel que prévu par le texte du projet).**

15.2. Le projet de loi reprend quasiment littéralement le texte de la directive 2008/110/CE.

**15.3. La Chambre des salariés soulève néanmoins le rajout dans le § 2 de l'article (numérotation rectifiée) 20bis des mots „entre autres“ et se demande qui d'autre pourrait être concrètement visé par le législateur pour devenir entité chargée de l'entretien à côté des entités énumérées par la directive, à savoir l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ou le détenteur?**

## **2.2. Modification de la loi du 11 juin 1999 relative à l'infrastructure ferroviaire**

16. L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation est modifié pour préciser que la circulation de matériel roulant historique, muséologique et patrimonial n'est admise sur le réseau que dans le respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999. De même, la circulation du matériel précité sur le réseau ferré n'est admise que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité valable.

## **2.3. Fiche financière**

17. La question du personnel requis en vue de la mise en oeuvre du dispositif légal relatif à la sécurité ferroviaire est circonscrite par la fiche financière du présent projet de loi dans les termes suivants:

„Dans l'exposé des motifs du projet de loi qui par la suite est devenu la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, les missions confiées à l'autorité nationale de sécurité (ACF) qui sont de nature très technique voire spécifique au secteur des chemins de fer avaient été relevées. Pour mémoire, il avait été relevé à l'époque que „*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.*“

De ces 18 personnes, 7 sont actuellement en place et deux sont en train d'être recrutées. Il reste donc un besoin en ressources humaines à combler dans les deux prochaines années de 9 personnes afin que l'administration des chemins de fer soit à même d'assumer toutes les fonctions lui dévolues par la loi du 22 juillet 2009 susmentionnée. Les nouvelles tâches introduites par le présent avant-projet de loi ne nécessiteront pas de recrutement de personnel additionnel allant au-delà des 9 personnes encore prévues.“

**17.1. La Chambre des salariés déplore le choix politique du gouvernement de considérer l'effectif du personnel prévu comme étant suffisant en vue de remplir toutes les obligations imparties par le dispositif légal à l'Administration des Chemins de fer.**

**17.2. La CSL est d'un avis contraire et sollicite l'instauration d'une nouvelle grille de personnel dont les membres soient davantage perfectionnés.**

**Il convient de l'opinion de la Chambre des salariés d'augmenter d'abord en nombre, mais plus particulièrement en termes de compétences, les personnes disposant du savoir-faire, des qualifications requises et de l'expérience professionnelle avérée pour assumer en bonne et due forme l'ensemble des obligations et charges imposées par la législation dorénavant applicable en matière de sécurité ferroviaire.**

\*

**Sous réserve de la prise en considération des remarques formulées dans le présent avis, la Chambre des salariés marque son accord au projet de loi sous rubrique.**

Luxembourg, le 25 mai 2011

*Pour la Chambre des salariés,*

*La Direction,*  
René PIZZAFERRI  
Norbert TREMUTH

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6282/02

**N° 6282<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer);**
- B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(5.7.2011)

Par dépêche en date du 26 avril 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat un projet de loi ayant pour objet A) la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer); B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire; C) modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Au texte du projet de loi, élaboré par le ministre au Développement durable et aux Infrastructures, étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, ainsi qu'une fiche financière.

La lettre de saisine du Conseil d'Etat ne mentionne pas si des chambres professionnelles ont été consultées. Toutefois, par dépêche du 10 juin 2011, l'avis de la Chambre des salariés a été communiqué au Conseil d'Etat.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

L'entrée en vigueur de la Convention de 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), le 1er juillet 2006, a entraîné l'application de nouvelles règles uniformes concernant les règles d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire. Comme il convient dès lors de redéfinir les concepts de „détenteur“ et d'„entité chargée de l'entretien“, de réviser les méthodes de sécurité communes et les objectifs de sécurité communs, et d'établir un système de certification en matière d'entretien, l'Union européenne a adapté la directive 2004/49/CE ci-avant définie sur quelques points qualifiés de „non essentiels“ par les auteurs de la directive.

Le Conseil d'Etat prend acte, sur base des informations contenues dans les données de la fiche financière jointe au dossier, que „les nouvelles tâches introduites par le présent projet de loi ne nécessiteront pas de recrutement de personnel additionnel allant au-delà des 9 personnes encore prévues“ dans le contexte de l'établissement de l'Administration des chemins de fer créée par la loi du 22 juillet 2009.



Etant donné que les modifications du projet de loi sous avis sont des modifications ponctuelles de deux lois précises, le Conseil d'Etat demande la suppression des différentes subdivisions en chapitres et parallèlement dans la présentation du projet de loi dans l'ordre chronologique dans un article 1er la modification de la loi de 1999 et dans les articles subséquents les modifications apportées à la loi de 2009. C'est dans cet ordre que le Conseil d'Etat procédera à l'examen des articles.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat demande aux auteurs de mettre à profit le présent projet de loi pour remplacer dans le texte de la loi du 22 juillet 2009 les références aux directives européennes par les références aux textes nationaux de transposition.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Intitulé*

Le Conseil d'Etat propose de reformuler l'intitulé de la loi en projet comme suit:

*„Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant*

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,*
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation“.*

### *Article 1er*

Cette disposition est superfétatoire alors qu'elle n'entend indiquer que la directive à transposer et les articles de la loi à modifier, ne faisant en cela que répéter l'intitulé. Par ailleurs, cette disposition n'a aucun caractère normatif. Mis à part ces critiques, le Conseil d'Etat note encore que la disposition sous rubrique renvoie à la modification de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics alors que le projet de loi sous avis ne propose aucune modification d'un article de cette loi.

### *Article 11 (1er selon le Conseil d'Etat)*

En renvoyant aux considérations générales, le Conseil d'Etat propose de reprendre sous cette disposition l'unique modification proposée à la loi modifiée du 11 juin 1999, prévue actuellement sous l'article 11.

L'article 1er prendra dès lors le contenu suivant:

**„Art. 1er.** L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ...“

### *Article 2*

Le Conseil d'Etat estime qu'il suffit d'indiquer les alinéas précis des articles des lois sujettes à modification. Comme en l'espèce seul l'alinéa 2 de l'article 1er est modifié, il y a lieu de reformuler le texte sous avis comme suit:

„L'article 1er, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après „la loi du 22 juillet 2009“, est remplacé par le texte suivant: „Sont exclus du champ d'application (...) et personnels.““

### *Article 3 (3 et 4 selon le Conseil d'Etat)*

Les règles de la légistique formelle prévoient que toute modification soit introduite par une disposition spécifique. Or, l'article 3 propose et le remplacement et l'ajout de certaines dispositions. Dès lors, le Conseil d'Etat demande que cet article soit scindé en deux articles distincts, le premier prévoyant le remplacement des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 et un nouvel article 4 relatif à l'insertion des deux nouveaux points r) et s) sous le même article.

Ensuite, le Conseil d'Etat constate que les auteurs ont omis d'insérer parmi les nouvelles définitions le terme „détenteur“ figurant à l'article 1er, point 2) de la directive 2008/110/CE précitée. Sous peine d'opposition formelle, il exige que la directive soit correctement transposée et que cette définition soit ajoutée à l'article 4 (nouveau selon le Conseil d'Etat) sous un point t).

En outre, le Conseil d'Etat réitère son observation formulée ci-avant tendant à remplacer les références aux actes communautaires par celles aux textes nationaux de transposition.

Finalement, le Conseil d'Etat recommande aux auteurs de veiller à l'emploi uniforme des termes utilisés dans le cadre de la loi de 2009 précitée. En effet, le terme „véhicule“ nouvellement introduit semble désigner les engins qui sont actuellement désignés par l'expression „matériel roulant“. Or, le Conseil d'Etat se doit de constater que cette dernière expression n'est pas remplacée de manière formelle dans l'ensemble de la loi de 2009. Pour des raisons liées à la cohérence entre la loi de 2009 et la directive 2008/110/CE, et à la lisibilité du texte, il recommande aux auteurs de revoir la loi sous cet angle.

*Article 4 (5 et 6 selon le Conseil d'Etat)*

Les observations formelles faites sous la disposition précédente valent aussi pour l'article sous avis. Dès lors, cette disposition est à scinder dans un article 4 et un nouvel article 5.

Le Conseil d'Etat demande par ailleurs qu'il soit renvoyé chaque fois à „la loi du 22 juillet 2009“, plutôt qu'à „la même loi“. Quant au fond, le Conseil d'Etat marque son accord aux modifications des missions accordées à l'Administration des chemins de fer.

Cependant, au vu des développements qui suivront sous les considérations relatives à l'article 10, le Conseil d'Etat demande à ce que la liste des missions accordées à l'Administration des chemins de fer soit complétée par celle de la tenue du registre national des véhicules.

*Article 5 (7 selon le Conseil d'Etat)*

Abstraction faite d'un renvoi exprès à „la loi précitée du 22 juillet 2009“, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à faire, sauf à supprimer les termes „de la présente loi“, et à remplacer la référence à l'article 21bis par celle à l'article 20ter. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à ses développements figurant à l'article 10 (13 selon le Conseil d'Etat) ci-après.

*Article 6 (8 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat propose la reformulation suivante du texte sous avis:

„**Art. 8.** A l'article 12 de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ est remplacé par le terme „détenteur“.“

*Article 7 (9 et 10 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations formelles sous les articles 3 et 4 ci-avant et demande la scission de la disposition sous avis en deux articles distincts. Ensuite, il y a lieu de renvoyer aux alinéas 3 et 4, et non aux paragraphes 3 et 4 de l'article 14 de la loi à modifier. Concernant la modification de l'alinéa 4, il y a lieu de préciser que „L'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant:“.

Comme par ailleurs les modifications proposées sont prévues à l'article 10, paragraphe 2, point b de la directive 2008/110/CE, le Conseil d'Etat n'a pas d'autre observation à formuler, sauf à réitérer sa demande de voir remplacer les références aux textes communautaires par celles aux textes nationaux de transposition.

*Article 8 (11 et 12 selon le Conseil d'Etat)*

D'un point de vue formel, le Conseil d'Etat réitère ses observations antérieures et demande la scission de la disposition sous avis en deux articles distincts.

Les deux modifications proposées sont des renvois au règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, mis à part le fait que le commentaire des articles n'explique pas la raison de ces renvois. La hiérarchie des normes interdit que la loi renvoie à un règlement grand-ducal spécifique. Dès lors, sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande aux auteurs d'inscrire dans la loi le terme précis du délai d'instruction accordé à l'Administration des chemins de fer.

*Article 9*

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi dans son exigence de remplacer les renvois aux textes européens par ceux aux textes nationaux de transposition, la disposition sous rubrique devient sans objet, et sera dès lors à supprimer.

*Article 10 (13 selon le Conseil d'Etat)*

L'alinéa 1er de la disposition sous avis renvoie au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce procédé, et ce en raison du principe de la hiérarchie des normes. Dès lors, il demande la suppression pure et simple de ce renvoi.

Le Conseil d'Etat constate ensuite que ledit règlement grand-ducal, adopté sous la procédure de l'urgence, fait référence au registre national des véhicules qui n'a pourtant aucune assise légale. Afin de combler cette lacune, le Conseil d'Etat demande aux auteurs d'ajouter dans la loi précitée de 2009 un article *20bis* (nouveau selon le Conseil d'Etat) sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. C'est dans cet esprit que le Conseil d'Etat a d'ores et déjà demandé que les missions accordées à l'Administration des chemins de fer soient complétées. Il renvoie à cet égard à ses observations précédemment formulées à l'endroit de l'article 4 (5 et 6 selon le Conseil d'Etat).

Aussi y a-t-il lieu de revoir l'insertion proposée pour la nouvelle disposition, qui, selon le Conseil d'Etat, ne doit pas devenir l'article *21bis*, mais l'article *20ter*.

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'Etat, sous peine d'opposition formelle, exige la suppression des termes „entre autre“, qui ne sont pas prévus par la directive et qui en plus donnent au texte une portée plus large que celle voulue par la directive.

Au paragraphe 3, il y a lieu de supprimer les termes „de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire“, alors qu'ils sont superfétatoires.

Au paragraphe 4, le Conseil d'Etat se doit de constater que la transposition du paragraphe 8 de l'article 1er de la directive 2008/110/CE précitée introduisant un nouvel article *14bis* dans la directive 2004/49/CE précitée est incomplète, alors que l'„autorité nationale de sécurité“ n'est pas autrement précisée dans le projet de loi sous avis. Aussi, le Conseil d'Etat propose-t-il de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 4 à partir des termes „(...) et ceci selon les législations (...)“, alors que le renvoi à titre exemplatif à la loi modifiée du 20 mai 2008 est superfétatoire. De même, la référence au règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 donne lieu à une opposition formelle pour les raisons spécifiées ci-avant.

Par ailleurs, et sans préjudice de l'adoption prochaine d'un système de certification par les institutions de l'Union européenne, le Conseil d'Etat estime que les critères à mettre en œuvre par le ministre dans le cadre de la procédure de reconnaissance doivent être d'une qualité et d'une rigueur égales à celles des critères prévus pour la procédure d'accréditation. Il convient de compléter en conséquence l'article sous examen.

Finalement, il y a lieu de relever que la reconnaissance à prononcer par le ministre ne devrait pas dépendre de l'avis préalable de l'Administration des chemins de fer dont l'omission de se prononcer entraînerait l'impossibilité pour le ministre de prendre une décision. Le Conseil d'Etat demande dès lors de se limiter à l'obligation pour le ministre de demander l'avis de ladite administration. La dernière phrase de l'alinéa 1er du paragraphe 4 prend dès lors la teneur suivante:

„La reconnaissance est prononcée par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.“

Le paragraphe 5 est à supprimer, car le paragraphe 5 de l'article 1er de la directive 2008/110/CE précitée introduisant un nouvel article *14bis* dans la directive 2004/49/CE précitée s'adresse à la Commission européenne. Le règlement communautaire y visé, une fois adopté, sera d'application directe et ne nécessitera aucune mesure de transposition.

Aux paragraphes 6 et 7, il y a lieu d'écrire correctement „Union européenne“. Le Conseil d'Etat réitère sa demande de voir définir l'autorité nationale de sécurité. De même, il y a lieu de faire abstraction, à l'endroit du point a) de l'alinéa 2 du paragraphe 7 de la référence à un règlement grand-ducal, sous peine d'opposition formelle.

Au dernier alinéa du paragraphe 7, la référence *in fine* à la loi de 2009 est superfétatoire.

*Article 12 (14 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat ignore la raison du système dérogatoire de la prise d'effet proposée pour la loi en projet. Ceci d'autant plus que d'après l'article 2 de la directive le Luxembourg aurait dû transposer la directive 2008/110/CE pour le 24 décembre 2010. Le Conseil d'Etat s'oppose dès lors à toute disposition reportant la date d'entrée en vigueur.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 5 juillet 2011.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6282/03

N° 6282<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (26.7.2011).....	1
2) Texte coordonné.....	6

\*

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

(26.7.2011)

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 du Développement durable lors de sa réunion du 19 juillet 2011.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés.

\*

*Amendement I portant sur le nouvel article 4*

Le nouvel article 4 se lit comme suit:

**Art. 4.**– A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés quatre nouveaux points r), s), t) et u) libellés comme suit:

- „r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
- s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;

- t) „détenteur“, la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
- u) „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.“

#### *Commentaire de l'amendement I*

Tout d'abord, la Commission du Développement durable a fait sienne la suggestion du Conseil d'Etat d'insérer parmi les nouvelles définitions, sous un point t), le terme „détenteur“ figurant à l'article 1er, point 2) de la directive 2008/110/CE.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a requis l'ajout dans la loi du 22 juillet 2009 d'un article sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal (voir le commentaire du Conseil d'Etat relatif à l'article 10 initial dans son avis du 5 juillet 2011). C'est dans cet esprit qu'il faut considérer l'ajout de la définition sous u) du „registre national des véhicules“.

\*

#### *Amendement II portant sur le nouvel article 6*

Le nouvel article 6 se lit comme suit:

**Art. 6.**– A l'article 4, paragraphe 1er de la loi du 22 juillet 2009, les ~~un~~ nouveaux points k) et l) sont est insérés et sont est libellés comme suit:

- „k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national;
- l) tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.“

#### *Commentaire de l'amendement II*

Sous k), la commission parlementaire se borne à rectifier une erreur matérielle, alors que l'emploi de l'infinitif est requis.

Sous l), il s'agit tout simplement de donner suite aux considérations du Conseil d'Etat relatives à l'article 10 initial, dans lesquelles ce dernier demande à ce que la liste des missions accordées à l'Administration des chemins de fer soit complétée par celle de la tenue du registre national des véhicules.

\*

#### *Amendement III portant sur le nouvel article 8*

Le nouvel article 8 se lit comme suit:

**Art. 8.**– ~~Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi~~ A l'article 12, alinéa 3 de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.

#### *Commentaire de l'amendement III*

La commission parlementaire fait sienne la formulation suggérée par le Conseil d'Etat, en y insérant cependant la précision qu'il s'agit d'une modification de l'alinéa 3 de l'article 12.

\*



*Amendement IV portant sur les nouveaux articles 11 et 12*

Les nouveaux articles 11 et 12 seront libellés comme suit:

**Art. 11.**– *Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

*„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 **dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.**“*

**Art. 12.**– *Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

*„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 **dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.**“*

*Commentaire de l'amendement IV*

La Commission du Développement durable a biffé le renvoi à l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires. En effet, dans son avis du 5 juillet 2011, le Conseil d'Etat a demandé, sous peine d'opposition formelle, l'inscription dans la loi du terme précis du délai d'instruction accordé à la commission administrative.

\*

*Amendement V portant sur le nouvel article 13*

Le nouvel article 13 se lira comme suit:

**Art. 13.**– *A la suite du Chapitre VII de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:*

**Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules**

**Art. 20bis Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.**

**Art. 20ter 1.** *Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.*

**2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.**

**3.** *Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:*

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;*
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.*

*L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.*

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

*Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5 est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.*

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

*5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:*

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;*
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;*
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.*

*Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:*

- a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien.*

b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

#### *Commentaire de l'amendement V*

Par le biais de l'amendement V, la commission parlementaire ne fait que donner suite aux remarques du Conseil d'Etat. En effet, dans son avis du 5 juillet 2011, ce dernier constate que le règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire, adopté sous la procédure de l'urgence, fait référence au registre national des véhicules qui n'a pourtant aucune assise légale. Afin de combler cette lacune, le Conseil d'Etat demande aux auteurs d'ajouter dans la loi du 22 juillet 2009 un nouvel article 20bis sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. C'est dans cet esprit que le Conseil d'Etat a d'ores et déjà demandé, dans ses observations formulées à l'endroit de l'article 4 initial, que les missions accordées à l'Administration des chemins de fer soient complétées (voir amendement II).

De même, le nouveau libellé du nouvel article 20ter ne fait que suivre les suggestions du Conseil d'Etat. Ainsi, au paragraphe 2, le Conseil d'Etat avait exigé la suppression des termes „entre autres“, qui ne sont pas prévus par la directive et qui donnent au texte une portée plus large que celle voulue par la directive. La Commission donne suite à cette remarque: le paragraphe 2 reprend dorénavant les termes de la directive 2008/110/CE. Au paragraphe 4, le Conseil d'Etat avait estimé que les critères à mettre en œuvre par le ministre dans le cadre de la procédure de reconnaissance devaient être d'une qualité et d'une rigueur égales à celles des critères prévus pour la procédure d'accréditation. Il avait donc demandé d'adapter la disposition en conséquence.

\*

#### *Amendement VI portant sur le nouvel article 14*

Le nouvel article 14 est libellé comme suit:

**Art. 14.– Est inséré un article 31bis dans la loi précitée du 22 juillet 2009 libellé comme suit:**

„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“

#### *Commentaire de l'amendement VI*

La commission parlementaire n'a pas fait sienne la suggestion de la Haute Corporation de supprimer l'article 9 initial. En effet, le cas échéant, toutes les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE au début de la loi du 22 juillet 2009, principalement l'ancien article 2, ne sont plus correctes. La Commission a cependant procédé à la modification de la phrase introductive, telle que suggérée par le Conseil d'Etat à l'endroit des autres articles de la future loi.

\*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Laurent MOSAR

\*

## TEXTE COORDONNE

*(Les suggestions du Conseil d'Etat reprises par la Commission du Développement durable sont soulignées. Les amendements parlementaires proposés sont soulignés et en gras).*

### PROJET DE LOI

**portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

~~**Art. 1er.**– La présente loi a pour objet la transposition en droit national luxembourgeois de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et de modifier la 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. Elle a d'ailleurs pour objet de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.~~

**Art. 1er.**– L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant:

„L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité.“

**Art. 2.**– L'article 1er, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après „la loi du 22 juillet 2009“, est remplacé par le texte suivant:

~~„**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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.“

~~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. 3.**– Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:

- „d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel; décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;
- e) ---“

**Art. 4.**– A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés **quatre deux** nouveaux points r), s), **t) et u)** libellés comme suit:

- „r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
- s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;
- t) „détenteur“, la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;**
- u) „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.“**

**Art. 5.**– L'article 4, paragraphe 1er, point a) de la même loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

- „a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

**Art. 6.**– A l'article 4, paragraphe 1er de la loi du 22 juillet 2009, les ~~un~~ nouveaux points k) et l) sont est insérés et sont est libellés comme suit:

- „k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national;
- l) tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.“**

**Art. 7.**– A l'article 5 de la loi ~~précitée~~ du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:

- „e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article ~~20ter~~ de la présente loi.“

**Art. 8.**– Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi A l'article 12, **alinéa 3** de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.

**Art. 9.**– L'alinéa 3 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„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 pertinentes du droit communautaire.“

**Art. 10.**– L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“



**Art. 11.**– Le paragraphe 5, alinéa 3 de l’article 15 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„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 **dans un délai de trois mois à partir du moment où l’Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l’article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.**“

**Art. 12.**– Le paragraphe 6, alinéa 3 de l’article 17 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„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 **dans un délai de trois mois à partir du moment où l’Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l’article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.**“

**Art. 13.**– A la suite du Chapitre VII de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:

#### **Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules**

**Art. 20bis II est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.**

**Art. 20ter** 1. Chaque véhicule, avant qu’il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l’entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l’article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l’interopérabilité du système ferroviaire.

**2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d’infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l’entretien.**

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d’infrastructure pour l’exploitation d’un train en toute sécurité prévue à l’article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l’entité veille, au moyen d’un système d’entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l’entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l’entité chargée de l’entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

- a) au carnet d’entretien de chaque véhicule;
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d’entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L’entité chargée de l’entretien effectue l’entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d’entretien.

4. Lorsqu’il s’agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l’entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu. conformément au paragraphe 5. Le processus d’accreditation se fonde sur des critères d’indépendance, de compétence et d’impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d’un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l’accreditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d’un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d’un système d’accreditation des organismes de certification et d’inspection, ainsi que des laboratoires d’essais et portant création de l’Office Luxembourgeois d’Accreditation et de

Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences ~~à arrêter conformément au paragraphe 5~~ est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien.
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

**Art. 14.– Est inséré un article 31bis dans la loi précitée du 22 juillet 2009 libellé comme suit:**

„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“

**Art. 12.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.**

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



6282/04

**N° 6282<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**

(21.7.2011)

Par sa lettre du 26 avril 2011, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi sous avis s'inscrit dans le cadre de la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

Etant donné que l'artisanat n'est pas directement concerné par les dispositions du projet de loi en question, la Chambre des Métiers n'a pas de remarques particulières à formuler et peut marquer son accord au projet sous avis.

Luxembourg, le 21 juillet 2011

*Pour la Chambre des Métiers,*

*Le Directeur,*  
Paul ENSCH

*Le Président,*  
Roland KUHN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6282/05

N° 6282<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(16.9.2011)

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 26 juillet 2011 d'une série d'amendements au projet de loi, ensemble avec une version coordonnée, proposées par la commission du Développement durable. Les amendements parlementaires étaient accompagnés de commentaires.

Le Conseil d'Etat constate qu'un certain nombre de ses propositions d'amendement ont été reprises par la Chambre des députés sans autre commentaire dans le texte coordonné de la loi en projet.

*Amendements I à IV*

Les amendements I à IV, qui portent sur les nouveaux articles 4, 6, 8 ainsi que 11 et 12, ne donnent pas lieu à observation.

*Amendement V*

Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 5 juillet 2011, la commission du Développement durable a adapté l'article 13 du projet de loi. Elle a remplacé le texte initialement proposé de la deuxième phrase du futur article 20<sup>ter</sup>, paragraphe 4 par l'exigence que le processus d'accréditation et de reconnaissance doive se fonder sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Le Conseil d'Etat constate que les auteurs ne font pas référence aux „normes européennes pertinentes de la série EN45000“ expressément prévues dans le texte de la directive à transposer.

*Amendement VI*

Cet amendement porte sur le nouvel article 14 et ne donne pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 16 septembre 2011.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*Le Vice-Président,*  
Claude A. HEMMER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6282/06

**N° 6282<sup>6</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(7.10.2011)

L'objet du présent projet de loi est de transposer la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité des chemins de fer communautaires (ci-après „la Directive“ ou „la Directive sur la sécurité des chemins de fer“ ou „la Directive sur la sécurité ferroviaire“). Aux fins de la transposition, le projet de loi sous rubrique modifie la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, laquelle loi a transposé en son temps la directive 2004/49/CE précitée, ainsi que la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

L'un des apports de la Directive consiste notamment à assigner à chaque véhicule apte à circuler sur une ligne de chemin de fer une entité chargée de son entretien et de sa maintenance. Par ailleurs, la Directive, et partant le projet de loi qui vise à la transposer au niveau national, s'inscrivent dans la lignée des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire adopté par le Parlement européen et le Conseil (procédure de transposition actuellement en cours au Luxembourg<sup>1</sup>). Il s'agit en l'occurrence de poursuivre les efforts engagés par la Commission européenne pour libéraliser le secteur du rail, de le rendre plus compétitif, et avec lui l'ensemble de l'industrie européenne, et cela en facilitant les procédures d'homologation du matériel roulant, lesquelles constituent actuellement des obstacles à la création de nouvelles entreprises dans le secteur.

La Directive sur la sécurité ferroviaire a de surcroît pour caractéristique principale l'application du principe de reconnaissance mutuelle, lequel est rendu obligatoire pour ce qui est des autorisations de mise en service du matériel roulant qui a déjà fait l'objet d'une autorisation dans un Etat membre. L'exposé des motifs ajoute que „dans ce cas, il ne faudra disposer d'une certification complémentaire dans un autre Etat membre que pour ce qui est des exigences nationales supplémentaires découlant notamment des caractéristiques du réseau local“.

\*

1 Cf. avis de la Chambre de Commerce du 15 janvier 2010 y relatif.



## RESUME SYNTHETIQUE

La Chambre de Commerce salue la transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

A l'instar de la Directive qui, d'un côté, modifie la directive 2004/49/CE précitée et, d'un autre côté, ajoute des dispositions relatives à l'entretien des véhicules, le projet de loi sous avis apporte des modifications à la loi luxembourgeoise sur la sécurité ferroviaire<sup>2</sup>, laquelle avait pour objet initiale de transposer la directive de 2004 et, de surcroît, complète l'arsenal législatif en matière de sécurité des chemins de fer par l'ajout d'un chapitre VIIbis portant également sur l'entretien des véhicules.

Les dispositions du présent projet de loi impliquent qu'à chaque véhicule qui circule sur le rail national doit être assortie une entité en charge de la maintenance et qui est clairement répertoriée dans le Registre national des véhicules (RNV).

La Chambre de Commerce souligne toutefois qu'il incombe au législateur de définir clairement les missions de l'Administration des Chemins de Fer telles qu'elles sont envisagées dans le projet de loi sous avis.

De même, il convient de transcrire dans le droit national de manière stricte le concept d'autorité nationale de sécurité utilisé dans la Directive, en clarifiant les rôles et prérogatives de l'administration précitée et du Ministre en charge des questions de sécurité ferroviaire.

Il y a lieu du reste de fustiger que la transposition de la Directive, au-delà de sa qualité, soit une fois encore tardive.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

### *Appréciation du projet de loi*

Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	+
Impact financier pour les entreprises	+
Transposition de la directive	+
Simplification administrative	0
Impact sur les finances publiques	-
Développement durable	+

### *Légende*

++	très favorable
+	favorable
0	neutre
-	défavorable
--	très défavorable
n.a.	non applicable
n.d.	non disponible

\*

<sup>2</sup> 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. Cette loi a été avisée par la Chambre de Commerce le 24 janvier 2008.

## CONSIDERATIONS GENERALES

Pour rappel, la libéralisation du rail relève d'une dynamique engagée à l'échelle communautaire qui a connu principalement trois grandes phases<sup>3</sup>.

Il n'est pas inutile, compte tenu du fait que tout exercice de transposition fait naître pour le pays qui l'opère des enjeux à la fois de délai et de qualité de ladite transposition, de souligner quelques aspects éclairants contenus dans les considérants et dispositions de la Directive eu égard au projet de loi sous rubrique.

D'abord, il faut rappeler que le cadre communautaire, en général, et la Directive, en particulier, visent à „créer un marché unique des services de transport ferroviaire“ (considérant 1) et que, „en vue de (...) moderniser la législation communautaire, il convient de regrouper dans un seul acte législatif toutes les dispositions portant sur les autorisations de mise en service des véhicules ferroviaires (...)“ (considérant 2). Au-delà de la définition de „détenteur“ que la Directive doit recouvrir et préciser, celle-ci doit garantir que, „avant qu'un véhicule soit mis en service ou utilisé sur le réseau, une entité chargée de son entretien devrait être identifiée dans le RNV<sup>4</sup>“ (considérant 6).

Toujours sur les principes énoncés par la Directive, „il convient d'autoriser les Etats membres à remplir les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien par d'autres mesures dans le cas de véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays“ (considérant 7). „Les exigences en matière d'entretien sont en cours d'élaboration dans le contexte de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire“ (considérant 10). Par ailleurs, la Directive indique que s'appliquent les principes de subsidiarité (sur l'enjeu crucial du développement et de l'amélioration de la sécurité des chemins de fer communautaires) et de proportionnalité. Le considérant (13) précise qu'„il convient (...) d'habiliter la Commission à réviser et à adapter les annexes de la directive 2004/49/CE, à adopter et réviser des méthodes de sécurité communes et des objectifs de sécurité communs, ainsi qu'à établir un système de certification en matière d'entretien“.

Les principales dispositions de la Directive sont contenues en son article 1er qui modifie la directive 2004/49/CE, conformément à l'esprit et à la lettre des considérants de la Directive qui ont été décrits ci-avant. On y trouve pour l'essentiel:

- des dispositions qu'on pourrait qualifier „d'ajouts“ – sont notamment définies et ajoutées les notions de „véhicules à caractère patrimonial qui circulent sur les réseaux nationaux à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité (...)“ (article 2, paragraphe 2 de la directive 2004/49/CE), de „détenteur“, c.-à-d. „la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (...)“ (article 3 de la directive précitée) et surtout d'„entité chargée de l'entretien“, cette dernière notion renvoyant à une „entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le RNV“ –;
- des dispositions de „substitution“ qui ont trait au remplacement de certains termes de la directive 2004/49/CE par d'autres, plus génériques et conformes aux notions précitées (voir modification par exemple de l'article 4, paragraphe 4); la Chambre de Commerce souligne à cet égard que l'article 5 de la directive 2004/49/CE est modifié par la Directive en substituant les dispositions suivantes au paragraphe 2 de cet article 5, à savoir: „avant le 30 avril 2009, l'annexe I est revue, en particulier pour y inclure les définitions communes des ISC et les méthodes communes de calcul du

3 Cf. avis de la Chambre de Commerce du 28 juin 2010 sur le projet de loi ayant pour objet a) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire; b) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire; c) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; d) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (3599BFR). En résumé, „une première étape, initiée en 1991 avec la directive 91/440/CEE et l'adoption du premier paquet ferroviaire, a permis de créer un cadre précis et transparent garantissant un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. La deuxième étape, et avec elle le deuxième paquet ferroviaire, consiste à relancer l'accomplissement d'un véritable réseau ferroviaire européen en adaptant les règles en matière de sécurité aux besoins d'un marché ferroviaire unique (...).Le troisième paquet ferroviaire approfondit le deuxième paquet, précisément en complétant la transposition de la directive 2004/49/CE (...)“.

4 Registre national des véhicules, prévu à l'article 33 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire (ou directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse).

*coût des accidents*“. De fait, la Chambre de Commerce ne peut que regretter que ce type de dispositions ne fasse qu’illustrer le fait que le Luxembourg, en transposant la Directive en 2011, demeure très en retard dans l’exercice de transposition;

- des dispositions compilées à l’article 14bis intitulé Entretien des véhicules et transposées dans le projet de loi sous avis à l’article 10.

La Chambre de Commerce salue ce projet de loi dont le principal apport, outre le fait de mettre en conformité le droit national avec le droit communautaire, est de créer un organisme de contrôle du marché ferroviaire dans le respect des dispositions européennes.

Pour l’essentiel de son avis, la Chambre de Commerce s’en tient à l’exposé des motifs. De même, elle n’entend pas discuter l’ensemble des articles du présent projet de loi.

Comme à son habitude, la Chambre de Commerce invite les autorités nationales à se conformer au point 34 de l’accord interinstitutionnel „Mieux légiférer“, selon lequel, comme indiqué au considérant (16) de la Directive faisant l’objet de la présente transposition, „*les Etats membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l’intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics*“. Il y a lieu à cet égard de fustiger que la transposition soit réalisée alors que l’article 2 de la Directive fixait au 24 décembre 2010 le délai de mise en conformité des dispositions législatives, réglementaires et administratives.

La Chambre de Commerce verrait enfin d’un bon oeil de mettre à profit le présent projet de loi pour remplacer, dans le texte de la loi du 22 juillet 2009, les références aux directives européennes par les références aux textes nationaux de transposition.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

La Chambre de Commerce n’entend pas conduire une analyse exhaustive de l’ensemble des articles du projet de loi sous rubrique. Elle s’en tient à quelques dispositions qui retiennent son attention.

### *Concernant l’article 4*

Cet article prévoit les missions de l’Administration des Chemins de Fer, dont une nouvelle qui a trait aux wagons de fret. En l’espèce, l’Administration des Chemins de Fer est chargée de vérifier la certification de l’*„entité en charge de la maintenance conformément au cadre légal communautaire et national*“. La Chambre de Commerce peut marquer son accord aux modifications des missions accordées à l’Administration des Chemins de Fer. Elle suggère par ailleurs au législateur d’ajouter aux nouvelles missions de cette administration la tenue et la gestion du registre national des véhicules, et ce dans un souci de cohérence, de pertinence et d’efficacité administrative.

### *Concernant l’article 10*

Les dispositions de l’article 10 du présent projet de loi ont pour objet de transposer l’article 14bis de la Directive. Pour rappel, cette dernière impose que, pour chaque véhicule et avant sa mise en service ou son utilisation sur le réseau, une entité en charge de son entretien doive être identifiée. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d’infrastructure ou un détenteur de véhicule et est inscrite au registre national des véhicules (RNV).

L’article 10 définit les dispositions relatives à la garantie de sécurité des véhicules qui sont entretenus par l’entité chargée de l’entretien desdits véhicules.

La Chambre de Commerce note que la Directive précise suffisamment clairement que l’entité en charge de l’entretien ne peut être qu’une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d’infrastructure ferroviaire ou le détenteur. Il n’est donc nul besoin d’indiquer qu’il pourrait s’agir d’un autre type d’agent, ce que le terme „entre autres“ signifie. Le principe „toute la directive, rien que la directive“ doit être de mise.

Au paragraphe 4 de la Directive, il est disposé que, „*lorsqu’il s’agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l’entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5, ou par une autorité nationale de sécurité*“. Ce paragraphe est transposé par le paragraphe 4 de l’article 10 du projet de loi sous rubrique, lequel entend par „autorité nationale de sécurité“

à la fois l'Administration des Chemins de Fer (quand il s'agit de contrôler la „conformité aux exigences à arrêter au paragraphe 5“) et le Ministre compétent en matière de sécurité ferroviaire (pour ce qui est de „prononcer la reconnaissance“). Il est souhaitable aux yeux de la Chambre de Commerce de définir précisément l'autorité nationale de sécurité.

#### *Concernant l'article 12*

La Chambre de Commerce est dubitative quant à la disposition finale décrite dans l'article en référence, selon laquelle „la présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial“. Cette disposition crée du point de vue juridique un système dérogatoire s'agissant de la prise d'effet proposée pour la loi en projet. Pour rappel, l'article 2 de la directive 2008/110/CE dispose que „les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 24 décembre 2010. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions“. Autrement dit, le Luxembourg aurait dû transposer la Directive pour le 24 décembre 2010. Il est donc difficile aux yeux de la Chambre de Commerce de ne pas fustiger ce type de mauvais réflexe de la part des rédacteurs du présent projet de loi. Ce „réflexe“ rappelle de surcroît que le Luxembourg, trop souvent, prend du retard dans la transposition des directives européennes.

La Chambre de Commerce salue enfin le fait que les auteurs du présent projet ont pris soin d'intégrer une fiche financière. A cet égard, elle prend acte, sur base des informations contenues dans les données de ladite fiche financière, que „les nouvelles tâches introduites par le présent projet de loi ne nécessiteront pas de recrutement de personnel additionnel allant au-delà des 9 personnes encore prévues“ dans le contexte de l'établissement de l'Administration des Chemins de Fer créée par la loi du 22 juillet 2009.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autre remarque à formuler à l'endroit du projet de loi sous rubrique.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6282/07

N° 6282<sup>7</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(9.11.2011)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 6 mai 2011 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 5 juillet 2011. L'avis complémentaire de la Haute Corporation date du 16 septembre 2011.

L'avis de la Chambre des Salariés date du 25 mai 2011, celui de la Chambre des Métiers du 21 juillet 2011. La Chambre de Commerce a émis son avis en date du 7 octobre 2011.

En date du 25 mai 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet.

Lors de sa réunion du 19 juillet 2011, la Commission a fait une première analyse du texte.

En date du 26 juillet 2011, la commission parlementaire a adopté une série d'amendements.

Au cours de la réunion du 26 octobre 2011, la commission a analysé l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 9 novembre 2011.

\*

**II. OBJET DE LA LOI**

Le projet de loi sous rubrique transpose la directive 2008/110/CE modifiant la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire. La directive 2004/49/CE a été transposée en droit national notamment par le biais de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. Pour mettre en conformité le droit

national avec les exigences communautaires en la matière, le cadre législatif doit être complété par la transposition de la directive 2008/110/CE.

Pour atteindre son objectif de revitaliser le secteur du rail, la Commission européenne poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire. La directive 2008/110/CE a comme objectif de faciliter les procédures nationales d'homologation du matériel roulant. Ces procédures sont en effet considérées comme une barrière importante à la création de nouvelles entreprises ferroviaires. La Commission a donc jugé nécessaire d'intervenir pour harmoniser les procédures nationales, les simplifier et recourir de manière systématique au principe de la reconnaissance mutuelle.

L'un des apports de la directive consiste notamment à assigner à chaque véhicule apte à circuler sur une ligne de chemin de fer une entité chargée de son entretien et de sa maintenance. Dans certains cas, la directive 2008/110/CE permet cependant aux Etats membres de définir des dérogations en matière d'identification et de certification de cette entité en charge de la maintenance, et ce notamment en ce qui concerne les véhicules de pays tiers, pour les transports spéciaux ou pour le matériel militaire.

\*

### III. LES AVIS

#### 1. Les chambres professionnelles

##### *Chambre des Salariés*

Dans son avis du 25 mai 2011, la Chambre des Salariés déplore de manière générale les effets négatifs engendrés par la politique systématique de libéralisation défendue par la Commission européenne.

Selon les responsables de la Chambre des Salariés, la politique menée a conduit à une réduction des effectifs tandis que la mise en concurrence a encouragé les investissements sur les lignes rentables au risque d'abandonner les autres. Le résultat en serait que la situation dans le secteur ferroviaire s'est davantage „dégradée“ tant en termes de conditions de travail, de sécurité de l'emploi que de sécurité ferroviaire.

La CSL se prononce ainsi de manière générale contre l'affaiblissement conséquent des entreprises ferroviaires „historiques“ par leur déstructuration et s'oppose plus particulièrement à l'ouverture du marché ferroviaire aux petites et moyennes entreprises privées, accompagnée du risque d'outsourcing avec toutes sortes de conséquences sociales qui y sont attachées.

Néanmoins, sous réserve des remarques formulées, la Chambre des Salariés marque son accord au projet de loi sous rubrique.

##### *Chambre des Métiers*

Etant donné que l'artisanat n'est pas directement concerné par les dispositions du projet de loi en question, la Chambre des Métiers n'a pas de remarques particulières à formuler et peut marquer son accord au projet sous avis.

##### *Chambre de Commerce*

Dans son avis du 7 octobre 2011, la Chambre de Commerce note que les dispositions du présent projet de loi impliquent qu'à chaque véhicule qui circule sur le rail national doit être assortie une entité en charge de la maintenance et qui est clairement répertoriée dans le Registre national des véhicules (RNV). La Chambre de Commerce souligne toutefois qu'il incombe au législateur de définir clairement les missions de l'Administration des Chemins de Fer telles qu'elles sont envisagées dans le projet de loi sous avis.

De même, il conviendrait de transcrire dans le droit national de manière stricte le concept d'autorité nationale de sécurité utilisé dans la directive, en clarifiant les rôles et prérogatives de l'administration précitée et du Ministre en charge des questions de sécurité ferroviaire.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis sous réserve de la prise en compte de ses remarques.



## 2. Le Conseil d'Etat et les travaux parlementaires

Dans les considérations générales de son avis du 5 juillet 2011, le Conseil d'Etat demande, d'une part, de supprimer les subdivisions en chapitres et, d'autre part, de présenter le projet de loi dans l'ordre chronologique, à savoir de modifier dans un premier article la loi de 1999 et dans les articles subséquents la loi de 2009.

La commission parlementaire a décidé de suivre ces suggestions et adopté une série d'amendements.

Dans son avis complémentaire du 16 septembre 2011, la Haute Corporation n'a plus formulé d'observations particulières à l'égard du texte amendé.

Pour toutes les observations du Conseil d'Etat ainsi que le détail des amendements parlementaires, il est renvoyé au commentaire des articles.

\*

## IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Intitulé*

Le Conseil d'Etat propose de reformuler l'intitulé de la loi en projet comme suit:

*Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant*

1. *la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,*
2. *la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation*

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat.

### *Article 1er initial*

Cet article fixe l'objet de la loi en projet. Il fait référence à la directive que la loi a pour objet de transposer en droit national et précise les lois qui subiront des modifications en raison de la transposition de la directive européenne. Il se lit comme suit:

**Art. 1er.**— *La présente loi a pour objet la transposition en droit national luxembourgeois de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et de modifier la 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. Elle a d'ailleurs pour objet de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.*

Le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire, car elle ne fait que répéter l'intitulé et n'a aucun caractère normatif. La commission parlementaire décide donc de biffer cet article.

### *Article 1er nouveau (article 11 initial)*

Cet article précise que la circulation de matériel roulant historique, muséologique et patrimonial n'est admise sur le réseau que dans le respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. De même, la circulation du matériel précité sur le réseau ferré n'est admise que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité valable. Quant au fond, l'article sous rubrique n'appelle pas de commentaire de la part du Conseil d'Etat; il se lit comme suit:

**Art. 1er.**— *L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant:*

*„L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité.“*

#### *Article 2*

L'article 2 permet l'exclusion du champ d'application de la loi de certaines infrastructures et véhicules. La loi réserve la possibilité de fixer des mesures spécifiques par règlement grand-ducal pour les réseaux qui sont séparés fonctionnellement du reste du système ferroviaire et qui sont exclusivement destinés à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, de même que les personnes qui opèrent sur ces réseaux. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit:

**Art. 2.**– *L'article 1er de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire est remplacé par le texte suivant:*

*„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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.*

*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.“*

Le Conseil d'Etat estime qu'il suffit d'indiquer les alinéas précis des articles des lois sujettes à modification. Comme en l'espèce seul l'alinéa 2 de l'article 1er de la loi du 22 juillet 2009 est modifié, il y a lieu de reformuler le texte comme suit:

*„L'article 1er, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après „la loi du 22 juillet 2009“, est remplacé par le texte suivant: „Sont exclus du champ d'application (...) et personnels.“ “*

La Commission décide de suivre cette proposition. Le nouveau libellé de l'article 2 sera donc le suivant:

**Art. 2.**– *L'article 1er, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après „la loi du 22 juillet 2009“, est remplacé par le texte suivant:*

*„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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.“*

#### *Articles 3 et 4 nouveaux (article 3 initial)*

L'article 3 initial reprend des définitions de termes utilisés dans le cadre du projet de loi. Ces définitions sont celles prévues par la directive 2008/110/CE. Les définitions de „système ferroviaire trans-

européen à grande vitesse“ et de „système ferroviaire transeuropéen conventionnel“ sont remplacées par la définition de „système ferroviaire transeuropéen“ étant donné que les directives 96/48/CE et 2001/16/CE ont été abrogées par la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. L'article 3 initial se lit comme suit:

**Art. 3.**– *Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:*

„d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;

e) ...“

*A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés deux nouveaux points r) et s), libellés comme suit:*

„r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);

s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.“

Le Conseil d'Etat rappelle que les règles de la légistique formelle prévoient que toute modification doit être introduite par une disposition spécifique. Or, l'article 3 propose et le remplacement et l'ajout de certaines dispositions. Dès lors, le Conseil d'Etat demande que cet article soit scindé en deux articles distincts, le premier prévoyant le remplacement des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 et le second relatif à l'insertion des deux nouveaux points r) et s) sous le même article. La Commission du Développement durable fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 3 en deux articles distincts.

Ensuite, le Conseil d'Etat constate que les auteurs ont omis d'insérer parmi les nouvelles définitions le terme „détenteur“ figurant à l'article 1er, point 2) de la directive 2008/110/CE précitée. Sous peine d'opposition formelle, il exige que la directive soit correctement transposée et que cette définition soit ajoutée à l'article 4 nouveau sous un point t). La commission parlementaire fait siennes cette suggestion.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat demande de remplacer dans le texte de la loi du 22 juillet 2009 les références aux directives européennes par les références aux textes nationaux de transposition. La Commission du Développement durable décide donc de supprimer la référence à la directive 2008/57/CE. Cependant, il ne peut pas être fait référence, dans ce cas précis, au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, car le procédé serait contraire au principe de la hiérarchie des normes.

A noter que le Conseil d'Etat demande d'ajouter dans la loi du 22 juillet 2009 un article sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal (voir ci-dessous le commentaire de l'article 10 initial). C'est dans cet esprit qu'il faut considérer l'ajout de la définition sous u) du „registre national des véhicules“.

Il s'ensuit que les nouveaux articles 3 et 4 se liront de la façon suivante:

**Art. 3.**– *Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:*

„d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel; décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;

e) ...“

**Art. 4.**– *A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés quatre ~~deux~~ nouveaux points r), s), t) et u) libellés comme suit:*

„r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);

s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.

- t) „détenteur“, la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
- u) „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.“

*Articles 5 et 6 nouveaux (article 4 initial)*

L'article 4 initial prévoit les missions de l'Administration des chemins de fer. Conformément aux dispositions de la directive à transposer, le terme „matériel roulant“ est remplacé par celui de „véhicule“. Une nouvelle mission est ajoutée concernant les wagons de fret: elle consiste pour l'Administration des chemins de fer dans la vérification de la certification de l'entité en charge de la maintenance conformément au cadre légal communautaire et national. L'article 4 initial se lit comme suit:

**Art. 4.**– *L'article 4, paragraphe 1er, point a) de la même loi est remplacé par le texte suivant:*

„a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

*A l'article 4, paragraphe 1er, un nouveau point k) est inséré et qui est libellé comme suit:*

„k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national.“

Pour les mêmes raisons que celles évoquées ci-dessus à l'endroit de l'article 3 initial, le Conseil d'Etat est d'avis que cette disposition est à scinder en deux articles. Il demande par ailleurs qu'il soit renvoyé à „la loi du 22 juillet 2009“ plutôt qu'à „la même loi“. Quant au fond, le Conseil d'Etat marque son accord aux modifications des missions accordées à l'Administration des chemins de fer. Cependant, au vu des développements qui suivront sous les considérations relatives à l'article 10, la Haute Corporation demande à ce que la liste des missions accordées à ladite Administration soit complétée par celle de la tenue du registre national des véhicules.

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'Etat en scindant l'article 4 initial en deux articles distincts et en renvoyant à „la loi du 22 juillet 2009“ plutôt qu'à „la même loi“. Par ailleurs, la mission de tenir un registre national des véhicules a été insérée sous un nouveau point l). Ainsi, les nouveaux articles 5 et 6 se lisent comme suit:

**Art. 5.** *L'article 4, paragraphe 1er, point a) de la même loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

„a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

**Art. 6.** *A l'article 4, paragraphe 1er, les un nouveaux points k) et l) sont est insérés et qui sont est libellés comme suit:*

„k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national.

l) tenir, mettre à jour, et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.“

*Article 7 nouveau (article 5 initial)*

L'article 5 de la loi sur la sécurité ferroviaire prévoit que, chaque année, l'Administration des chemins de fer doit rendre compte, dans un rapport écrit, au Ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. L'article 5 initial du projet de loi 6282 rajoute un point e) à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 pour prévoir la possibilité pour l'Administration des chemins de fer d'accorder des dérogations dans le cadre de l'identification ou de la certification de l'entité chargée de l'entretien. Cet article se lit comme suit:

**Art. 5.**– *A l'article 5 de la loi précitée est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:*

„e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 21bis de la présente loi.“

Abstraction faite d'un renvoi à „la loi précitée du 22 juillet 2009“, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à faire, sauf à supprimer les termes „de la présente loi“ et à remplacer la référence à l'article 21bis par celle à l'article 20ter. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à ses développements figurant à l'ar-

article 10 (initial) ci-après. La commission parlementaire décide de suivre les propositions de la Haute Corporation et de libeller comme suit le nouvel article 7 :

**Art. 7.** *A l'article 5 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:*

*„e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter de la présente loi.“*

*Article 8 nouveau (article 6 initial)*

L'article 6 initial se lit comme suit:

**Art. 6.**– *Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.*

Le Conseil d'Etat propose la reformulation suivante:

**Art. 8.**– *A l'article 12 de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ est remplacé par le terme „détenteur“.*

La commission parlementaire décide de faire sienne cette formulation. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

**Art. 8.**– *~~Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi~~ A l'article 12, troisième alinéa de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ est remplacé par le terme „détenteur“.*

*Articles 9 et 10 nouveaux (article 7 initial)*

L'article 7 initial modifie l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 et concerne la certification des entreprises ferroviaires. Les notions de certification générale et spéciale sont précisées, notamment pour mentionner que la certification spéciale doit être fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE. L'article se lit comme suit:

**Art. 7.**– *A l'article 14 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:*

1. *Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:*

*„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 pertinentes du droit communautaire.“*

2. *Le paragraphe 4 aura le libellé suivant:*

*„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“*

Le Conseil d'Etat demande la scission de cette disposition en deux articles distincts. Ensuite, il y a lieu de renvoyer aux alinéas 3 et 4, et non aux paragraphes 3 et 4 de l'article 14 de la loi à modifier. Concernant la modification de l'alinéa 4, il y a lieu de préciser que „L'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant:“. En outre, le Conseil d'Etat réitère sa demande de remplacer les références aux textes communautaires par celles aux textes nationaux de transposition.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 7 en deux articles et de remplacer le terme „paragraphe“ par le terme „alinéa“. Par contre, la référence à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE n'est pas remplacée par la référence à la loi du 22 juillet 2009, car cela poserait des problèmes en pratique: à chaque modification de l'annexe IV de la directive 2004/49/CE, il faudrait procéder à la modification de la loi du 22 juillet 2009.

Les nouveaux articles 9 et 10 se liront donc comme suit:

**Art. 9.**– *L'alinéa 3 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*



*„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 pertinentes du droit communautaire.“*

**Art. 10.**– *L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

*„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“*

*Articles 11 et 12 nouveaux (article 8 initial)*

L'article 8 initial modifie l'article 15, paragraphe 5, alinéa 3 ainsi que l'article 17, paragraphe 6, alinéa 3 de la loi sur la sécurité ferroviaire. Les deux modifications proposées sont des renvois au règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires. L'article 8 initial se lit comme suit:

**Art. 8.**– *Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:*

*„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 modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.“*

*Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:*

*„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 modifié du 21 septembre 2009 relative à la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.“*

D'un point de vue formel, le Conseil d'Etat réitère ses observations antérieures et demande la scission de l'article en deux articles distincts. La hiérarchie des normes interdit que la loi renvoie à un règlement grand-ducal spécifique. Dès lors, sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande d'inscrire dans la loi le terme précis du délai d'instruction accordé à l'Administration des chemins de fer.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 8 en deux articles distincts. Par ailleurs, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat d'inscrire dans la loi le terme précis du délai d'instruction. Ainsi, les nouveaux articles 11 et 12 seront libellés comme suit:

**Art. 11.**– *Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

*„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 de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.“*

**Art. 12.**– *Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

*„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 de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.“*

*Article 13 nouveau (article 9 initial)*

L'article sous rubrique insère dans la loi du 22 juillet 2009 un article 31bis qui précise que les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE, abrogées par la directive 2008/110/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE et à son annexe XI. Il se lit comme suit:

**Art. 9.**– *Est inséré un article 31bis dans la loi précitée libellé comme suit:*

*„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“*

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi dans son exigence de remplacer les renvois aux textes européens par ceux aux textes nationaux de transposition, la disposition sous rubrique devient sans objet, et sera dès lors à supprimer.

La Commission décide de ne pas supprimer l'article sous rubrique, contrairement au souhait du Conseil d'Etat. En effet, le cas échéant, toutes les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE au début de la loi du 22 juillet 2009, principalement l'ancien article 2, ne sont plus correctes.

*Article 14 nouveau (article 10 initial)*

L'article 10 initial insère un nouveau Chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 qui concerne la maintenance des véhicules. La directive européenne exige en effet qu'une entité en charge de l'entretien de chaque véhicule soit identifiée avant que le véhicule ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau. L'article 10 initial se lit comme suit:

**Art. 10.**– *A la suite du Chapitre VII de la même loi est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:*

**„Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules**

**„Art. 21bis.**– *1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.*

*2. L'entité en charge de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur.*

*3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:*

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;*
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.*

*L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.*

*4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes*

européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. La reconnaissance est prononcée par le Ministre sur avis de l'Administration des Chemins de Fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5 est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

7. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans la Communauté européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. “ “



Le paragraphe 1er renvoie au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce procédé, et ce en raison du principe de la hiérarchie des normes. Dès lors, il demande la suppression pure et simple de ce renvoi. La commission parlementaire donne suite à la demande du Conseil d'Etat de supprimer le renvoi au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire.

Le Conseil d'Etat constate ensuite que ledit règlement grand-ducal, adopté sous la procédure de l'urgence, fait référence au registre national des véhicules qui n'a pourtant aucune assise légale. Afin de combler cette lacune, le Conseil d'Etat demande aux auteurs d'ajouter dans la loi précitée de 2009 un nouvel article 20bis sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. C'est dans cet esprit que le Conseil d'Etat a d'ores et déjà demandé, dans ses observations formulées à l'endroit de l'article 4 initial, que les missions accordées à l'Administration des chemins de fer soient complétées. Dans ce contexte, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de revoir l'insertion proposée par l'article sous rubrique qui, selon le Conseil d'Etat, ne doit pas devenir l'article 21bis, mais l'article 20ter. La Commission du Développement durable décide de suivre ces suggestions en insérant un article 20bis qui crée un registre national des véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. En outre, l'article 21bis devient l'article 20ter.

Le paragraphe 2 prévoit que l'entité chargée de l'entretien peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur du véhicule. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat exige la suppression des termes „entre autres“, qui ne sont pas prévus par la directive et qui donnent au texte une portée plus large que celle voulue par la directive. La Commission donne suite à cette remarque: le paragraphe 2 reprend dorénavant les termes de la directive 2008/110/CE.

Le paragraphe 3 détermine la responsabilité de l'entité en charge de l'entretien qui est sans préjudice de celle des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. Le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes „de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire“, qui sont superfétatoires. La commission parlementaire suit cette suggestion.

Le paragraphe 4 prévoit que l'entité en charge de l'entretien, sauf s'il s'agit d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure, doit être certifiée par un organisme accrédité ou reconnu.

Le Conseil d'Etat constate que la transposition du paragraphe 8 de l'article 1er de la directive 2008/110/CE est incomplète, alors que l'„autorité nationale de sécurité“ n'est pas autrement précisée dans le projet de loi. Il propose donc de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 4 à partir des termes „(...) et ceci selon les législations (...)“, alors que le renvoi à titre exemplatif à la loi modifiée du 20 mai 2008 est superfétatoire. De même, la référence au règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 donne lieu à une opposition formelle pour les raisons spécifiées ci-avant.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que les critères à mettre en œuvre par le ministre dans le cadre de la procédure de reconnaissance doivent être d'une qualité et d'une rigueur égales à celles des critères prévus pour la procédure d'accréditation. Il convient de compléter en conséquence l'article sous examen.

Finalement, il y a lieu de relever que la reconnaissance à prononcer par le ministre ne devrait pas dépendre de l'avis préalable de l'Administration des chemins de fer dont l'omission de se prononcer entraînerait l'impossibilité pour le ministre de prendre une décision. Le Conseil d'Etat demande dès lors de se limiter à l'obligation pour le ministre de demander l'avis de ladite administration. La dernière phrase de l'alinéa 1er du paragraphe 4 prend dès lors la teneur suivante: „La reconnaissance est prononcée par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.“

Les membres de la commission parlementaire donnent suite aux remarques de la Haute Corporation.

Le paragraphe 5 prévoit que la délivrance à l'entité chargée de l'entretien du certificat devra respecter les exigences posées par une proposition de Règlement communautaire concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007. Le Conseil d'Etat estime que le paragraphe 5 est à supprimer, car le règlement communautaire y visé, une fois adopté, sera d'application directe et ne nécessitera aucune mesure de transposition. La Commission du Développement durable suit cette proposition.

Le paragraphe 6 est également supprimé, n'ayant plus aucune raison d'être du fait de la suppression du paragraphe 5.

Le paragraphe 7 concerne des dérogations permises dans le cadre des obligations d'identification et de certification des entités chargées de l'entretien par des mesures de substitution dans certains cas. Ces dérogations sont accordées par l'Administration des chemins de fer. Le Conseil d'Etat suggère d'écrire correctement „Union européenne“. En outre, sous peine d'opposition formelle, il demande de faire abstraction, à l'endroit du point a) de l'alinéa 2 du paragraphe 7 de la référence à un règlement grand-ducal. Au dernier alinéa, il est d'avis que la référence *in fine* à la loi de 2009 est superfétatoire. La commission parlementaire décide de remplacer le terme „Communauté européenne“ par le terme „Union européenne“ et de supprimer la référence à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire. Par contre, elle estime que la référence à la loi du 22 juillet 2009 n'est pas superfétatoire, car la référence à l'article 5 permet une lecture plus rapide.

Compte tenu de ce qui précède, les nouveaux articles 20bis et 20ter de la loi modifiée du 22 juillet 2009 se liront comme suit:

*Art. 20bis.*– Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

*Art. 20ter.*– 1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. La reconnaissance est prononcée par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5 est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la

Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accreditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules ~~conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire~~, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

#### Article 12 initial

L'article sous rubrique se lit comme suit:

**Art. 12.**— La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

Le Conseil d'Etat s'oppose à toute disposition reportant la date d'entrée en vigueur du projet de loi. La commission parlementaire décide de suivre cette demande du Conseil d'Etat. L'article est donc supprimé.

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

**Art. 1er.**– L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant:

„L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité.“

**Art. 2.**– L'article 1er, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après „la loi du 22 juillet 2009“, est remplacé par le texte suivant:

„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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.“

**Art. 3.**– Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:

- „d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- e) ...“

**Art. 4.**– A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés quatre nouveaux points r), s), t) et u) libellés comme suit:

- „r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
- s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;
- t) „détenteur“, la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
- u) „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.“

**Art. 5.**– L'article 4, paragraphe 1er, point a) de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

- „a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

**Art. 6.**– A l'article 4, paragraphe 1er de la loi du 22 juillet 2009, les nouveaux points k) et l) sont insérés et sont libellés comme suit:

- „k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national;
- l) tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.“

**Art. 7.**– A l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:

- „e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter.“

**Art. 8.**– A l'article 12, alinéa 3 de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.

**Art. 9.**– L'alinéa 3 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„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 pertinentes du droit communautaire.“

**Art. 10.**– L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“

**Art. 11.**– Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„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 dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet.“

**Art. 12.**– Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„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 dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet.“

**Art. 13.**– A la suite du Chapitre VII de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:

#### **Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules**

**Art. 20bis.**– Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

**Art. 20ter.**– 1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules.

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5.

**Art. 14.**– Est inséré un article 31bis dans la loi du 22 juillet 2009 libellé comme suit:

„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“

Luxembourg, le 9 novembre 2011

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN

6282



## Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 15/11/2011 16:05:26  
 Scrutin: 1  
 Vote: PL 6282 Sécurité des chemins de fer  
 Description: Projet de loi 6282

Président: M. Mosar Laurent  
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	1	0	53
Procuration:	7	0	0	7
Total:	59	1	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>déi gréng</b>					
M. Adam Claude	Oui		M. Bausch François	Oui	
M. Braz Félix	Oui		M. Gira Camille	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui				

<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	(Mme Arendt Nancy)
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Boden Fernand	Oui	
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
Mme Frank Marie-Josée	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Hauptert Norbert	Oui		M. Kaes Ali	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	
M. Meyers Paul-Henri	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		Mme Scholtes Tessy	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Weber Robert	Oui	
M. Weiler Lucien	Oui	(M. Spautz Marc)	M. Weydert Raymond	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wolter Michel	Oui	(M. Eischen Félix)

<b>LSAP</b>					
M. Angel Marc	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
Mme Err Lydie	Oui		M. Fayot Ben	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuer Ben	Oui	
Mme Spautz Vera	Oui				

<b>DP</b>					
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Bettel Xavier	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Bettel Xavier)
M. Etgen Fernand	Oui		M. Helminger Paul	Oui	(M. Etgen Fernand)
M. Meisch Claude	Oui	(M. Wagner Carlo)	Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Berger Eugène)
M. Wagner Carlo	Oui				

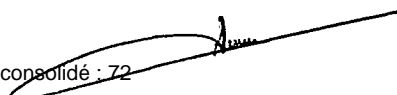
<b>ADR</b>					
M. Colombera Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	
M. Henckes Jacques-Yve	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	

<b>déi Lénk</b>					
M. Hoffmann André	Abst				

Le Président:



Le Secrétaire général:





Date: 15/11/2011 16:05:26

Scrutin: 1

Vote: PL 6282 Sécurité des chemins de  
fer

Description: Projet de loi 6282

Président: M. Mosar Laurent

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	1	0	53
Procuration:	7	0	0	7
Total:	59	1	0	60

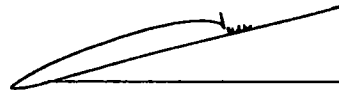
n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

Le Président:

Le Secrétaire général:



6282/08

N° 6282<sup>8</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(22.11.2011)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 18 novembre 2011 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 15 novembre 2011 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 5 juillet 2011 et 16 septembre 2011;

*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 22 novembre 2011.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

06

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 09 novembre 2011

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 octobre (matin et après-midi) 2011
2. 6282 Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant
  1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
  2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6124 Projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire  
- Rapporteur : Monsieur Gilles Roth  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth (remplaçant Mme Marie-Josée Frank), M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 octobre (matin et après-midi) 2011**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6282 Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**  
**1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**  
**2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Ce document ne soulève pas de commentaire de la part de la commission parlementaire et, suite à une modification rédactionnelle, il est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de base pour les débats en séance plénière.

**3. 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007**

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet d'approuver le Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Ce protocole a été signé à Luxembourg le 23 février 2007.

Le Protocole de Luxembourg s'inscrit dans le cadre de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le 16 novembre 2001, les Etats parties à la Convention du Cap avaient déjà adopté un premier protocole relatif aux questions spécifiques portant sur des matériels d'équipement

aéronautiques. La Convention du Cap, ensemble avec le premier protocole, a été approuvée par la loi du 28 mai 2008 portant approbation de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et de son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels aéronautiques.

Le principal objectif de la Convention du Cap est de poser des règles efficaces pour faciliter le financement des matériels d'équipement mobiles, en fixant un cadre juridique en faveur des créanciers ayant financé ces équipements. A cet effet, la Convention du Cap crée une garantie internationale reconnue par toutes les parties signataires, conférant aux créanciers inscrits sur le matériel un droit de préférence. Les garanties sont inscrites dans un registre spécifique, accessible par Internet. En créant cette nouvelle garantie internationale, la Convention du Cap confère davantage de sécurité juridique aux investisseurs, lesquels, auparavant, ne pouvaient être sûrs de la reconnaissance, par les systèmes juridiques nationaux des différents pays, de leurs garanties sur un matériel coûteux qui, par sa nature, traverse les frontières nationales.

Le Protocole de Luxembourg étend le champ d'application de la Convention du Cap aux matériels roulants ferroviaires et à leurs accessoires.

La pierre angulaire du système de garanties internationales mis en place par la Convention du Cap et par le Protocole de Luxembourg consiste dans la création d'un registre mondial des actifs ferroviaires sur lequel les garanties sont inscrites et qui assure leur publicité à l'égard des tiers. Les règles relatives à la constitution, l'inscription et l'exécution des garanties internationales sont inscrites dans la Convention du Cap et précisées dans le Protocole de Luxembourg. En ce qui concerne l'exécution des garanties internationales, le Protocole de Luxembourg déroge à la Convention du Cap, notamment en accordant au créancier le droit de faire enlever et d'exporter le matériel grevé de garantie, si le débiteur défaillant y avait donné son accord. Une autre dérogation importante par rapport aux règles de la Convention du Cap consiste dans l'exception de service public. Si, en effet, en cas de défaillance du débiteur, le matériel grevé de garantie est affecté au service public, le Protocole met en œuvre une série de règles protectrices destinées à maintenir le service public indispensable.

Dans son avis du 25 octobre 2011, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi 6290, dont l'article unique ne donne pas lieu à observation de sa part.

Les membres de la Commission chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 23 novembre prochain.

#### **4. 6124 Projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire**

Le projet de loi sous rubrique a d'ores et déjà été présenté et débattu par la Commission du Développement durable. Pour le détail de ces discussions, il est prié de se reporter au procès-verbal de la réunion du 18 octobre 2010. Il faut notamment savoir que la révision de la loi modifiée du 21 mai 1999 sur l'aménagement du territoire est urgente car elle constitue le préalable à la publication des projets de plans sectoriels et à leur finalisation.

Le groupe parlementaire DP exprime d'emblée ses doutes quant à l'utilité pratique du projet de loi. S'il reconnaît qu'une politique d'aménagement du territoire coordonnée est très difficile à mettre en œuvre, il note également, à l'instar du Conseil d'Etat, que certains instruments légaux instaurés par la loi de 1999 n'ont toujours pas été transposés sur le terrain et craint que la future loi n'améliore pas la situation. En outre, le groupe parlementaire



critique le fait que les projets de plans sectoriels n'aient toujours pas été présentés au grand public ; il est d'avis que le Gouvernement se dérobe en invoquant le risque de spéculation lié à la publication des plans sectoriels.

\*

Les membres de la commission parlementaire entament l'examen de l'avis du Conseil d'Etat du 16 septembre 2011 par l'analyse de ses considérations générales. Dans ce contexte, Monsieur le Rapporteur énumère plusieurs points pertinents soulevés par la Haute Corporation et méritant d'être clarifiés.

Le Conseil d'Etat se demande tout d'abord s'il ne serait pas opportun d'actualiser les données chiffrées retenues à l'époque de l'élaboration du concept intégré des transports et du développement spatial pour le Luxembourg (IVL), alors que celles-ci remontent à dix ans. La réactualisation de ces données est d'ailleurs également requise par différentes chambres professionnelles. Sur ce point, Monsieur le Ministre rappelle tout d'abord que le rapport final de l'IVL avait mis en évidence la nécessité de mettre en place un système de suivi permettant d'observer les évolutions en cours et qu'en mai 2008, un premier rapport de ce monitoring a été finalisé et présenté. Il donne en outre à considérer que les données relatives à l'IVL sont actuellement à nouveau en train d'être réexaminées. Les membres de la Commission lui demandent dans ce cadre de leur présenter les données réactualisées dès qu'elles seront disponibles.

Le Conseil d'Etat rappelle également sa recommandation déjà émise dans son avis relatif au projet de loi n°6023 sur l'aménagement communal, à savoir codifier la matière de la planification territoriale en fusionnant dans un seul texte législatif l'ensemble des dispositions légales tenant à l'aménagement du territoire aussi bien au niveau communal que national, tout en veillant à la cohérence avec le cadre légal en matière d'aménagement communal et de développement urbain. Dans ce contexte, la Haute Corporation est d'avis que les auteurs de nombreuses initiatives législatives prises au cours des dernières années ne se sont guère souciés de l'impact des normes légales nouvellement introduites et *« estime qu'il faut se départager de l'approche ayant jusqu'ici sacrifié les avantages d'une législation cohérente et transparente au profit de solutions législatives ponctuelles initiées au rythme de l'apparition de problèmes nouveaux posés par l'application des normes légales en vigueur »*. S'il déclare ne pas comprendre la critique du Conseil d'Etat, étant donné que le texte du projet de loi sous rubrique tente justement de mettre en place une cohérence et une hiérarchie entre tous les instruments d'aménagement du territoire, Monsieur le Ministre reconnaît que l'idée de la codification des dispositions relatives à l'aménagement du territoire en un seul et même texte est une idée pertinente.

Le Conseil d'Etat note encore qu'une des innovations du projet de loi 6124 tient au renforcement qu'il est prévu d'apporter aux compétences du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions et aux possibilités d'intervention dudit ministre dans les compétences des autres membres du Gouvernement. La Haute Corporation rappelle qu'il s'agit d'une question d'organisation du Gouvernement que l'article 76 de la Constitution réserve au Grand-Duc et qui aura dès lors sa place dans un règlement grand-ducal. Dans la mesure où le futur droit d'intervention du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions est censé empiéter sur des compétences que la loi a conférées à telle administration, il conviendra de préciser cette prérogative de façon spécifique dans les lois organiques des administrations concernées.

\*

La Haute Corporation prend ensuite position sur le volet du projet de loi relatif aux plans directeurs régionaux, en notant que le volet relatif aux plans directeurs régionaux de la loi de

1999 n'a pas été suivi d'une mise en œuvre concrète et n'en connaîtra vraisemblablement pas à l'avenir, car l'exposé des motifs du projet de loi 6124 ne mentionne aucun projet ni aucune autre initiative potentielle en la matière. Le Conseil d'Etat se demande dès lors s'il vaut la peine de maintenir un instrument qui est resté lettre morte depuis douze ans. Monsieur le Ministre reconnaît l'exactitude des propos du Conseil d'Etat, en expliquant qu'une tentative a été faite il y a quelques années afin de mettre en place un plan directeur régional dans le sud du pays mais qu'en regard de nombreux problèmes de transposition dans la pratique de ce projet, l'idée a été abandonnée.

Le Conseil d'Etat remarque encore, dans le même ordre d'idées, qu'il est délicat de mettre en œuvre des instruments légaux à l'échelon régional dans un domaine aussi sensible que l'aménagement du territoire, alors que la taille du pays et son organisation institutionnelle ne prévoient pas face à l'Etat des interlocuteurs démocratiquement légitimés pour débattre des choix à retenir par le biais de tels instruments à portée régionale.

Le Conseil d'Etat se demande en outre si la coexistence de plans directeurs régionaux et de plans directeurs sectoriels ne comporte pas un risque d'incohérences dont pourra souffrir la mise en œuvre des plans d'occupation du sol et les plans d'aménagement communaux. Monsieur le Ministre admet que les remarques de la Haute Corporation sont justifiées et que le texte, dans sa version actuelle, pourrait éventuellement engendrer des contradictions et créer, par là-même, des difficultés juridiques.

Pour éviter la survenance de tels problèmes, le Conseil d'Etat recommande vivement de réfléchir à l'abandon dans la loi à modifier du volet relatif aux plans directeurs régionaux. Plusieurs membres de la Commission sont d'avis, à l'instar du Conseil d'Etat, que les plans directeurs régionaux n'ont aujourd'hui plus de raison d'être. Monsieur le Ministre se déclare prêt à envisager l'abandon du volet relatif aux plans directeurs régionaux. Il donne cependant à considérer qu'en tout état de cause et même si le législateur devait décider de maintenir les plans directeurs régionaux, il faudrait mettre en place une hiérarchie claire entre les différents plans. En effet, il semble évident que les plans sectoriels doivent être absolument prioritaires et qu'aucun autre instrument de planification territoriale ne peut être considéré comme leur étant équivalent.

Pour finir, le Conseil d'Etat note que l'article 25 de la loi de 1999 qui prévoit la création de syndicats intercommunaux régionaux est largement resté sans suites. Sur ce point, Monsieur le Ministre, ainsi que plusieurs membres de la Commission, estiment qu'il existe une différence entre la planification territoriale assortie d'une base légale et une collaboration entre plusieurs communes. Si la coopération intercommunale est, de leur avis, une nécessité pratique, elle ne requiert pas pour autant de base légale, car il s'agit en l'occurrence d'un accord volontaire entre plusieurs communes. Dans ce contexte, il semblerait que la clarification de la décision de plusieurs communes de se regrouper supprimerait le besoin de mettre en place des plans directeurs régionaux.

Dans le même ordre d'idées, Monsieur le Ministre évoque un instrument qu'il considère comme très important et qui, dans la pratique, s'est révélé très efficace bien qu'il ne figure pas dans la loi de 1999. Il s'agit des conventions Etat-communes. Monsieur le Ministre cite, entre autres, la Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg, la Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la *Nordstad* ou encore la Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Vallée de l'Alzette.

Suite à une question afférente, il est encore précisé que si le plan sectoriel qui est par définition un concept national doit tenir compte des spécificités régionales, il doit également inclure une dimension transfrontalière. Il existe d'ailleurs des instruments qui permettent de

mettre en œuvre cette dimension transnationale : le groupement européen de coopération territoriale (GECT) et le schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT).

Monsieur le Rapporteur donne à considérer que l'opportunité de maintenir les plans directeurs régionaux est une décision politique qui doit être clarifiée avant d'entamer l'examen des articles du projet, car cette décision aura des implications sur le libellé du texte de la future loi. Pour résumer les débats ci-dessus, il rappelle les deux options possibles :

- la première option est de suivre la suggestion du Conseil d'Etat et de supprimer le volet relatif aux plans directeurs régionaux;
- la seconde option est de maintenir les plans directeurs régionaux, mais en tant qu'instruments secondaires. Dans cette hypothèse, il faudra mettre en place une hiérarchie claire et préciser qu'en tout état de cause les plans directeurs régionaux ainsi que les plans d'aménagement général communaux devront être conformes aux plans directeurs sectoriels. Dans ce contexte, Monsieur le Rapporteur mentionne le commentaire du Conseil d'Etat relatif à l'article 12 du projet de loi, qui a pour objet d'insérer un nouvel article 10-1 dans la loi de 1999 en vue d'interdire l'adoption ou la modification de tout plan d'aménagement général communal qui s'avérerait contraire aux projets de plans directeurs régionaux ou sectoriels dès le moment où les communes auront été saisies pour avis des projets de plan afférents. Le Conseil d'Etat estime que le contenu de l'article 10-1 aurait plutôt sa place dans la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal.

\*

Le Conseil d'Etat évoque la question des libertés constitutionnelles. Il est d'avis que, pour éviter tout risque de dérive dirigiste, il faudra chercher un équilibre entre l'objectif d'utilité publique et les principes constitutionnels dont la liberté du commerce, de l'industrie et de l'activité agricole, le droit à la propriété privée et l'autonomie communale. Monsieur le Ministre fait valoir qu'il est évident que les libertés constitutionnelles seront respectées. Dans ce contexte, il rappelle d'ailleurs que les dispositions légales prévoient une procédure de consultation, au cours de laquelle tout un chacun aura la possibilité de donner son avis sur les projets de plan. Monsieur le Ministre donne par ailleurs à considérer que pour mener une politique d'aménagement du territoire réussie et pour atteindre l'objectif d'utilité publique, il faut pouvoir prendre certaines décisions et disposer des instruments nécessaires pour imposer ces décisions. Or, jusqu'à présent, les textes législatifs luxembourgeois ne donnaient pas au ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, les instruments nécessaires pour imposer de telles décisions. Le projet de loi sous rubrique vise donc à combler cette lacune et permettra à l'avenir d'éviter les problèmes tels que ceux qui ont pu surgir au cours des dernières années (ex : contournement provisoire installé près de l'échangeur de Hellange sur l'autoroute de la Sarre). Monsieur le Ministre souligne que le but principal du projet de loi 6124 est de mettre en place certains principes en définissant quelles décisions peuvent être prises par qui et dans quel contexte. Ainsi, le texte, tout en respectant bien entendu l'autonomie communale et les libertés constitutionnelles, donnera au Ministre les moyens d'agir concrètement sur le terrain.

Les membres de la Commission procèdent à un échange de vues relatif aux moyens dont sera doté le département de l'Aménagement du territoire pour atteindre l'objectif d'utilité publique. L'idée du texte de la future loi est de mettre en place, en plus du droit de préemption, une disposition destinée à éviter la spéculation et à neutraliser la plus-value engendrée par une décision de l'autorité supérieure. La disposition est inscrite à l'article 23 du projet de loi qui prévoit d'insérer un nouvel article 22 dans la loi de 1999 et qui dispose que :

*« Pour la détermination de la valeur de l'immeuble exproprié faisant l'objet de prescriptions d'un plan directeur sectoriel, d'un plan directeur régional ou d'un plan d'occupation du sol, quelle que soit la nature de l'immeuble, il n'est pas tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de vente, des changements de valeur subis depuis le dépôt du projet de plan en question auprès de la commune de la situation de l'immeuble, s'ils ont été provoqués :*

- *par l'annonce de travaux ou opérations dont la déclaration d'utilité publique est demandée;*
- *par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols; ou*
- *par la réalisation, dans les trois années précédant la procédure de consultation du plan sectoriel, régional ou d'occupation du sol en question, de travaux publics dans l'enceinte du plan concerné où est situé l'immeuble et qui sont en relation avec le futur plan en cours d'élaboration ».*

Dans ce contexte, les membres de la Commission constatent d'emblée qu'à la fois les chambres professionnelles et le Conseil d'Etat sont d'accord avec le principe mis en place par cet article, car ils sont conscients des risques de spéculation foncière que la définition de zones prioritaires pour développer telle ou telle activité fait courir. La commission parlementaire note à cet égard un changement de mentalité et la prise de conscience que la politique d'aménagement du territoire d'un pays doit être assortie d'instruments adéquats. Cependant, tout en comprenant le principe de l'article 23, les différents avis y relatifs appellent à la prudence.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas au principe proposé par les auteurs du projet de loi, mais est d'avis que la disposition projetée n'a pas sa place dans la loi sur l'aménagement du territoire et qu'il serait préférable de l'insérer dans la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, tout en examinant l'intérêt d'y renvoyer dans la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Ce faisant, le législateur assurerait à cette disposition un effet général, tout en évitant une solution « à la carte » alors que des principes généraux du droit sont en cause. A cet endroit, le Conseil d'Etat annonce qu'il se réservera le droit de refuser la dispense du second vote constitutionnel en attendant que le législateur apporte une réponse satisfaisante à cette question. Il recommande en outre de s'inspirer, pour le libellé de la disposition, de l'article L. 13-15 du code français de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Si cette proposition de la Haute Corporation d'insérer une disposition globale dans les lois précitées de 1967 et de 1979 était retenue, les membres de la Commission se demandent si ladite disposition devrait s'appliquer non seulement aux plans sectoriels, mais également à toute autre décision émanant d'une autorité publique, comme par exemple les plans d'aménagement général communaux. En effet, les administrations communales doivent elles aussi pouvoir neutraliser les effets de leurs décisions sur la valeur d'un terrain.

Au cas où la Chambre des Députés décidait de suivre le Conseil d'Etat, le Ministère propose de modifier la loi de 1979 en y insérant une disposition qui trouverait sa place entre les articles 12 et 13.

Pour être complet et se rapprocher au mieux du texte français, il faudrait d'ailleurs plutôt prévoir 2 articles :

- le premier pour les projets faisant l'objet de décisions dans le cadre d'un plan directeur régional. Dans ce cas, le texte initial de l'article 23 pourrait être maintenu tel quel, sauf à être intégré dans la loi de 1979 ;

- le second pour les équipements ou les infrastructures faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, mais sans définition d'un site précis dans le cadre d'un plan directeur sectoriel. Les lycées peuvent ici utilement être cités en exemple : le plan sectoriel « Lycées » se borne en effet à prévoir la construction de lycées dans plusieurs communes, sans pour autant nommer de sites précis où seront implantés ces lycées. De l'avis des représentants du Ministère, le Conseil d'Etat fait référence à ce type de projets lorsqu'il évoque une disposition à caractère plus général.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat exprime des craintes quant aux difficultés d'évaluation des changements de valeurs imputables en partie à l'évolution générale des prix immobiliers et en partie à l'effet spécifique de l'annonce du projet public. Il s'agira donc de trouver une méthode neutre pour le calcul du prix du terrain.

Les représentants du Ministère expliquent leur proposition pour le calcul du prix des transactions immobilières tout en précisant qu'ils se sont, comme le suggère le Conseil d'Etat, inspirés du texte français sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Concrètement, l'idée est de déterminer le prix de manière triangulaire, afin de laisser le moins de place possible à l'arbitraire :

- une enquête est réalisée pour déterminer les prix pratiqués pour les transactions foncières dans les alentours du terrain concerné, et ceci un an avant la déclaration d'utilité publique. Cette enquête a son importance pour déterminer l'évolution normale du prix. Il faut dans ce contexte garder à l'esprit que l'Etat peut faire une déclaration d'utilité publique et que plusieurs années peuvent s'écouler avant que la construction effective ait lieu ;
- une enquête sur les prix actuels pratiqués dans les alentours du terrain concerné est également réalisée ;
- une enquête est réalisée sur les prix actuels pratiqués à d'autres endroits ayant les mêmes caractéristiques, mais qui ne sont pas affectés par le projet en question.

Suite à plusieurs remarques afférentes, il est encore précisé que :

- ces articles ont pour objet de protéger l'Etat contre la spéculation, mais n'empêchent pas la spéculation entre personnes privées ;
- les dispositions envisagées doivent avoir également pour objet de protéger un propriétaire qui, suite à un déclassement de son terrain à bâtir, en verrait baisser le prix.

\*

Au terme de cet échange de vues, il est décidé que la question de l'opportunité de maintenir, dans le texte de la future loi, le volet relatif aux plans directeurs régionaux devra être clarifiée avant d'entamer l'examen des articles du projet. En effet, le maintien ou l'abandon de ce volet aura une incidence sur le libellé des articles de la future loi. Monsieur le Président de la Commission enjoint donc les différents groupes et sensibilités politiques à clarifier leur position en la matière en vue de la prochaine réunion, au cours de laquelle une décision sera prise.

Pour ce qui est du nouveau libellé des dispositions relatives à la neutralisation de la spéculation, les membres de la Commission du Développement durable chargent les responsables du Ministère de leur faire une proposition de texte conforme aux explications fournies au cours de la présente réunion.

Luxembourg, le 18 novembre 2011

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

05

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 26 octobre 2011 (14h00)

##### ORDRE DU JOUR :

1. 6282 Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant
  1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
  2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
  
2. 6288 Projet de loi relative à la gestion des déchets, et modifiant
  1. la loi du 25 mars 2005 relative au fonctionnement et au financement de l'action SuperDrecksKëscht ;
  2. la loi du 19 décembre 2008 a) relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
- Continuation des travaux
  
3. 6204 Projet de loi
  - a) relative aux contrôles et aux sanctions concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques et les restrictions y applicables, telles que ces substances sont visées par le règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission ;
  - b) relative aux contrôles et aux sanctions concernant la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges, tels que ces substances et mélanges sont visés par le règlement (CE) No 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, modifiant et abrogeant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) No 1907/2006 ;



- c) abrogeant la loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses ;
- d) abrogeant la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses ;
- e) abrogeant la loi du 27 avril 2009
  - a) relative aux contrôles et aux sanctions concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques et les restrictions y applicables, telles que ces substances sont visées par le règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission
  - b) modifiant la loi modifiée du 15 juin 1994
    - relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses
    - modifiant la loi du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses
  - c) modifiant la loi du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses
  - d) abrogeant la loi modifiée du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses
    - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
    - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

#### 4. Divers

\*

Présents : Mme Diane Adehm (remplaçant M. Marc Spautz), M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Norbert Hauptert (remplaçant M. Lucien Clement), Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Tom Schram, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Claude Geimer, M. Robert Schmit, de l'Administration de l'environnement,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

1. **6282 Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**
  1. **la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
  2. **la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

Les membres de la commission parlementaire procèdent à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 16 septembre dernier.

Dans cet avis, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler à l'encontre des amendements I, II, III, IV et VI. Quant à l'amendement V, la Haute Corporation constate que les auteurs ne font pas référence aux « *normes européennes pertinentes de la série EN45000* » expressément prévues dans le texte de la directive 2008/110/CE.

Après un bref échange de vues, il est décidé de maintenir le texte tel qu'amendé par la commission parlementaire. En effet, bien que la référence aux normes européennes pertinentes de la série EN45000 soit effectivement prévue par la directive, l'omission de cette référence n'entraîne pas pour autant une transposition incomplète de la directive. En outre, le fait de ne pas citer expressément les normes actuellement en vigueur dispensera le législateur d'une modification de la législation à chaque variation desdites normes.

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen de l'avis de la Chambre de Commerce, datant du 7 octobre 2011 et qui relève notamment qu' « *il incombe au législateur de définir clairement les missions de l'Administration des Chemins de Fer telles qu'elles sont envisagées dans le projet de loi sous avis* ». Les auteurs du projet de loi donnent à considérer que cet exercice a été fait, uniquement dans la mesure où une transposition fidèle de la directive l'exige.

2. **6288 Projet de loi relative à la gestion des déchets, et modifiant**
  1. **la loi du 25 mars 2005 relative au fonctionnement et au financement de l'action SuperDrecksKëscht ;**
  2. **la loi du 19 décembre 2008 a) relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets**

Dans un premier temps, les membres de la Commission entérinent les décisions prises au cours de la précédente réunion en adoptant trois amendements supplémentaires au projet de loi sous rubrique :

- le paragraphe (3) de l'article 16 est biffé. Les membres de la commission parlementaire sont en effet d'avis que ce paragraphe n'est pas nécessaire, car le règlement (CE) No 1013/2006 concernant les transferts de déchets procure une base légale à l'Administration de l'environnement pour pouvoir, le cas échéant, refuser l'exportation de déchets vers des filières de valorisation ou d'élimination lorsque le traitement national de ces déchets est nécessaire afin de permettre au Luxembourg de respecter ses obligations nationales ou internationales notamment dans les domaines de la production d'énergie à partir de sources d'énergie renouvelables ou de la lutte contre le changement climatique. Dans ce contexte, il est cependant précisé que l'administration compétente devra assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et tenir compte des éventuelles

positions dominantes que pourraient acquérir les installations nationales concernées par ses décisions.

- Le paragraphe (1) de l'article 34 est modifié comme suit :

*« (1) Les établissements ou entreprises visés à l'article 30, paragraphe (1), les établissements ou entreprises visés à l'article 32, et les producteurs de déchets, à l'exception des ménages, tiennent un registre chronologique indiquant la quantité, la nature et l'origine des déchets, la destination, le mode de traitement appliqué aux déchets et, le cas échéant, la fréquence de collecte et le moyen de transport des déchets. Ils mettent ces informations à la disposition des autorités compétentes qui en font la demande.*

*Aux fins d'établissement des registres, les collecteurs, les négociants, les courtiers ou les destinataires communiquent aux producteurs des déchets toutes les informations requises et plus particulièrement le destinataire des déchets et le mode de traitement appliqué.*

*Le registre peut être tenu sous format électronique. Le contenu exact et le format du registre peuvent être précisés par règlement grand-ducal.*

***Pour les producteurs de déchets, le registre fait partie intégrante du plan de prévention et de gestion des déchets visé à l'article 27, paragraphe (3) ».***

Cet amendement est introduit dans un souci de simplification administrative et pour éviter le double emploi dans la collecte des données relatives aux flux des déchets. Dans ce contexte, il y a en effet lieu de préciser que le registre ne constitue pas une obligation supplémentaire au plan de prévention et de gestion des déchets, mais qu'il en fait partie intégrante.

- Les rapports annuels des entreprises qui collectent et transportent des déchets sont des sources importantes pour l'Administration de l'environnement pour disposer des données nécessaires à établir les statistiques relatives aux déchets exigées par la réglementation communautaire en la matière. Il apparaît toutefois qu'un certain nombre d'établissements ou d'entreprises soumis à l'obligation d'être enregistrés fournissent déjà des données dans un autre cadre, tel que par exemple les plans de prévention et de gestion des déchets visé à l'article 27, paragraphe (3) ou que ces informations sont fournies par des installations de traitement des déchets dans le cadre des rapports annuels afférents. Il y a donc lieu de dispenser ces entreprises ou établissements de la remise du rapport annuel exigé par l'article 35 afin d'éviter un double emploi. Ainsi, le paragraphe (1) de l'article 35 est modifié comme suit :

*« (1) Pour le 31 mars de chaque année, les établissements ou entreprises visés à l'article 30, paragraphe (1) et les établissements ou entreprises visés à l'article 32 remettent un rapport annuel relatif à l'année écoulée à l'administration compétente reprenant sous une forme agrégée les informations contenues dans le registre.*

*L'administration compétente peut exiger des formats spécifiques, le cas échéant sous forme électronique, pour la communication des rapports et définir les degrés de précision éventuellement requis.*

***Les établissements ou entreprises visés à l'article 32 sont dispensés de la remise du rapport annuel dans la mesure où les informations afférentes sont déjà transmises à l'administration compétente dans le cadre d'autres obligations découlant de l'application de la présente loi. »***

\*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen de l'avis du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises (SYVICOL), datant du 21 octobre dernier.

En premier lieu, les représentants du Ministère font savoir que, lors de l'élaboration du projet de loi sous rubrique, le SYVICOL a été consulté et qu'il a alors fait parvenir un avis informel sur le texte aux auteurs du projet. Suite aux commentaires émis par le SYVICOL, l'avant-projet de loi a été modifié en différents points et il a été largement tenu compte de ses remarques dans la rédaction de la version définitive du projet de loi déposé à la Chambre des Députés.

Les représentants du Ministère notent ensuite qu'étant donné que la Commission du Développement durable avait déjà largement entamé l'instruction du texte au moment de la publication de l'avis officiel du SYVICOL, certaines modifications proposées par le syndicat ont d'ores et déjà été discutées par la commission parlementaire.

Dans ses considérations générales, le SYVICOL note tout d'abord que la gestion des déchets au Luxembourg peut aujourd'hui être considérée comme l'une des plus performantes en Europe et que notre pays figure parmi les mieux placés pour se conformer aux dispositions de la directive 2008/98/CE. S'il ne nie pas que l'optimisation de la gestion des déchets requière de la part de tous les acteurs des efforts supplémentaires, le SYVICOL se demande pourtant s'il faut placer la barre plus haut que ne l'exige l'Union européenne. Il est en effet d'avis que le projet de loi oblige les communes à mettre en place des moyens qui permettront d'obtenir des taux largement supérieurs aux objectifs de réemploi et de recyclage prévus par la directive. En réponse à cette remarque, les représentants du Ministère répondent qu'il ne s'agit pas de poser la barre plus haut que ne l'exige l'Union européenne et que les taux à atteindre sont les mêmes dans le projet de loi que dans la directive.

Par ailleurs, le SYVICOL croit comprendre que la volonté des auteurs du projet de loi est d'imposer à l'ensemble du pays les modalités de gestion des déchets appliquées par les communes ayant les taux de recyclage les plus élevés à savoir, d'une part, la collecte porte-à-porte des biodéchets et, d'autre part, un système de collecte et de tarification basé sur le pesage des poubelles ou la fréquence de leurs vidages. Les représentants du Ministère font valoir que, sur ce point, le SYVICOL se trompe. En effet, si le projet de loi exige bien une collecte séparée des biodéchets, à aucun moment, il n'est dit que cette collecte doit se faire par porte-à-porte. Le projet de loi se borne à mettre en place une obligation de résultats, et non pas une obligation de moyens.

Le SYVICOL note encore que le projet de loi renvoie en de nombreux endroits à des règlements grand-ducaux, censés exécuter les dispositions législatives. Or, certains passages essentiels du projet de loi sont formulés dans des termes si généraux, que leur portée réelle ne sera connue qu'au moment où les règlements grand-ducaux seront disponibles. Le SYVICOL prie le Gouvernement de bien vouloir lui soumettre les projets de règlement en question pour avis. Ici, les représentants du Ministère confirment leur volonté de consulter le SYVICOL dans le cadre de l'élaboration des règlements grand-ducaux.

De l'examen des articles effectué par le SYVICOL et des suites qui y sont données par la Commission du Développement durable, il peut notamment être retenu ce qui suit :

- au paragraphe (2) de l'article 13 et afin d'éviter toute erreur d'interprétation, le SYVICOL propose de préciser que la collecte sélective peut être une collecte *par apport*. La commission parlementaire décide de ne pas donner suite à cette proposition, car la collecte séparée est définie par la directive. Le projet de loi reprend cette définition, qui permet aussi bien la collecte par porte-à-porte que la collecte par apport ;
- au paragraphe (6) de l'article 13, le SYVICOL note que le Gouvernement se donne la possibilité d'introduire la collecte séparée de fractions de déchets autres que celles

mentionnées expressément dans la directive. Cette disposition surprend dans la mesure où le Gouvernement s'est engagé à appliquer le principe « *la directive, rien que la directive* » dans le cadre de la transposition de la législation européenne. En tout état de cause, le SYVICOL estime si le Gouvernement décidait néanmoins de s'engager sur cette voie, il devrait y procéder par une modification de la loi, et non par le biais d'un règlement grand-ducal. Tout en rappelant que la réalité luxembourgeoise est que de nombreuses autres fractions sont collectées de façon séparée, la Commission du Développement durable constate que la disposition du paragraphe (6) est une transcription de l'article 11, paragraphe (1) de la directive et que la dernière phrase du paragraphe constitue également la base légale pour le règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> décembre 1993 relatif à l'aménagement et à la gestion des parcs à conteneurs ;

- pour ce qui est de l'article 14, paragraphe (1), l'introduction d'une obligation d'installer des second-hand shops ne peut trouver l'approbation du SYVICOL. La commission parlementaire fait ici remarquer que cette disposition a déjà été retirée suite à ses discussions ;
- au paragraphe (1), point a), de l'article 16, le SYVICOL propose de compléter la première phrase en précisant que l'élimination et la valorisation des déchets municipaux en mélange doit se faire moyennant des installations qui tiennent compte des meilleures techniques disponibles, mais « *dont l'application n'entraîne pas de coûts excessifs* ». La Commission du Développement durable ne donne pas suite à cette proposition, car le texte du projet de loi correspond au texte de la directive ;
- suite aux remarques du SYVICOL relatives aux dispositions de l'article 17, la commission parlementaire rappelle que l'article 17 (3) de la loi de 1994 précisait déjà que « *les taxes afférentes pour services rendus doivent correspondre à la production réelle et notamment au type, au poids ou au volume des déchets* ». Le choix pour une taille donnée d'une poubelle ne permet cependant pas de conclure à la production réelle des déchets. Elle signale en outre que les auteurs du projet de loi se sont basés dans une large mesure sur les expériences faites dans le cadre du projet-pilote réalisé par l'Administration de l'environnement au milieu des années '90 dans les communes de Kopstal et de Koerich. Dans le cadre de ce projet, une analyse détaillée a été faite quant à l'impact financier de la mise en place d'équipements pour appliquer des taxes basées sur le poids et sur le volume. Cette analyse a permis de conclure que les gains réalisés par cette forme de taxation (réduction des quantités de déchets à éliminer d'où réduction du coût pour l'élimination, optimisation des tournées de collecte, recensement de toutes les poubelles remises au vidage, ...) ont permis d'amortir dans un délai très court les investissements nécessaires pour la mise en place du système. Ces résultats ont été communiqués à l'époque à toutes les communes du Luxembourg par le biais du Ministère de l'Intérieur. Même après le raccordement de toutes les communes du SICA à ce système de taxation, il n'y a pas eu d'explosion des coûts pour le syndicat. Par contre, ce syndicat affiche les quantités spécifiques de déchets résiduels les plus faibles parmi toutes les communes du Luxembourg ;
- à l'article 20, paragraphe (2), le SYVICOL souhaite que les obligations pour les communes, qui découlent des dispositions en matière de déchets tombant sous la responsabilité élargie des producteurs, soient définies de manière plus précise. Il souhaite notamment savoir ce que signifie concrètement pour les communes le fait de devoir « contribuer » aux actions organisées dans le cadre de l'action SuperDrecksKëscht ou à la collecte séparée des déchets tombant sous la responsabilité élargie du producteur et dans quelles situations l'utilisation d'infrastructures communales peut être prescrite. La commission parlementaire renvoie au commentaire des articles pour ce qui est de l'action SuperDrecksKëscht. Les communes doivent assurer la collecte des déchets problématiques dans les centres de recyclage (voir règlement

grand-ducal du 1<sup>er</sup> décembre 1993 relatif à l'aménagement et à la gestion des parcs à conteneurs) et assister à l'organisation des collectes mobiles dans les localités. Par ailleurs, il est renvoyé aux règlements grand-ducaux DEEE et piles/batteries où il est précisé que les collectes se font notamment par les infrastructures publiques existantes ;

- pour ce qui est du paragraphe (3) de l'article 20, le SYVICOL insiste sur le fait que le calcul des taux de préparation en vue du réemploi et du recyclage des déchets ménagers devra se faire sans charge administrative supplémentaire pour les communes. Dans ce contexte, la Commission rappelle que selon l'article 14, paragraphe (4), le taux est calculé par l'Administration de l'environnement. Il n'y aura donc pas de charge administrative supplémentaire pour les communes ;
- pour ce qui est du paragraphe (4) de l'article 20, le SYVICOL est d'avis que le projet de loi manque de précision sur la question du partage des responsabilités entre l'Etat et les communes en matière d'information des producteurs et détenteurs de déchets. Il se demande notamment si l'information à fournir par les communes se limite aux ménages. La Commission du Développement durable donne suite à cette remarque et, afin de préciser que cette information vise effectivement les ménages, elle décide d'amender le paragraphe (4) de l'article 20 en ce sens et de le libeller comme suit :  
*(4) Les communes sont tenues de conseiller et d'informer sur une base régulière ~~les producteurs et les détenteurs de déchets~~ **les ménages** sur les possibilités en matière de prévention, de valorisation, de réemploi, de recyclage et d'élimination des déchets. A cet effet, elles engagent ou font appel à du personnel qualifié en la matière. Au moment de la déclaration d'arrivée de nouveaux résidents, les communes informent les nouveaux résidents des dispositions relatives à la gestion des déchets applicables et plus particulièrement les structures de collecte séparée qui sont mises à leur disposition.*
- Le SYVICOL est d'avis que le paragraphe (9) de l'article 20 crée un alourdissement des procédures en matière d'approbation des règlements communaux relatifs aux taxes sur les déchets. En effet, alors que dans le passé, seule l'approbation du ministère de l'Intérieur était nécessaire, l'avis de l'Administration de l'environnement doit désormais être sollicité au préalable. Si le contrôle de légalité effectué par le ministère de l'Intérieur est considéré comme insuffisant, il faut en déduire qu'il y a volonté d'introduire désormais un contrôle d'opportunité par un autre département ministériel sur le contenu de ces règlements-taxes. La commission parlementaire fait savoir que ce paragraphe a été modifié suite aux remarques du Conseil d'Etat ;
- en ce qui concerne les paragraphes (10) et (11) de l'article 20, le SYVICOL en demande la suppression. La commission parlementaire signale que lesdits paragraphes ont été abrogés suite aux remarques du Conseil d'Etat ;
- à l'article 21, paragraphe (1) et afin de ne pas exclure des initiatives étatiques autres que la SuperDrecksKëscht, le SYVICOL propose de remplacer la deuxième partie de la phrase comme suit: « (...) l'Etat assume les missions qui lui sont attribuées conformément aux dispositions de la loi du 25 mars 2005 relative au fonctionnement et au financement de l'action SuperDrecksKëscht ». La commission parlementaire ne donne pas suite à cette proposition, car une telle disposition serait contraire à la loi précitée du 25 mars 2005 qui énonce clairement que l'Etat n'exécute pas lui-même les missions de l'action SuperDrecksKëscht, mais qu'il en charge un tiers ;
- à l'article 21, paragraphe (5), le SYVICOL ne voit pas la valeur ajoutée de la création d'une structure spécifique d'aide et d'assistance aux communes et syndicats, cette mission étant d'ores et déjà assumée par l'Administration de l'environnement. Il est également d'avis que la création de structures parallèles ayant des compétences identiques ou similaires ne favorise pas la cohérence et l'efficacité de la politique de

gestion des déchets au Luxembourg. Pour donner suite à cette remarque, tout en maintenant la possibilité de la création éventuelle d'une telle structure en cas de besoin, la Commission du Développement durable décide d'amender le paragraphe (5) de l'article 21 et de le libeller comme suit :

*(5) Il **est peut être** créé une structure d'aides et d'assistance au profit des communes et des syndicats de communes favorisant dans des domaines déterminés de la gestion des déchets ménagers et assimilés une plus grande coopération et cohérence opérationnelle. Un règlement grand-ducal détermine, **le cas échéant**, le fonctionnement et les missions de cette structure.*

- pour ce qui est de l'article 25, le SYVICOL regrette qu'un article ayant des conséquences aussi profondes sur la politique de gestion des déchets au Luxembourg, soit rédigé en des termes si vagues. Le SYVICOL croit comprendre que l'intention des auteurs du projet de loi est d'imposer, sur la totalité du territoire du Luxembourg, des systèmes de collecte séparée porte-à-porte des déchets de jardin et alimentaires des ménages. Les responsables du Ministère font savoir que le SYVICOL commet ici une erreur d'interprétation. En effet, l'obligation d'une collecte par porte-à-porte ne figure nulle part dans le projet de loi. Il est toutefois précisé que les déchets alimentaires des ménages, qui sont également des biodéchets, doivent être soumis à une collecte séparée. Cette fraction constitue toujours plus qu'un tiers en poids des déchets résiduels ;
- au niveau de l'article 26, le SYVICOL constate que, contrairement à la législation de 1994, il n'est pas précisé explicitement que la responsabilité en matière de gestion des déchets inertes, de construction et de démolition incombe aux communes. Les communes sont uniquement chargées de prévoir des structures de collecte séparée pour de faibles quantités en provenance de chantiers de particuliers. Pour éviter un éventuel vide juridique, la question de l'attribution de compétences en matière de gestion des déchets inertes devrait être clarifiée dans le projet de loi sous examen. Le SYVICOL propose d'ajouter une disposition permettant aux communes et aux syndicats de communes de préciser l'expression « *faibles quantités* » par la fixation de quantités maximales acceptées dans leurs règlements d'ordre internes. La commission parlementaire note que l'article 20, paragraphe (9) prévoit que les communes peuvent prendre des règlements communaux pour déterminer les modalités de gestion des déchets pour lesquels les communes sont responsables. Ces règlements communaux s'appliquent donc également à la fraction des déchets inertes, des déchets de chantier et des déchets de construction ;
- en ce qui concerne l'article 35, paragraphe (3), le SYVICOL rappelle qu'en vertu de l'article 9 de la loi du 23 février 2001, les syndicats des communes sont d'ores et déjà tenus d'établir annuellement un rapport d'activité. C'est pourquoi il serait préférable d'éviter une confusion de termes et de parler dans le contexte de la présente loi uniquement de « *fiches techniques* ». Les membres de la Commission sont d'avis qu'il est préférable de maintenir le terme « *rapport annuel* » puisqu'il s'agit en effet d'un rapport et non pas d'une fiche technique. Par ailleurs, le rapport d'activité mentionné par le SYVICOL concerne seulement les syndicats en vertu de la législation relative aux syndicats et non pas les communes qui sont également visées par l'article 35, paragraphe (3). En outre, la formulation de la première phrase de ce paragraphe laisse penser au SYVICOL que toutes les communes et tous les syndicats de communes sont obligés de remplir ces fiches techniques, alors que telle ne semble pas l'intention des auteurs du texte. Le SYVICOL propose la rédaction suivante : « *Les communes sont tenues d'envoyer au plus tard pour le 31 mars de chaque année à l'administration compétente des fiches techniques portant sur la gestion des déchets au cours de l'année écoulée. Pour les communes qui ont transféré des compétences en matière de gestion des déchets à un syndicat de communes, ces fiches sont, dans la limite des compétences transférées, établies par le syndicat* ». La Commission n'y donne pas suite.

Un courrier d'amendements sera envoyé au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

**3. 6204 Projet de loi**

**a) relative aux contrôles et aux sanctions concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques et les restrictions y applicables, telles que ces substances sont visées par le règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission ;**

**b) relative aux contrôles et aux sanctions concernant la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges, tels que ces substances et mélanges sont visés par le règlement (CE) No 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, modifiant et abrogeant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) No 1907/2006 ;**

**c) abrogeant la loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses ;**

**d) abrogeant la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses ;**

**e) abrogeant la loi du 27 avril 2009**

**a) relative aux contrôles et aux sanctions concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques et les restrictions y applicables, telles que ces substances sont visées par le règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission**

**b) modifiant la loi modifiée du 15 juin 1994**

**- relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses**

**- modifiant la loi du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses**

**c) modifiant la loi du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses**

**d) abrogeant la loi modifiée du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses**



Les représentants du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique. Pour plus de détails, il est prié de se référer au document parlementaire afférent ainsi qu'au procès-verbal de la réunion du 12 janvier 2011, réunion au cours de laquelle le projet avait déjà été présenté et débattu.

Les membres de la commission parlementaire examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat, datant du 27 septembre dernier. Dans cet avis, la Haute Corporation remarque que les nouvelles tâches qui se dégagent de l'application du règlement (CE) No 1272/2008 servent de motif pour un renforcement de l'effectif de l'Administration de l'environnement. Comme les critères utiles pour évaluer les besoins en personnel supplémentaire échappent au Conseil d'Etat faute d'indications afférentes dans le dossier lui soumis, ce dernier en appelle à la prudence du législateur pour ce qui est des suites à réserver à cet élément du projet de loi. Dans ce contexte, les responsables de l'Administration de l'environnement insistent vivement sur leurs besoins impérieux en personnel supplémentaire. Ils expliquent notamment qu'en raison du volume de travail actuel, les fonctionnaires chargés de ces dossiers sont dans l'incapacité matérielle d'en faire un suivi sérieux. En outre, il leur est impossible d'assister à toutes les réunions organisées à Bruxelles et à Helsinki, tout en étant présents sur le terrain au Luxembourg. Suite à une question afférente, il est précisé qu'une coopération a été mise en place avec d'autres Etats membres mais que, bien que satisfaisante au niveau technique, elle n'est pas aussi optimale que pourrait l'être la présence avisée d'un fonctionnaire luxembourgeois.

Le Conseil d'Etat note également qu'étant donné que le projet de loi prévoit l'engagement de plusieurs fonctionnaires, il grèvera le budget de l'Etat et que, par conséquent, il doit être accompagné d'une fiche financière qui faisait cependant défaut dans le dossier dont il a été saisi. Les représentants du Ministère informent que cette omission a depuis lors été redressée.

#### Examen des articles du projet de loi

##### **Intitulé**

Le Conseil d'Etat constate que l'intitulé mentionne, à côté de l'abrogation de la loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses et de la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses, également l'abrogation de la loi du 27 avril 2009. Or, si le projet de loi abroge les lois de 1994 et de 2005 sans directement les remplacer, il remplace la loi du 27 avril 2009. Selon les usages légistiques ayant cours, il n'est pas nécessaire de mentionner dans l'intitulé l'abrogation de la loi du 27 avril 2009. Ainsi, le Conseil d'Etat propose de retenir l'intitulé suivant :

##### *Projet de loi*

*a) relative aux contrôles et aux sanctions concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques et les restrictions y applicables, telles que ces substances sont visées par le règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission;*

*b) relative aux contrôles et aux sanctions concernant la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges, tels que ces substances et mélanges sont visés par le règlement (CE) No 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et*

des mélanges, modifiant et abrogeant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) No 1907/2006;

c) abrogeant la loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses;

d) abrogeant la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses

Les membres de la Commission retiennent l'intitulé proposé par le Conseil d'Etat.

### **Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup> désigne le membre du Gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions comme autorité compétente aux fins de l'application des règlements REACH et CLP. L'article prévoit également que les modalités de la coopération entre les organismes intervenant en la matière seront précisées par un règlement grand-ducal, en vue notamment de garantir la coordination des actions à entreprendre et une mise en œuvre rationnelle des règlements REACH et CLP. Dans sa version initiale, l'article 1<sup>er</sup> se lit comme suit :

**Art. 1er.** *Le membre du gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions, ci-après désigné le ministre, exerce, sans préjudice de compétences spéciales prévues par des lois particulières, les attributions de l'autorité compétente aux fins de l'application:*

- 1. du règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission, dénommé ci-après „règlement REACH“ ;*
- 2. du règlement (CE) No 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, modifiant et abrogeant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) No 1907/2006, dénommé ci-après „règlement CLP“.*

*Lorsque plusieurs autorités sont compétentes, le ministre coordonne les activités des différentes autorités compétentes.*

*Un règlement grand-ducal détermine les modalités d'organisation de la coopération interadministrative entre l'Administration de l'environnement, l'Inspection du travail et des mines, la Direction de la santé, l'Administration de la gestion de l'eau, l'Administration des douanes et accises et l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services en vue de la mise en œuvre et du fonctionnement du système de contrôles à assurer par le Luxembourg dans le cadre de l'application du règlement REACH et du règlement CLP.*

Le Conseil d'Etat constate qu'en conférant au ministre ayant l'Environnement dans ses attributions le statut d'autorité compétente pour appliquer la loi et les règlements REACH et CLP « *sans préjudice de compétences spéciales prévues par des lois particulières* », les auteurs du projet de loi créent des compétences spéciales non autrement déterminées. Dans la mesure où ces attributions seraient confiées à des administrations, le Conseil d'Etat demande, sous peine d'opposition formelle, que ces attributions nouvelles ainsi que les administrations appelées à les exercer soient précisées dans la loi formelle.

Afin de répondre au risque d'opposition formelle du Conseil d'Etat, la commission parlementaire décide d'introduire un amendement et de supprimer le bout de phrase « *sans préjudice de compétences spéciales prévues par des lois particulières* » à l'alinéa 1<sup>er</sup>. En effet, la formulation du texte telle que proposée par le Gouvernement est susceptible de

créer une confusion et partant une insécurité juridique pour ce qui est des compétences en la matière.

Quant à l'alinéa 2, le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de le supprimer, car le rôle de coordination qu'il est prévu de confier au ministre devrait être repris dans le règlement grand-ducal dont il est question à l'alinéa 3. La commission parlementaire décide de maintenir le texte proposé par le Gouvernement, car il appartient au ministre ayant l'Environnement dans ses attributions de coordonner les activités des différentes autorités intervenant dans cette matière pluridisciplinaire.

L'article 1<sup>er</sup> amendé se lira donc comme suit :

**Art. 1er.** *Le membre du gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions, ci-après désigné le ministre, exerce, sans préjudice de compétences spéciales prévues par des lois particulières, les attributions de l'autorité compétente aux fins de l'application:*

- 1. du règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission, dénommé ci-après „règlement REACH“ ;*
- 2. du règlement (CE) No 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, modifiant et abrogeant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) No 1907/2006, dénommé ci-après „règlement CLP“.*

*Lorsque plusieurs autorités sont compétentes, le ministre coordonne les activités des différentes autorités compétentes.*

*Un règlement grand-ducal détermine les modalités d'organisation de la coopération interadministrative entre l'Administration de l'environnement, l'Inspection du travail et des mines, la Direction de la santé, l'Administration de la gestion de l'eau, l'Administration des douanes et accises et l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services en vue de la mise en œuvre et du fonctionnement du système de contrôles à assurer par le Luxembourg dans le cadre de l'application du règlement REACH et du règlement CLP.*

## **Article 2**

L'article 2 prévoit la mise en place d'un comité interministériel chargé d'assister l'autorité compétente et de superviser l'application de la réglementation. Le comité est coprésidé par un représentant du ministre ayant l'Environnement dans ses attributions et un représentant du ministre ayant l'Economie dans ses attributions. Afin d'assurer un bon déroulement des travaux, des membres suppléants sont adjoints aux membres effectifs. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

**Art. 2.** *Le ministre est appuyé dans sa tâche par un comité interministériel, dénommé „comité REACH-CLP“, qui a pour tâche essentiellement de superviser l'application du règlement REACH et du règlement CLP.*

*Le comité REACH-CLP peut notamment adresser des avis et recommandations au ministre. Le comité REACH-CLP travaille en étroite collaboration avec le Centre de ressources des technologies pour l'environnement, qui est chargé en la matière essentiellement de tâches d'assistance et de conseil aux acteurs économiques concernés et d'appui aux missions du ministre et du comité REACH-CLP.*

*Le comité REACH-CLP est composé de deux délégués du ministre et des membres du gouvernement ayant respectivement l'Economie, les Classes moyennes, le Travail, la Santé, les Finances et la gestion de l'eau dans leurs attributions. La coprésidence du comité REACH-CLP est assurée par un représentant du ministre et par un représentant du membre du gouvernement ayant l'Economie dans ses attributions.*

*A chaque membre effectif est adjoint un membre suppléant. En cas d'empêchement, le membre suppléant remplace le membre effectif.*

*Les coprésidents, les membres effectifs et les membres suppléants du comité REACH-CLP sont nommés conjointement par le ministre et par le membre du gouvernement ayant l'Economie dans ses attributions, sur proposition, le cas échéant, des autres membres du gouvernement concernés.*

*Les coprésidents, les membres effectifs et les membres suppléants du comité REACH-CLP sont nommés pour une durée de cinq ans. Leur mandat est renouvelable. En cas de vacance de poste, le nouveau titulaire termine le mandat du membre qu'il remplace.*

*Le secrétariat du comité REACH-CLP est assumé par un représentant du ministre.*

*En cas de nécessité, les coprésidents du comité REACH-CLP peuvent faire appel à un ou plusieurs experts. Un représentant du centre de ressources des technologies de l'environnement participe aux réunions du comité REACH-CLP en qualité d'observateur.*

*Le comité REACH-CLP élabore lui-même son règlement d'organisation interne.*

Le Conseil d'Etat propose de renvoyer à un règlement grand-ducal pour arrêter la composition et le fonctionnement du comité interministériel. La Commission du Développement durable décide de maintenir le texte gouvernemental, à l'instar de la loi du 27 avril 2009.

Le Conseil d'Etat note encore que les auteurs donnent compétence au comité interministériel de se doter d'un règlement d'organisation interne sans préciser que ce règlement doit être approuvé par un acte réglementaire édicté par une autorité habilitée à cet effet. Le pouvoir réglementaire conféré à un comité ministériel en vue de pouvoir lui-même arrêter son règlement interne est contraire à la Constitution qui, hormis ce qui est prévu aux articles 11(6), 107 et 108bis, réserve au Grand-Duc l'exécution des lois. Le Conseil d'Etat s'oppose dès lors formellement à la forme actuelle du dernier alinéa de l'article 2. En réaction à cette opposition formelle, la commission parlementaire décide d'introduire un amendement et de reformuler le dernier alinéa de l'article 2 comme suit : « *Le comité REACH-CLP élabore lui-même son règlement d'organisation interne qui entre en vigueur après approbation par règlement grand-ducal.* »

### **Article 3**

L'article 3 énumère les cas dans lesquels une mesure administrative peut être prise à l'encontre d'une personne qui est en infraction avec la loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 3.** (1) *En cas de non-respect des paragraphes 1 et 2 visés à l'article 8 de la présente loi, le ministre peut*

- *impartir respectivement au fabricant, importateur, utilisateur en aval, distributeur ou fournisseur d'une substance, telle quelle ou contenue dans un mélange, ou d'un mélange, visés par la présente loi, et au producteur, importateur ou destinataire d'un article visé par la présente loi, un délai dans lequel ces derniers doivent se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans;*
- *et, en cas de non-respect du délai de mise en conformité, faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie l'activité par mesure provisoire ou faire fermer le local, l'installation ou le site en tout ou en partie et apposer des scellés.*

(2) *Tout intéressé ainsi que les associations agréées en vertu de l'article 7 de la présente loi peuvent demander l'application des mesures visées au paragraphe 1er.*

(3) Les mesures prises par le ministre en vertu du paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être intenté sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.

(4) Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures prévues au paragraphe 1er, ces dernières sont levées.

Quant au fond, les dispositions de l'article 3 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, qui propose cependant de revoir la rédaction du paragraphe 1er en écrivant :

« (1) Le ministre peut

- en cas de non-respect des paragraphes 1er et 2 de l'article 8, impartir respectivement ...,

- et, en cas de non-respect ... »

Au paragraphe 2, la Haute Corporation suggère de supprimer les termes « de la présente loi ».

La Commission du Développement durable décide de suivre ces propositions rédactionnelles. Au regard de la proposition du Conseil d'Etat d'insérer un nouvel article 4 (voir ci-dessous), le renvoi aux articles 8 et 7, est cependant à remplacer par le renvoi aux articles 9 et 8. Ainsi, l'article 3 se lira comme suit :

**Art. 3. (1) Le ministre peut**

- en cas de non-respect des paragraphes 1er et 2 de l'article 9, impartir respectivement au fabricant, importateur, utilisateur en aval, distributeur ou fournisseur d'une substance, telle quelle ou contenue dans un mélange, ou d'un mélange, visés par la présente loi, et au producteur, importateur ou destinataire d'un article visé par la présente loi, un délai dans lequel ces derniers doivent se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans;

- et, en cas de non-respect du délai de mise en conformité, faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie l'activité par mesure provisoire ou faire fermer le local, l'installation ou le site en tout ou en partie et apposer des scellés.

(2) Tout intéressé ainsi que les associations agréées en vertu de l'article 8 de la présente loi peuvent demander l'application des mesures visées au paragraphe 1er.

(3) Les mesures prises par le ministre en vertu du paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être intenté sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.

(4) Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures prévues au paragraphe 1er, ces dernières sont levées.

**Article 4 (nouveau)**

Le Conseil d'Etat propose de supprimer l'article 15 du projet de loi initial et de transférer son contenu dans un article 4 nouveau libellé comme suit :

**Art. 4.** Les étiquettes visées à l'article 17 et les fiches de données de sécurité visées à l'article 31 du règlement REACH sont rédigées en langue française et allemande.

L'article 15 initial se lit comme suit :

**Art. 15.** Les fiches de données de sécurité visées à l'article 31, paragraphe 5 du règlement REACH sont fournies en langue française ou allemande.

La Haute Corporation estime qu'il est préférable de viser l'article 31 du règlement REACH dans son intégralité, et pas uniquement le paragraphe 5, car ce paragraphe se limite à préciser la langue dans laquelle les fiches de données de sécurité doivent être établies. En

outre, pour éviter que les étiquettes de danger à apposer sur les emballages comportant des substances dangereuses ou des mélanges de telles substances ne doivent être rédigées dans les trois langues officielles du pays, le Conseil d'Etat propose d'étendre aux étiquettes le régime linguistique prévu pour les fiches de données de sécurité.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation en insérant un nouvel article 4. Les articles suivants sont partant à renuméroter et, le cas échéant, les renvois à modifier. Les membres de la Commission décident pourtant d'amender comme suit le texte proposé par le Conseil d'Etat :

**Art. 4. Les étiquettes visées à l'article 17 du règlement CLP et les fiches de données de sécurité visées à l'article 31 du règlement REACH sont rédigées en langue française ou en allemande.**

Pour des raisons de sécurité juridique, il y a en effet lieu de préciser qu'il s'agit de l'article 17 du règlement CLP et que les étiquettes et fiches de données de sécurité sont à rédiger en français ou en allemand.

#### **Article 4 initial (nouvel article 5)**

L'article sous rubrique énumère les agents qui sont chargés de rechercher et de constater les infractions à la loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

***Art. 4. Les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution sont constatées et recherchées par les officiers de police judiciaire, les agents de la police grand-ducale et par les agents de l'administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal, le directeur, les directeurs adjoints et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs-techniciens de l'administration de l'environnement, le directeur, le directeur adjoint et le personnel supérieur d'inspection et les ingénieurs-techniciens de l'Inspection du travail et des mines, le directeur, le directeur adjoint, les médecins, pharmaciens et ingénieurs de la Direction de la santé, le directeur, le directeur adjoint et le personnel de la carrière supérieure et les ingénieurs-techniciens de l'administration de la gestion de l'eau et le directeur et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et ingénieurs-techniciens de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services.***

*Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires ainsi désignés de l'administration des douanes et accises, de l'administration de l'environnement, de l'Inspection du travail et des mines, de la Direction de la santé, de l'administration de la gestion de l'eau et de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.*

*Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché.*

*Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal d'arrondissement de leur domicile, siégeant en matière civile, le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“.*

*L'article 458 du Code pénal leur est applicable.*

Le Conseil d'Etat critique l'attribution de fonctions d'officier de police judiciaire à des fonctionnaires autres que les membres de la Police grand-ducale. Si le législateur estimait pourtant devoir confier de telles fonctions à toutes sortes de fonctionnaires venant d'horizons administratifs divers, la loi devrait au moins exiger que ces fonctionnaires soient formés de façon adéquate pour rechercher des infractions, pour rassembler des preuves et pour rédiger des procès-verbaux. De l'avis du Conseil d'Etat, il serait de bon aloi que le législateur se décide une fois pour toutes en faveur d'un régime légal unique, uniformément applicable quelle que soit la loi spéciale concernée. Comme par ailleurs le Code d'instruction criminelle

confère en matière de recherche des infractions une compétence générale aux fonctionnaires de la Police grand-ducale selon les conditions et dans les limites fixées par l'article 10 dudit code, il n'y a pas lieu de confirmer cette compétence dans une loi spéciale. A titre principal, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de l'article sous examen. Si le législateur persistait à maintenir les compétences d'officier de police judiciaire que les auteurs prévoient de confier aux fonctionnaires visés à l'article 4 du projet gouvernemental, le Conseil d'Etat recommanderait de réserver le libellé suivant à l'article sous examen :

**Art. 5.** (1) *Les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution sont constatées par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal, par le directeur, les directeurs adjoints et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs-techniciens de l'Administration de l'environnement, par les membres de l'inspectorat du travail de l'Inspection du travail et des mines, par le directeur, le directeur adjoint, les médecins, pharmaciens et ingénieurs de la Direction de la santé, par le directeur, le directeur adjoint et les fonctionnaires de la carrière supérieure et les ingénieurs-techniciens de l'Administration de la gestion de l'eau et par le directeur et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et ingénieurs-techniciens de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services.*

(2) *Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.*

(3) *Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires ainsi désignés de l'Administration des douanes et accises, de l'Administration de l'environnement, de l'Inspection du travail et des mines, de la Direction de la santé, de l'Administration de la gestion de l'eau et de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.*

(4) *Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal d'arrondissement de leur domicile, siégeant en matière civile, le serment suivant: "Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité".*

*L'article 458 du Code pénal leur est applicable.*

La commission parlementaire décide de retenir le texte tel que proposé par le Conseil d'Etat.

### **Article 5 initial (nouvel article 6)**

Cet article précise certains droits et obligations des agents chargés de rechercher et de constater les infractions à la loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 5.** (1) *Les agents visés à l'article 4 peuvent visiter pendant le jour et même pendant la nuit et sans notification préalable, les locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son application. Ils signalent leur présence au chef du local, de l'installation ou du site ou à celui qui le remplace. Celui-ci a le droit de les accompagner lors de la visite.*

(2) *Cette disposition n'est pas applicable aux locaux d'habitation. Toutefois, et sans préjudice de l'article 33 (1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par deux de ces agents, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.*

Le Conseil d'Etat note que le texte proposé à l'endroit de cet article s'écarte du libellé de l'article 5 de la loi du 27 avril 2009. En vue de maintenir la cohérence rédactionnelle

généralement applicable en la matière, il demande à ce que les dispositions actuellement en vigueur soient reprises littéralement et à ce que l'article sous rubrique ait la teneur suivante :

**Art. 6.** (1) *Les membres de la Police grand-ducale et les personnes visées à l'article 5 ont accès aux locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son application.*

*Ils peuvent pénétrer de jour et de nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution, dans les locaux, installations, sites et moyens de transport visés ci-dessus.*

*Ils signalent leur présence au chef du local, de l'installation ou du site ou à celui qui le remplace. Celui-ci a le droit de les accompagner lors de la visite.*

(2) *Toutefois, et sans préjudice de l'article 33(1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par deux officiers de police judiciaire, membres de la Police grand-ducale ou agents au sens de l'article 5, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.*

La commission parlementaire décide de retenir le texte tel que proposé par le Conseil d'Etat.

### **Article 6 initial (nouvel article 7)**

Cet article précise les moyens principaux qui sont à disposition des agents chargés de rechercher et de constater les infractions à la loi. Il reprend dans les grandes lignes les dispositions de l'article 6 de la loi du 27 avril 2009 et précise en outre les langues dans lesquelles une information doit, le cas échéant, être mise à disposition. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 6.** *Les agents visés à l'article 4 sont habilités à :*

1. *demander la communication, dans un délai qui ne peut pas dépasser un mois, de tous les registres, de toutes les écritures et de tous les documents relatifs aux substances, mélanges et articles visés par la présente loi. Ils peuvent exiger que ces registres, écritures et documents soient présentés en langue française, allemande ou anglaise. Par dérogation à l'alinéa dernier du présent article, les frais de traduction sont toujours à charge du fabricant, producteur, importateur, utilisateur en aval, distributeur ou destinataire respectivement des substances, des mélanges et des articles visés par la présente loi,*

2. *prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons des substances, mélanges et articles visés par la présente loi. Les échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise au fabricant, au producteur, à l'importateur, à l'utilisateur en aval, au distributeur ou au destinataire, à moins que celui-ci n'y renonce expressément,*

3. *saisir et au besoin mettre sous séquestre les substances, mélanges et articles visés par la présente loi ainsi que les registres, écritures et documents les concernant.*

*Tout fabricant, producteur, importateur, utilisateur en aval, distributeur ou destinataire respectivement des substances, des mélanges et des articles est tenu, à la réquisition des membres de la Police grand-ducale et des personnes visées à l'article 4, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi.*

*En cas de condamnation, les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont mis à charge du prévenu. Dans tous les autres cas, ces frais sont supportés par l'Etat.*

Après avoir pris note des différentes remarques du Conseil d'Etat, la commission parlementaire décide de suivre le texte proposé par ce dernier. L'article se lira ainsi de la façon suivante :



**Art. 7.** Les membres de la Police grand-ducale et les personnes visées à l'article 5 sont habilités

a) à demander communication, dans un délai ne pouvant pas excéder un mois, de tous les registres, de toutes les écritures et de tous les documents relatifs aux substances et mélanges prévus par le règlement REACH ou le règlement CLP, les pièces rédigées dans une langue autre que le français, l'allemand ou l'anglais devant être accompagnées d'une traduction dans une de ces langues;

b) à prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons des substances et mélanges, les échantillons étant pris contre délivrance d'un accusé de réception et une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, étant remise au fabricant, au producteur, à l'importateur, à l'utilisateur en aval, au distributeur ou au destinataire, à moins que celui-ci n'y renonce expressément;

c) à saisir et au besoin à mettre sous séquestre ces substances et mélanges ainsi que les registres, écritures et documents les concernant.

Tout fabricant, producteur, importateur, utilisateur en aval, distributeur ou destinataire de substances et mélanges visés est tenu, à la réquisition des membres de la Police grand-ducale ou des personnes visées à l'article 5, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi.

En cas de condamnation, les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont mis à charge du prévenu.

Dans tous les autres cas, ces frais sont supportés par l'Etat.

#### **Article 7 initial (nouvel article 8)**

Cet article précise les conditions d'agrément des associations d'importance nationale et leur accès aux juridictions dans le cas d'un procès pénal. L'article ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf qu'il convient à l'alinéa 2 d'évoquer, conformément à la formule usuellement retenue, le préjudice « *direct ou indirect* ». Pour des raisons rédactionnelles, il convient par ailleurs de mettre entre virgules les termes « *d'une part* » et « *d'autre part* » à l'alinéa 1er. Les suggestions formulées par le Conseil d'Etat sont retenues par la commission parlementaire. L'article se lit comme suit :

**Art. 8.** Les associations d'importance nationale dont les statuts ont été publiés au Mémorial et qui exercent depuis au moins trois ans leurs activités statutaires dans le domaine de l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, d'une part, et de la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges, d'autre part, peuvent faire l'objet d'un agrément du ministre.

Les associations ainsi agréées peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile pour des faits constituant une infraction au sens de la présente loi et portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, même si elles ne justifient pas d'un intérêt matériel et même si l'intérêt collectif dans lequel elles agissent se couvre entièrement avec l'intérêt social dont la défense est assurée par le ministère public.

#### **Article 8 initial (nouvel article 9)**

L'article sous rubrique précise les articles des règlements REACH et CLP dont le non-respect est constitué en infraction. Il se lit comme suit :

**Art. 9.** (1) Sera puni d'un emprisonnement de un à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura commis une infraction aux articles 5 à 7, 9 à 12, 14, 17 à 19, 21, 22, 25, 27 à 41, 46, 56, 60 à 62, 65 à 68, 74 et 129 du règlement REACH.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de un à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura commis une infraction aux articles 4 (1), 4 (4), 4 (10), 5 à 7, 9 à 15, 17 à 27, 30 à 33, 35, 37 (6), 40 et 41 du règlement CLP.

*(3) Les mêmes peines s'appliquent en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 3.*

*(4) Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 34 du code pénal, des infractions définies au présent article. Elles encourent les peines selon les conditions et modalités prévues aux articles 35 à 40 du même code.*

Les paragraphes 1<sup>er</sup>, 2 et 3 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, exception faite de la marge impressionnante laissée au juge pour fixer l'amende qui peut varier entre 251 et 500.000 euros. Quant au paragraphe 4, le Conseil d'Etat estime qu'il est superfétatoire et en demande la suppression. En effet, ce paragraphe fait référence à la modification du Code pénal par la loi du 3 mars 2010 qui a introduit dans le droit pénal luxembourgeois la responsabilité pénale des personnes morales. Or, cette responsabilité peut être engagée chaque fois qu' « *un crime ou délit est commis au nom et dans l'intérêt d'une personne morale par un de ses organes légaux ou par un ou plusieurs de ses dirigeants de droit ou de fait* » sans qu'il soit besoin d'en faire une mention spécifique dans la loi spéciale comportant des peines criminelles ou correctionnelles. La Commission du Développement durable décide donc de supprimer le paragraphe 4.

### **Article 9 initial (nouvel article 10)**

L'article 45 du règlement CLP impose aux Etats membres la désignation d'un ou de plusieurs organismes chargés de la réception des informations communiquées par les importateurs et utilisateurs en aval qui mettent des mélanges des substances chimiques sur le marché, et ceci afin de prévoir des mesures préventives et curatives. Afin de se conformer à cette obligation, l'article sous rubrique charge le ministre ayant la Santé dans ses attributions de la réception de ces informations. L'article prévoit également que le Ministre de la Santé pourra confier l'exécution de ces tâches à un organisme situé sur le territoire de l'UE. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

**Art. 9.** *(1) Le ministre ayant la Santé dans ses attributions est chargé de la réception des informations pertinentes communiquées par les importateurs et les utilisateurs en aval qui mettent des mélanges sur le marché, aux fins notamment de la formulation de mesures préventives et curatives, en particulier en cas d'urgence sanitaire. Ces informations comprennent la composition chimique des mélanges mis sur le marché et classés comme dangereux en raison de leurs effets sur la santé ou de leurs effets physiques, y compris l'identité chimique des substances contenues dans des mélanges pour lesquelles une demande d'utilisation d'un nom chimique de remplacement a été acceptée par l'Agence conformément à l'article 24 du règlement CLP.*

*(2) Les informations reçues restent confidentielles et ne peuvent être utilisées à d'autres fins que:*

*a) pour répondre à une demande d'ordre médical en vue de mesures préventives et curatives, en particulier en cas d'urgence et*

*b) lorsqu'elles sont requises par un Etat membre, pour entreprendre une analyse statistique afin de déterminer s'il peut être nécessaire d'améliorer les mesures de gestion des risques.*

*(3) Le ministre ayant la Santé dans ses attributions dispose de toutes les informations obtenues auprès des importateurs et des utilisateurs en aval responsables de la commercialisation qui sont nécessaires pour mener à bien les tâches qui lui sont confiées.*

*(4) Le ministre ayant la Santé dans ses attributions peut confier à un organisme, qui est situé sur le territoire de l'Union européenne, l'exécution des tâches qui lui incombent en vertu des paragraphes (1), (2) et (3). Cet organisme doit effectuer ces tâches conformément aux critères prévus par le présent article.*

Le Conseil d'Etat prend note de la solution retenue par les auteurs du projet de loi de confier la fonction d'organisme chargé de la réception des informations au ministre en charge de la Santé tout en l'autorisant à déléguer cette fonction à un organisme situé sur le territoire de l'UE. Cependant, étant donné qu'en pratique l'intervention du ministre de la Santé se limitera vraisemblablement à désigner l'organisme délégué, le Conseil d'Etat se demande s'il ne serait pas plus facile de charger le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions, en sa qualité d'autorité compétente pour l'application des règlements communautaires REACH et CLP, de désigner directement cet organisme sans passer par l'intermédiaire du ministre de la Santé. La Commission du Développement durable décide de ne pas suivre la proposition de la Haute Corporation, car elle est d'avis qu'il y a lieu de maintenir le ministre de la Santé en tant qu'autorité chargée de la réception des informations en matière sanitaire.

A titre subsidiaire, le Conseil d'Etat note que :

- au paragraphe 1<sup>er</sup>, il convient de remplacer le mot « *Agence* » par l'expression « *Agence européenne des produits chimiques* ». La Commission suit cette proposition ;
- au paragraphe 3, le terme « *dispose* » est mal choisi, car il ne reflète pas l'obligation des importateurs et utilisateurs en aval. Le Conseil d'Etat demande à ce que le terme « *dispose* » soit remplacé en conséquence. La Commission du Développement durable remarque tout d'abord que le terme « *dispose* » est copié de l'article 45 du règlement CLP. Cependant, elle estime logique que le ministre de la Santé reçoive toutes les informations lui permettant de mener à bien les tâches qui lui sont confiées. Pour des raisons de sécurité juridique et pour éviter toute discussion ultérieure sur la portée de cette disposition, les membres de la Commission décident donc d'introduire un nouvel amendement à l'endroit du paragraphe 3 et de remplacer le mot « *dispose* » par l'expression « *doit recevoir* » ;
- au paragraphe 4, il convient de retenir que l'organisme délégué doit être « *établi* » et non « *situé* » sur le territoire de l'Union européenne. Les membres de la Commission décident de suivre cette recommandation du Conseil d'Etat.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

**Art. 10.** (1) *Le ministre ayant la Santé dans ses attributions est chargé de la réception des informations pertinentes communiquées par les importateurs et les utilisateurs en aval qui mettent des mélanges sur le marché, aux fins notamment de la formulation de mesures préventives et curatives, en particulier en cas d'urgence sanitaire. Ces informations comprennent la composition chimique des mélanges mis sur le marché et classés comme dangereux en raison de leurs effets sur la santé ou de leurs effets physiques, y compris l'identité chimique des substances contenues dans des mélanges pour lesquelles une demande d'utilisation d'un nom chimique de remplacement a été acceptée par l'Agence européenne des produits chimiques conformément à l'article 24 du règlement CLP.*

(2) *Les informations reçues restent confidentielles et ne peuvent être utilisées à d'autres fins que:*

c) *pour répondre à une demande d'ordre médical en vue de mesures préventives et curatives, en particulier en cas d'urgence et*

d) *lorsqu'elles sont requises par un Etat membre, pour entreprendre une analyse statistique afin de déterminer s'il peut être nécessaire d'améliorer les mesures de gestion des risques.*

(3) *Le ministre ayant la Santé dans ses attributions **doit recevoir dispose de** toutes les informations obtenues auprès des importateurs et des utilisateurs en aval responsables de la commercialisation qui sont nécessaires pour mener à bien les tâches qui lui sont confiées.*

(4) *Le ministre ayant la Santé dans ses attributions peut confier à un organisme, qui est établi sur le territoire de l'Union européenne, l'exécution des tâches qui lui incombent en vertu des paragraphes (1), (2) et (3). Cet organisme doit effectuer ces tâches conformément aux critères prévus par le présent article.*

### **Article 10 initial (nouvel article 11)**

L'article sous rubrique prévoit que le ministre compétent désigne les services d'assistance technique chargés d'informer les acteurs concernés des responsabilités et des obligations découlant des règlements REACH et CLP. Il ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat et se lit :

*Art. 11. Le ministre désigne le ou les organismes chargés de fournir une assistance technique aux fabricants, aux importateurs, aux distributeurs, aux utilisateurs en aval et à toute autre partie intéressée afin de les informer plus particulièrement sur les responsabilités et les obligations respectives qui leur incombent en vertu du règlement REACH et du règlement CLP.*

### **Article 11 initial (nouvel article 12)**

Cet article prévoit un renforcement du personnel de l'Administration de l'environnement, afin de pouvoir accomplir les nouvelles tâches de la législation CLP et celles issues du règlement REACH. Le Conseil d'Etat renvoie, dans ce contexte, à ses observations formulées dans les considérations générales de son avis. L'article se lit comme suit :

*Art. 12. L'Administration de l'environnement est autorisée aux engagements supplémentaires de deux fonctionnaires de la carrière de l'ingénieur et un fonctionnaire de la carrière moyenne.*

### **Articles 12 et 13 initiaux (nouvel article 13)**

Ces deux articles prévoient que, conformément aux délais transitoires imposés par l'article 61 du règlement CLP, les dispositions de la loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses et les dispositions de la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses, seront encore appliquées jusqu'au 1er juin 2015. A cette date, les deux lois précitées seront abrogées. Dans leur version initiale, les articles sous rubrique se lisent comme suit :

*Art. 12. (1) La loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses est abrogée avec effet au 1er juin 2015.*

*(2) Jusqu'au 1er décembre 2010, les substances dangereuses sont classées, étiquetées et emballées conformément à la loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses.*

*(3) A compter du 1er décembre 2010 et jusqu'au 1er juin 2015, les substances dangereuses sont classées conformément à la fois à la loi du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses et au règlement CLP.*

*(4) Jusqu'au 1er décembre 2012, les substances classées, étiquetées et emballées conformément à la loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses et déjà mises sur le marché avant le 1er décembre 2010 ne sont pas tenues d'être à nouveau étiquetées et emballées conformément au règlement CLP.*

*(5) Lorsqu'une substance a été classée conformément à la loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses avant le 1er décembre 2010, les fabricants, importateurs et utilisateurs en aval peuvent modifier la classification de la substance en utilisant le tableau de conversion qui figure à l'annexe VII du règlement CLP.*

**Art. 13.** (1) *La loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses est abrogée avec effet au 1er juin 2015.*

(2) *Jusqu'au 1er juin 2015, les mélanges sont classés, étiquetés et emballés conformément à la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses.*

(3) *Jusqu'au 1er juin 2017, les mélanges classés, étiquetés et emballés conformément à la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses et déjà mis sur le marché avant le 1er juin 2015 ne sont pas tenus d'être à nouveau étiquetés et emballés conformément au règlement CLP.*

(4) *Lorsqu'un mélange a été classé conformément à la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses avant le 1er juin 2015, les fabricants, importateurs et utilisateurs en aval peuvent modifier la classification du mélange en utilisant le tableau de conversion qui figure à l'annexe VII du règlement CLP.*

Le Conseil d'Etat note tout d'abord qu'il convient de citer correctement la loi modifiée du 15 juin 1994 en reprenant son intitulé complet. Il se demande ensuite si la loi du 11 mars 1981 garde sa raison d'être au regard de l'évolution du droit communautaire et estime que, si tel n'est pas le cas, il faudrait en prévoir l'abrogation. En outre, étant donné que la date du 1er décembre 2010 à laquelle se réfèrent les paragraphes 2 et 3 de l'article 12 est révolue, il convient d'en faire abstraction dans le dispositif de la future loi. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de remplacer les deux articles sous rubrique par un article nouveau libellé comme suit :

**Art. 13.** (1) *La loi modifiée du 15 juin 1994 relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses, modifiant la loi du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses, et la loi modifiée du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses sont abrogées avec effet au 1er juin 2015.*

(2) *Les mesures transitoires visées à l'article 61 du règlement CLP régissent l'application des lois précitées jusqu'à cette date.*

La commission parlementaire décide de reprendre le texte proposé par le Conseil d'Etat.

#### **Article 14**

L'article 14 abroge la loi précitée du 27 avril 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

**Art. 14.** *La loi du 27 avril 2009 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances est abrogée.*

#### **Article 15 initial**

L'article 15 précise que les fiches de données de sécurité sont à fournir en langue allemande ou française à l'instar de ce qui a été fixé par le règlement grand-ducal du 23 septembre 2005 concernant les fiches de données de sécurité comportant des informations relatives aux substances et préparations dangereuses. Il se lit comme suit :

**Art. 15.** *Les fiches de données de sécurité visées à l'article 31, paragraphe 5 du règlement REACH sont fournies en langue française ou allemande.*

Etant donné que la Commission du Développement durable a suivi la proposition du Conseil d'Etat de transférer les dispositions afférentes dans l'article 4 nouveau, l'article 15 est supprimé.

## **Article 16 initial (nouvel article 15)**

L'article sous rubrique prévoit que la référence à la future loi se fera sous une forme abrégée. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 16.** *Dans toute disposition légale ou réglementaire future, la référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en utilisant les termes « loi du ... concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances et relative à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges ».*

Le Conseil d'Etat, tout en appréciant à sa juste valeur l'intérêt de prévoir un intitulé de citation abrégé, propose d'en simplifier le libellé en écrivant : « *loi du ... concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi que la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et mélanges chimiques* ».

La commission parlementaire décide de faire sienne la suggestion du Conseil d'Etat. L'article sous rubrique se lira donc :

**Art. 15.** *Dans toute disposition légale ou réglementaire future, la référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en utilisant les termes « loi du ... concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi que la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et mélanges chimiques ».*

\*

Un courrier reprenant les amendements adoptés par la Commission sera envoyé au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

\*

## **Examen des avis des chambres professionnelles**

Dans son avis du 6 octobre 2010, la Chambre de Commerce commente le chapitre relatif aux droits et pouvoirs des intervenants. A noter dans ce contexte que la Commission du Développement durable a décidé de suivre les formulations proposées par le Conseil d'Etat. Pour ce qui est du chapitre relatif au renforcement du personnel de l'Administration de l'environnement, la Chambre de Commerce se demande si « *une optimisation de l'organisation de l'Administration de l'environnement ne permettrait pas d'accomplir les missions prévues par la nouvelle législation avec un nombre d'effectifs constant, d'autant plus que l'Etat doit absolument réduire les dépenses publiques* ».

Dans son avis du 25 mars 2011, la Chambre des Métiers est d'avis qu'il importe de se doter du personnel nécessaire afin d'accomplir au niveau de l'Administration de l'environnement toutes les tâches dues par la présente réglementation.

Signalons encore que le Conseil d'Etat estime que la matière traitée par le projet de loi risque de concerner également les professions affiliées à la Chambre d'agriculture, tout comme certains de ses aspects touchant à la fonction publique concernant la Chambre des fonctionnaires et employés publics. Le Conseil d'Etat estime dès lors qu'il y a lieu de consulter ces deux chambres. Les représentants du Ministère font savoir que les deux chambres professionnelles ont été consultées, mais qu'elles n'ont pas rendu d'avis en la matière.

**4.**      **Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 9 novembre à 10h30

Luxembourg, le 9 novembre 2011

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

45



## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 19 juillet 2011

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal modifié de la réunion du 10 juin 2011 et du projet de procès-verbal de la réunion du 6 juillet 2011
2. 6302 Projet de loi
  - a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone
  - b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets
  - c) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau
  - d) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale- Désignation d'un rapporteur
3. 6303 Projet de loi portant approbation du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010
  - Désignation d'un rapporteur
4. 6282 Projet de loi ayant pour objet
  - A) la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer);
  - B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire;
  - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
5. 6286 Projet de loi modifiant la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz

- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers

\*

Présents : M. Marc Angel (remplaçant M. Ben Scheuer), M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Fernand Diederich, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Alain Disiviscour, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Lydia Mutsch

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption du projet de procès-verbal modifié de la réunion du 10 juin 2011 et du projet de procès-verbal de la réunion du 6 juillet 2011**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6302 Projet de loi**

a) **relative au stockage géologique du dioxyde de carbone**

b) **modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets**

c) **modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau**

d) **modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale**

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**3. 6303 Projet de loi portant approbation du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010**

Monsieur Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

#### **4. 6282 Projet de loi ayant pour objet**

- A) la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer);**
- B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

Les représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, ce projet transpose de la directive 2008/110/CE modifiant la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire. La directive 2004/49/CE a été transposée en droit national notamment par le biais de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. Pour mettre en conformité le droit national avec les exigences communautaires en la matière, le cadre législatif doit être complété par la transposition de la directive 2008/110/CE.

La directive 2008/110/CE a comme objectif de faciliter les procédures nationales d'homologation du matériel roulant. Ces procédures sont en effet considérées comme une barrière importante à la création de nouvelles entreprises ferroviaires. La Commission européenne a donc jugé nécessaire d'intervenir pour harmoniser et simplifier les procédures nationales et pour recourir de manière systématique au principe de la reconnaissance mutuelle. Le principe de reconnaissance mutuelle est la caractéristique principale de la directive 2008/110/CE. Il est rendu obligatoire en ce qui concerne les autorisations de mise en service pour le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un Etat membre. Dans ce cas, il ne faudra disposer d'une certification complémentaire dans un autre Etat membre que pour ce qui est des exigences nationales supplémentaires découlant notamment des caractéristiques du réseau local.

Le projet de loi introduit dans la loi précitée du 22 juillet 2009 des dispositions relatives à la maintenance des véhicules. Ces dispositions exigent que chaque véhicule apte à la circulation sur une ligne ferroviaire se voie assigner une entité en charge de la maintenance. Cette entité devra être identifiée dans le Registre national des véhicules. Elle aura comme mission de veiller à ce que tous les véhicules dont elle a la maintenance soient entretenus conformément à son carnet d'entretien et aux exigences existantes. La directive 2008/110/CE permet, dans certains cas, aux Etats membres de définir des dérogations en matière d'identification et de certification de cette entité en charge de la maintenance, et ce notamment en ce qui concerne les véhicules de pays tiers, pour les transports spéciaux ou pour le matériel militaire.

\*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat daté du 5 juillet dernier :

Dans ses considérations générales, le Conseil d'Etat demande, d'une part, de supprimer les subdivisions en chapitres et, d'autre part, de présenter le projet de loi dans l'ordre chronologique, à savoir de modifier dans un premier article la loi de 1999 et dans les articles subséquents la loi de 2009. La commission parlementaire décide de suivre ces suggestions.

#### **Intitulé**

Le Conseil d'Etat propose de reformuler l'intitulé de la loi en projet comme suit :

*Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant*

1. *la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,*
2. *la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation*

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat.

### **Article 1<sup>er</sup> initial**

Cet article fixe l'objet de la loi en projet. Il fait référence à la directive que la loi a pour objet de transposer en droit national et précise les lois qui subiront des modifications en raison de la transposition de la directive européenne. Il se lit comme suit :

**Art. 1er.**– *La présente loi a pour objet la transposition en droit national luxembourgeois de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et de modifier la 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. Elle a d'ailleurs pour objet de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.*

Le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire, car elle ne fait que répéter l'intitulé et n'a aucun caractère normatif. La commission parlementaire décide donc de biffer cet article.

### **Article 1<sup>er</sup> nouveau (article 11 initial)**

Cet article précise que la circulation de matériel roulant historique, muséologique et patrimonial n'est admise sur le réseau que dans le respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. De même, la circulation du matériel précité sur le réseau ferré n'est admise que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité valable. Quant au fond, l'article sous rubrique n'appelle pas de commentaire de la part du Conseil d'Etat ; il se lit comme suit :

**Art. 1er.**– *L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant :*

*« L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité ».*

### **Article 2**

L'article 2 permet l'exclusion du champ d'application de la loi de certaines infrastructures et véhicules. La loi réserve la possibilité de fixer des mesures spécifiques par règlement grand-ducal pour les réseaux qui sont séparés fonctionnellement du reste du système ferroviaire et qui sont exclusivement destinés à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, de même que les personnes qui opèrent sur ces réseaux. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

**Art. 2.**– *L'article 1er de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire est remplacé par le texte suivant:*

*« 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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.*

*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. »*

Le Conseil d'Etat estime qu'il suffit d'indiquer les alinéas précis des articles des lois sujettes à modification. Comme en l'espèce seul l'alinéa 2 de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 22 juillet 2009 est modifié, il y a lieu de reformuler le texte comme suit :

*« L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après « la loi du 22 juillet 2009 », est remplacé par le texte suivant: « Sont exclus du champ d'application (...) et personnels. »*

La Commission décide de suivre cette proposition. Le nouveau libellé de l'article 2 sera donc le suivant :

**Art. 2.**– *L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après « la loi du 22 juillet 2009 », est remplacé par le texte suivant :*

*« 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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels. »*

### **Articles 3 et 4 nouveaux (article 3 initial)**

L'article 3 initial reprend des définitions de termes utilisés dans le cadre du projet de loi. Ces définitions sont celles prévues par la directive 2008/110/CE. Les définitions de « système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse » et de « système ferroviaire transeuropéen conventionnel » sont remplacées par la définition de « système ferroviaire transeuropéen » étant donné que les directives 96/48/CE et 2001/16/CE ont été abrogées par la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. L'article 3 initial se lit comme suit :

**Art. 3.-** *Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:*

*„d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;*

*e) ...“*

*A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés deux nouveaux points r) et s), libellés comme suit:*

*„r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);*

*s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.“*

Le Conseil d'Etat rappelle que les règles de la légistique formelle prévoient que toute modification doit être introduite par une disposition spécifique. Or, l'article 3 propose et le remplacement et l'ajout de certaines dispositions. Dès lors, le Conseil d'Etat demande que cet article soit scindé en deux articles distincts, le premier prévoyant le remplacement des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 et le second relatif à l'insertion des deux nouveaux points r) et s) sous le même article. La Commission du Développement durable fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 3 en deux articles distincts.

Ensuite, le Conseil d'Etat constate que les auteurs ont omis d'insérer parmi les nouvelles définitions le terme « détenteur » figurant à l'article 1<sup>er</sup>, point 2) de la directive 2008/110/CE précitée. Sous peine d'opposition formelle, il exige que la directive soit correctement transposée et que cette définition soit ajoutée à l'article 4 nouveau sous un point t). La commission parlementaire fait sienne cette suggestion.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat demande de remplacer dans le texte de la loi du 22 juillet 2009 les références aux directives européennes par les références aux textes nationaux de transposition. La Commission du Développement durable décide donc de supprimer la référence à la directive 2008/57/CE. Cependant, il ne peut pas être fait référence, dans ce cas précis, au règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, car le procédé serait contraire au principe de la hiérarchie des normes.

A noter que le Conseil d'Etat demande d'ajouter dans la loi du 22 juillet 2009 un article sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal (voir ci-dessous le commentaire de l'article 10 initial). C'est dans cet esprit qu'il faut considérer l'ajout de la définition sous u) du « *registre national des véhicules* ».

Il s'ensuit que les nouveaux articles 3 et 4 se liront de la façon suivante :

**Art. 3.-** *Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant :*

« d) «système ferroviaire transeuropéen»: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ; ~~décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;~~  
e) --- »

**Art. 4.-** A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés quatre ~~deux~~ nouveaux points r), s), t) et u) libellés comme suit :

« r) « entité chargée de l'entretien », une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV) ;

s) « véhicule », un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.

t) « détenteur », la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules.

u) « registre national des véhicules », le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois. »

### **Articles 5 et 6 nouveaux (article 4 initial)**

L'article 4 initial prévoit les missions de l'Administration des chemins de fer. Conformément aux dispositions de la directive à transposer, le terme « matériel roulant » est remplacé par celui de « véhicule ». Une nouvelle mission est ajoutée concernant les wagons de fret : elle consiste pour l'Administration des chemins de fer dans la vérification de la certification de l'entité en charge de la maintenance conformément au cadre légal communautaire et national. L'article 4 initial se lit comme suit :

**Art. 4. –** L'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, point a) de la même loi est remplacé par le texte suivant :

„a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

A l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, un nouveau point k) est inséré et qui est libellé comme suit :

„k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national.“

Pour les mêmes raisons que celles évoquées ci-dessus à l'endroit de l'article 3 initial, le Conseil d'Etat est d'avis que cette disposition est à scinder en deux articles. Il demande par ailleurs qu'il soit renvoyé à « la loi du 22 juillet 2009 » plutôt qu'à « la même loi ». Quant au fond, le Conseil d'Etat marque son accord aux modifications des missions accordées à l'Administration des chemins de fer. Cependant, au vu des développements qui suivront sous les considérations relatives à l'article 10, la Haute Corporation demande à ce que la liste des missions accordées à ladite Administration soit complétée par celle de la tenue du registre national des véhicules.

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'Etat en scindant l'article 4 initial en deux articles distincts et en renvoyant à « la loi du 22 juillet 2009 » plutôt qu'à « la même loi ». Par ailleurs, la mission de tenir un registre national des véhicules a été insérée sous un nouveau point l). Ainsi, les nouveaux articles 5 et 6 se lisent comme suit :

**Art. 5.** L'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, point a) de la même loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :

« a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour. »

**Art. 6.** A l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, les un nouveaux points k) et l) sont est insérés et qui sont est libellés comme suit :

« k) « vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national.

l) « tenir, mettre à jour, et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour. »

### **Article 7 nouveau (article 5 initial)**

L'article 5 de la loi sur la sécurité ferroviaire prévoit que, chaque année, l'Administration des chemins de fer doit rendre compte, dans un rapport écrit, au Ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. L'article 5 initial du projet de loi 6282 rajoute un point e) à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 pour prévoir la possibilité pour l'Administration des chemins de fer d'accorder des dérogations dans le cadre de l'identification ou de la certification de l'entité chargée de l'entretien. Cet article se lit comme suit :

**Art. 5.–** A l'article 5 de la loi précitée est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:

„e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 21bis de la présente loi.“

Abstraction faite d'un renvoi à « la loi précitée du 22 juillet 2009 », le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à faire, sauf à supprimer les termes « de la présente loi » et à remplacer la référence à l'article 21bis par celle à l'article 20ter. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à ses développements figurant à l'article 10 (initial) ci-après. La commission parlementaire décide suivre les propositions de la Haute Corporation et de libeller comme suit le nouvel article 7 :

**Art. 7.** A l'article 5 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit :

« e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter de la présente loi.»

### **Article 8 nouveau (article 6 initial)**

L'article 6 initial se lit comme suit :

**Art. 6.–** Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.

Le Conseil d'Etat propose la reformulation suivante :

**Art. 8.-** A l'article 12 de la loi du 22 juillet 2009, les termes « exploitant de wagons » est remplacé par le terme « détenteur ».

La commission parlementaire décide de faire sienne cette formulation. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

**Art. 8.-** ~~Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi~~ A l'article 12, troisième alinéa de la loi du 22 juillet 2009, les termes « exploitant de wagons » est remplacé par le terme « détenteur ».

### **Articles 9 et 10 nouveaux (article 7 initial)**



L'article 7 initial modifie l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 et concerne la certification des entreprises ferroviaires. Les notions de certification générale et spéciale sont précisées, notamment pour mentionner que la certification spéciale doit être fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE. L'article se lit comme suit :

**Art. 7.-** *A l'article 14 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:*

1. *Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:*

*„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 pertinentes du droit communautaire.“*

2. *Le paragraphe 4 aura le libellé suivant :*

*„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“*

Le Conseil d'Etat demande la scission de cette disposition en deux articles distincts. Ensuite, il y a lieu de renvoyer aux alinéas 3 et 4, et non aux paragraphes 3 et 4 de l'article 14 de la loi à modifier. Concernant la modification de l'alinéa 4, il y a lieu de préciser que « *L'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :* ». En outre, le Conseil d'Etat réitère sa demande de remplacer les références aux textes communautaires par celles aux textes nationaux de transposition.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 7 en deux articles et de remplacer le terme « *paragraphe* » par le terme « *alinéa* ». Par contre, la référence à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE n'est pas remplacée par la référence à la loi du 22 juillet 2009, car cela poserait des problèmes en pratique : à chaque modification de l'annexe IV de la directive 2004/49/CE, il faudrait procéder à la modification de la loi du 22 juillet 2009.

Les nouveaux articles 9 et 10 se liront donc comme suit :

**Art. 9.-** *L'alinéa 3 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :*

*« 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 pertinentes du droit communautaire. »*

**Art. 10.-** *L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :*

*« La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire. »*

## **Articles 11 et 12 nouveaux (article 8 initial)**

L'article 8 initial modifie l'article 15, paragraphe 5, alinéa 3 ainsi que l'article 17, paragraphe 6, alinéa 3 de la loi sur la sécurité ferroviaire. Les deux modifications proposées sont des renvois au règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires. L'article 8 initial se lit comme suit :

**Art. 8.-** Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:

*„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 modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.“*

Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:

*„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 modifié du 21 septembre 2009 relative à la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.“*

D'un point de vue formel, le Conseil d'Etat réitère ses observations antérieures et demande la scission de l'article en deux articles distincts. La hiérarchie des normes interdit que la loi renvoie à un règlement grand-ducal spécifique. Dès lors, sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande d'inscrire dans la loi le terme précis du délai d'instruction accordé à l'Administration des chemins de fer.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 8 en deux articles distincts. Par ailleurs, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat d'inscrire dans la loi le terme précis du délai d'instruction. Ainsi, les nouveaux articles 11 et 12 seront libellés comme suit :

**Art. 11.-** Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :

*« 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 de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet ~~fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.~~»*

**Art. 12.-** Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :

*« 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 de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet ~~fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.~~»*

## **Article 13 nouveau (article 9 initial)**

L'article sous rubrique insère dans la loi du 22 juillet 2009 un article 31bis qui précise que les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE, abrogées par la directive 2008/110/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE et à son annexe XI. Il se lit comme suit :

**Art. 9.** – Est inséré un article 31bis dans la loi précitée libellé comme suit:

*„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“*

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi dans son exigence de remplacer les renvois aux textes européens par ceux aux textes nationaux de transposition, la disposition sous rubrique devient sans objet, et sera dès lors à supprimer.

La Commission décide ne pas supprimer l'article sous rubrique, contrairement au souhait du Conseil d'Etat. En effet, le cas échéant, toutes les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE au début de la loi du 22 juillet 2009, principalement l'ancien article 2, ne sont plus correctes.

#### **Article 14 nouveau (article 10 initial)**

L'article 10 initial insère un nouveau Chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 qui concerne la maintenance des véhicules. La directive européenne exige en effet qu'une entité en charge de l'entretien de chaque véhicule soit identifiée avant que le véhicule ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau. L'article 10 initial se lit comme suit :

**Art. 10.** – A la suite du Chapitre VII de la même loi est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:

##### **„Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules**

**„Art. 21bis.** – 1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.

2. L'entité en charge de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;

b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la

commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. La reconnaissance est prononcée par le Ministre sur avis de l'Administration des Chemins de Fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5 est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

a) le système d'entretien établi par l'entité;

b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;

c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;

d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

7. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans la Communauté européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien.

b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. " "

Le paragraphe 1<sup>er</sup> renvoie au règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce procédé, et ce en raison du principe de la hiérarchie des normes. Dès lors, il demande la suppression pure et simple de ce renvoi. La commission parlementaire donne suite à la demande du Conseil d'Etat de

supprimer le renvoi au règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire.

Le Conseil d'Etat constate ensuite que ledit règlement grand-ducal, adopté sous la procédure de l'urgence, fait référence au registre national des véhicules qui n'a pourtant aucune assise légale. Afin de combler cette lacune, le Conseil d'Etat demande aux auteurs d'ajouter dans la loi précitée de 2009 un nouvel article 20bis sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. C'est dans cet esprit que le Conseil d'Etat a d'ores et déjà demandé, dans ses observations formulées à l'endroit de l'article 4 initial, que les missions accordées à l'Administration des chemins de fer soient complétées. Dans ce contexte, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de revoir l'insertion proposée par l'article sous rubrique qui, selon le Conseil d'Etat, ne doit pas devenir l'article 21bis, mais l'article 20ter. La Commission du Développement durable décide de suivre ces suggestions en insérant un article 20bis qui crée un registre national des véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. En outre, l'article 21bis devient l'article 20ter.

Le paragraphe 2 prévoit que l'entité chargée de l'entretien peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur du véhicule. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat exige la suppression des termes « *entre autres* », qui ne sont pas prévus par la directive et qui donnent au texte une portée plus large que celle voulue par la directive. La Commission donne suite à cette remarque : le paragraphe 2 reprend dorénavant les termes de la directive 2008/110/CE.

Le paragraphe 3 détermine la responsabilité de l'entité en charge de l'entretien qui est sans préjudice de celle des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. Le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes « *de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire* », qui sont superfétatoires. La commission parlementaire suit cette suggestion.

Le paragraphe 4 prévoit que l'entité en charge de l'entretien, sauf s'il s'agit d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure, doit être certifiée par un organisme accrédité ou reconnu.

Le Conseil d'Etat constate que la transposition du paragraphe 8 de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2008/110/CE est incomplète, alors que l'« *autorité nationale de sécurité* » n'est pas autrement précisée dans le projet de loi. Il propose donc de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 4 à partir des termes « (...) *et ceci selon les législations (...)* », alors que le renvoi à titre exemplatif à la loi modifiée du 20 mai 2008 est superfétatoire. De même, la référence au règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 donne lieu à une opposition formelle pour les raisons spécifiées ci-avant.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que les critères à mettre en œuvre par le ministre dans le cadre de la procédure de reconnaissance doivent être d'une qualité et d'une rigueur égales à celles des critères prévus pour la procédure d'accréditation. Il convient de compléter en conséquence l'article sous examen.

Finalement, il y a lieu de relever que la reconnaissance à prononcer par le ministre ne devrait pas dépendre de l'avis préalable de l'Administration des chemins de fer dont l'omission de se prononcer entraînerait l'impossibilité pour le ministre de prendre une décision. Le Conseil d'Etat demande dès lors de se limiter à l'obligation pour le ministre de demander l'avis de ladite administration. La dernière phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 4 prend dès lors la teneur suivante : « *La reconnaissance est prononcée par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.* »

Les membres de la commission parlementaire donnent suite aux remarques de la Haute Corporation.

Le paragraphe 5 prévoit que la délivrance à l'entité chargée de l'entretien du certificat devra respecter les exigences posées par une proposition de Règlement communautaire concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de

fret et modifiant le Règlement (CE) N°653/2007. Le Conseil d'Etat estime que le paragraphe 5 est à supprimer, car le règlement communautaire y visé, une fois adopté, sera d'application directe et ne nécessitera aucune mesure de transposition. La Commission du Développement durable suit cette proposition.

Le paragraphe 6 est également supprimé, n'ayant plus aucune raison d'être du fait de la suppression du paragraphe 5.

Le paragraphe 7 concerne des dérogations permises dans le cadre des obligations d'identification et de certification des entités chargées de l'entretien par des mesures de substitution dans certains cas. Ces dérogations sont accordées par l'Administration des chemins de fer. Le Conseil d'Etat suggère d'écrire correctement « Union européenne ». En outre, sous peine d'opposition formelle, il demande de faire abstraction, à l'endroit du point a) de l'alinéa 2 du paragraphe 7 de la référence à un règlement grand-ducal. Au dernier alinéa, il est d'avis que la référence *in fine* à la loi de 2009 est superfétatoire. La commission parlementaire décide de remplacer le terme « *Communauté européenne* » par le terme « *Union européenne* » et de supprimer la référence à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire. Par contre, elle estime que la référence à la loi du 22 juillet 2009 n'est pas superfétatoire, car la référence à l'article 5 permet une lecture plus rapide.

Compte tenu de ce qui précède, les nouveaux articles 20bis et 20ter de la loi modifiée du 22 juillet 2009 se liront comme suit :

#### **Article 20bis**

*Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.*

#### **Article 20ter**

*1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules ~~(RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.~~*

*2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.*

*3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 ~~de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,~~ l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:*

*a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;*

*b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.*

*L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.*

*4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu ~~conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant~~*

~~détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique.~~ Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. La reconnaissance est prononcée par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences ~~à arrêter conformément au paragraphe 5~~ est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

~~5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:~~

~~a) le système d'entretien établi par l'entité;~~

~~b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;~~

~~c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;~~

~~d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.~~

~~6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.~~

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer :

a) lors de l'immatriculation des ~~véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire~~, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien.

b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

## **Article 12 initial**

L'article sous rubrique se lit comme suit :

**Art. 12.**– *La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.*

Le Conseil d'Etat s'oppose à toute disposition reportant la date d'entrée en vigueur du projet de loi. La commission parlementaire décide de suivre cette demande du Conseil d'Etat. L'article est donc supprimé.

**5. 6286 Projet de loi modifiant la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

Les représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées après le démarrage des différentes formations prévues par la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.

En outre, les modifications projetées visent à inscrire dans la loi une base légale pour le financement des différentes formations ainsi que les conditions d'obtention de l'agrément dont doit disposer l'organisme autorisé à dispenser lesdites formations.

Par ailleurs, le projet de loi entend proroger, conformément à la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les délais visés pour la formation continue, en ce sens que les titulaires des permis de conduire des différentes catégories visées par la loi du 5 juin 2009 précitée doivent suivre au plus tard une première formation continue dans les 7 ans qui suivent la date de mise en vigueur de ladite directive.

Enfin, le projet de loi a pour but de rectifier la désignation cadastrale des terrains acquis en vue de l'implantation du centre de formation à Sanem.

\*

Les membres de la commission parlementaire procèdent ensuite à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat daté du 5 juillet dernier :

Tout d'abord, dans ses observations préliminaires, le Conseil d'Etat se demande si l'impact financier du présent projet de loi est réellement inexistant comme l'affirment les auteurs du texte, alors qu'aux points 1°, 2° et 4° de l'article 1<sup>er</sup> du projet sous avis il est prévu que les frais de la formation initiale, accélérée et continue peuvent être pris en charge par l'Etat. Suite à une question relative à cette observation, les membres du Ministère confirment que le projet de loi 6286 n'engendrera aucun impact financier supplémentaire par rapport aux dispositions du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de



certaines véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

### **Article 1er**

L'article 1er se propose de modifier l'article 3 de la loi du 5 juin 2009. Les modifications portent essentiellement sur les modalités de financement de la qualification initiale, de la qualification accélérée et de la qualification continue. Est également précisée la durée de validité des certificats de formation délivrés. L'article se lit comme suit :

**Art. 1er.**– A l'article 3 de la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, sont apportées les modifications suivantes:

1° Le point 1. est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit:

„Le financement de la qualification initiale peut être pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie de règlement grand-ducal.“

2° Le point 2. est complété in fine par un nouvel alinéa qui prend la teneur suivante:

„Le financement de la qualification initiale accélérée peut être pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie de règlement grand-ducal.“

3° Au point 3., le dernier alinéa est complété in fine par la phrase suivante:

„Ils ont une durée de validité de cinq ans.“

4° Le même point 3. est complété in fine par un nouvel alinéa, libellé comme suit:

„Le financement de la formation continue peut être pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie de règlement grand-ducal.“

Au cours d'un bref échange de vues relatif à cet article, les membres de la Commission sont informés que :

- au Luxembourg, l'Etat prend en charge la totalité des coûts de la formation initiale. Pour ce qui est de la formation continue, un tiers des coûts est à charge de l'Etat et deux tiers à charge de l'employeur ;
- l'article 9 de la directive 2003/59/CE prévoit que la formation initiale doit avoir lieu dans le pays où les conducteurs ont leur résidence normale. Pour ce qui est de la formation continue, elle peut avoir lieu soit dans l'Etat membre où ils ont leur résidence normale soit dans l'Etat membre où ils travaillent.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé des points 1°, 2° et 4° dans la mesure où, d'après l'article 99 de la Constitution, « aucune charge grevant le budget de l'Etat pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale ». Selon l'article 32(3) de la Constitution, les règlements grand-ducaux y prévus ne pourront dès lors être pris qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi. Les points 1°, 2° et 4° sont dès lors à reformuler.

Pour tenir compte de cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide d'amender les points 1°, 2° et 4° de l'article 1<sup>er</sup> et de les libeller comme suit :

1° Le point 1. est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit:

„Le financement de la qualification initiale **est** pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie **contractuelle avec le centre agréé**“.

2° Le point 2. est complété in fine par un nouvel alinéa qui prend la teneur suivante :

„Le financement de la qualification initiale accélérée **est** pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie **contractuelle avec le centre agréé**“.

4° Le même point 3. est complété in fine par un nouvel alinéa, libellé comme suit:  
„Le financement de la formation continue **est** pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie **contractuelle avec le centre agréé**“.

Les membres de la Commission ont en effet préféré éviter d'inscrire un montant précis dans le texte de loi, ceci notamment pour maintenir une certaine flexibilité en la matière. Suite à un bref échange de vues, ils ont donc décidé de reprendre les libellés exacts des articles 1<sup>er</sup>, 2 et 5 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement. Les membres de la Commission recommandent au Gouvernement de maintenir les montants à un niveau similaire à celui des montants actuellement en vigueur.

## **Article 2**

L'article 2 modifie l'article 6 de la loi du 5 juin 2009 qui a trait à l'agrément à délivrer à l'organisme de formation. Il se lit comme suit :

**Art. 2.**– A l'article 6 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes:

1° La première phrase du paragraphe (2) est remplacée par la teneur suivante:

„Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite adressée au ministre.“.

2° Le deuxième tiret de l'énumération au paragraphe (2) est remplacé par le libellé suivant:

„– les qualifications des enseignants et instructeurs;“.

3° Le paragraphe (3) est remplacé par le texte suivant:

„(3) L'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des enseignants. Toutefois, l'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs.

Le centre de formation peut recourir en tout ou en partie à des enseignants ou instructeurs tiers qui doivent présenter les aptitudes et qualifications appropriées pour l'enseignement à dispenser dans le cadre de la présente loi.

Les conditions que les enseignants et les instructeurs doivent remplir sont fixées par règlement grand-ducal.“.

4° Au paragraphe (4), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

„(4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

– avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes arrêtées par voie de règlement grand-ducal;

Au paragraphe (4), il est ajouté un 3e tiret et deux nouveaux alinéas libellés comme suit:

– conclure les assurances pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

L'organisme doit par ailleurs tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, tels que plans, certificats, contrats, évaluations ainsi que toutes autres informations et données renseignant sur l'état de sécurité du centre de formation de même que sur les mesures et moyens de protection et de prévention mis en œuvre. Ce registre doit comporter en outre un relevé à jour des accidents et incidents survenus à l'occasion d'activités de formation prévues par la présente loi.

Chaque accident ou incident ayant entraîné ou failli entraîner une atteinte grave à l'intégrité physique d'une ou de plusieurs personnes présentes dans le centre de formation ou dans ses alentours immédiats doit faire l'objet d'une enquête. Le rapport d'enquête doit comprendre au moins une description du déroulement de l'événement ainsi qu'une analyse des causes apparentes ou possibles évoquant notamment d'éventuels défauts d'entretien, d'organisation ou de comportement. Il doit par ailleurs énoncer les mesures et moyens susceptibles de contribuer à prévenir à l'avenir des accidents ou incidents analogues.“.

5° Le paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant:

„(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance ou du renouvellement de l'agrément.“

6° Le paragraphe (6) est remplacé par le texte suivant:

„(6) L'agrément est valable pour une durée de 5 ans. En vue du renouvellement de l'agrément, l'organisme de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande de renouvellement au ministre conformément aux dispositions prévues au présent article.

L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies. L'instruction des dossiers en matière de retrait ou de suspension d'un agrément a lieu conformément aux dispositions du paragraphe précédent.“

7° Le paragraphe (9) est remplacé par le texte suivant:

„(9) Les conditions auxquelles doivent répondre les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.“

8° Derrière le paragraphe (9), est inséré un nouveau paragraphe (10) libellé comme suit:

„(10) Sur demande motivée de l'organisme de formation, le ministre peut temporairement dispenser celui-ci de l'application d'une ou de plusieurs des dispositions de la présente loi et délivrer un agrément provisoire. Une telle dispense ne peut être accordée que de cas en cas pour des exigences déterminées et uniquement lorsque l'efficacité et le déroulement légal de la qualification initiale et de la formation continue n'en sont pas affectés ni entravés.“

Au point 1°, il est précisé que l'organisme qui souhaite dispenser les formations exigées par la loi du 5 juin 2009 doit adresser par écrit sa demande en obtention de l'agrément avec pièces à l'appui au ministre qui est l'autorité compétente pour délivrer ledit agrément.

Pour ce qui est des points 2° et 3° et contrairement au texte actuel qui se réfère exclusivement aux « *enseignants* », le projet de loi fait une distinction entre « *enseignants* » et « *instructeurs* », les premiers étant en charge de l'enseignement théorique des formations visées par la loi du 5 juin 2009, les seconds de l'enseignement pratique de conduite desdites formations. Cette distinction s'avère nécessaire, car les conditions à remplir pour dispenser ces formations sont différentes. Les conditions appropriées pour dispenser l'enseignement dans le cadre de la loi seront arrêtées par voie de règlement grand-ducal. Le centre de formation a le choix d'embaucher les enseignants et les instructeurs pour dispenser les différentes matières faisant partie des formations ou de recourir à des enseignants et instructeurs externes, toujours à condition que ces derniers remplissent les aptitudes et qualifications requises.

Le Conseil d'Etat demande qu'à la fin du point 3°, la précision suivante soit apportée au texte: « *Les conditions d'agrément que (...)* ». La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Le point 4° précise que seul l'organisme qui détient un agrément délivré par le ministre est autorisé à dispenser les formations visées par la loi du 5 juin 2009. En vue de l'obtention de cet agrément, l'organisme doit:

- être titulaire d'une certification d'assurance-qualité, afin de démontrer son efficacité par la qualité des processus qu'il a mis en place et leur évolution;
- disposer des infrastructures et équipements conçus de sorte à permettre la tenue des cours de formations en toute sécurité;

Le texte en projet propose d'ajouter deux conditions à remplir en vue de l'obtention de l'agrément, à savoir l'exigence d'avoir conclu une assurance en responsabilité civile ainsi que les exigences relatives à la sécurité. Par ailleurs, il est précisé que la certification d'assurance-qualité requise doit se faire suivant les normes arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

Le point 5° complète le paragraphe 5 de l'article 6 de la loi du 5 juin 2009 afin de permettre au ministre de demander l'avis d'une commission d'experts dans le cadre de l'instruction du

dossier en vue non seulement de la délivrance mais également du renouvellement de l'agrément.

Le point 6° prévoit que la durée de validité de l'agrément délivré au centre de formation est limitée à cinq ans. Toutefois, il peut être renouvelé, à condition d'en faire la demande au ministre au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément, lorsque le centre de formation ne satisfait plus aux conditions requises en vue de l'obtention de l'agrément. En vue de prendre sa décision, il peut consulter la commission d'experts conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 6 de la loi du 5 juin 2009.

Le Conseil d'Etat se demande si la disposition qui prévoit de limiter la validité de l'agrément à une durée de cinq ans est conforme à l'article 11, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive « Services », qui interdit l'octroi d'autorisations ouvrant accès à des activités de services, ayant une durée limitée, à moins que cette durée limitée d'autorisation ne soit justifiée par une raison impérieuse d'intérêt général. C'est pour cette raison que la Haute Corporation demande de recevoir des justifications en la matière. A défaut, il n'accordera pas la dispense du second vote constitutionnel. Par ailleurs, le Conseil d'Etat s'interroge sur la plus-value de la limitation de la validité de l'agrément, alors que celui-ci peut être suspendu ou retiré si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

La commission parlementaire se déclare d'accord avec les auteurs du projet de loi en ce qui concerne la nécessité de limiter la validité de l'agrément dans le temps. A son avis, cette limitation se justifie par une raison impérieuse d'intérêt général, à savoir le renforcement de la sécurité routière. En effet, le centre de formation, titulaire de l'agrément délivré par le ministre, est chargé de dispenser des formations aux conducteurs de poids lourds professionnels affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Lesdites formations obligatoires visent à assurer la « qualité » du conducteur et à améliorer ainsi, d'une part, la sécurité routière et, d'autre part, la sécurité du conducteur lui-même. Il importe dès lors que ces formations soient dispensées par un centre de formation offrant les infrastructures appropriées et un personnel formé qui soit à la hauteur des exigences spécifiques d'une formation de qualité. Afin de garantir la qualité continue et le professionnalisme du centre agréé, il convient de vérifier tous les cinq ans si les critères d'agrément sont remplis. Le raisonnement est en effet le même que celui qui prévaut pour les transports ferroviaire et aérien.

Le point 7° modifie le libellé du paragraphe 9 de l'article 6 de la loi du 5 juin 2009. Le nouveau libellé se limite à prévoir que les matières à enseigner, les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminés par règlement grand-ducal.

Le point 8° propose de prévoir la possibilité pour le ministre de délivrer un agrément provisoire à un centre de formation, lorsque ce dernier ne remplit temporairement pas toutes les conditions prévues par la loi du 5 juin 2009. Un tel agrément provisoire ne peut cependant être délivré qu'à titre exceptionnel dans des conditions dûment motivées par le centre de formation et uniquement lorsque l'efficacité et le déroulement légal des formations n'en sont pas affectés ni entravés.

### **Article 3**

L'article 3, qui concerne les dispositions pénales prévues à l'article 7 de la loi du 5 juin 2009, se propose de remplacer le paragraphe 3 de l'article 7 par une nouvelle disposition visant à conférer l'exécution de ces dispositions non seulement aux agents de l'Administration des douanes et accises mais également aux membres de la Police grand-ducale. Il se lit comme suit :

**Art. 3.**— *A l'article 7 de la loi précitée, le paragraphe (3) est remplacé par le libellé suivant :*

*„(3) Les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.“*

Le Conseil d'Etat rappelle que les membres de la Police grand-ducale ont, de par les articles 10 et 13 du Code d'instruction criminelle, une compétence générale en matière de police judiciaire. Il n'est donc pas nécessaire de leur conférer ce pouvoir de manière ponctuelle dans d'autres lois, en y prévoyant une disposition à cet effet. Les membres de la Commission du Développement durable décident pourtant de maintenir le texte dans sa teneur initiale.

#### **Article 4**

Cet article vise à prolonger les délais dans lesquels les conducteurs exemptés de l'obligation de qualification initiale doivent suivre la première formation continue. Dans le texte actuel de l'article 8 de la loi du 5 juin 2009 précitée, les conducteurs titulaires d'un permis de conduire des catégories D1, D1+E, D ou D+E doivent suivre la première formation continue dans les cinq ans suivant la date de l'entrée en vigueur de ladite loi, c'est-à-dire avant le 10 septembre 2014. La loi en projet propose de relever ce délai d'un an, de sorte que les conducteurs doivent suivre la première formation continue avant le 10 septembre 2015.

En ce qui concerne les conducteurs titulaires d'un permis de conduire des catégories C1, C1+E, D ou C+E, le texte actuel accorde le même délai du 10 septembre 2014 pour suivre la première formation continue. Le projet de loi propose de proroger ce délai de deux ans, de sorte que ces chauffeurs doivent suivre la première formation continue avant le 10 septembre 2016.

Ces prolongations sont en conformité avec le droit communautaire, alors que la directive 2003/59/CE reconnaît aux Etats membres la faculté d'abréger ou de proroger les délais visés aux points a) et b) du paragraphe 2 de l'article 7 de la loi du 5 juin 2009 *„notamment dans le but de les faire coïncider avec la date d'échéance de validité du permis de conduire ou de permettre l'introduction graduelle de la formation continue. Toutefois, ce délai ne peut être ni inférieur à trois ans ni supérieur à sept ans“*. Ces allongements des délais accordés par la directive permettent, d'une part, de faire coïncider ces dates avec la durée de la validité de la majorité des permis de conduire des catégories visées, qui est actuellement encore de 10 ans, et, d'autre part, d'éviter une surcharge des cours de formation continue en reportant les délais d'un respectivement de deux ans.

L'article 4 rencontre l'assentiment du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

**Art. 4.**– *A l'article 8 de la loi précitée sont apportées les modifications suivantes:*

*1° Le point b) est remplacé par le texte suivant:*

*„b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), avant le 10 septembre 2015;“*

*2° Le point c) est remplacé par le texte suivant:*

*„c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), avant le 10 septembre 2016.“*

#### **Article 5**

Cet article a pour objet de corriger des erreurs au niveau de la désignation cadastrale des terrains domaniaux acquis par l'Etat en vue de l'implantation future du centre de formation à Sanem. L'article trouve l'accord du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

**Art. 5.**– A l'article 9, le numéro cadastral „44/7745“ est remplacé par les numéros cadastraux suivants: „44/8294, 78/8297, 1829/8305, 1761/8302 et 1761/8300“.

Luxembourg, le 21 juillet 2011

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

5824,6282




---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 273**

**27 décembre 2011**

---

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

**SÉCURITÉ FERROVIAIRE**

**Loi du 14 décembre 2011 portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ..... page **4884****

**Texte coordonné de la loi modifiée 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 ..... **4886****



**Loi du 14 décembre 2011 portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant**

**1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**

**2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.**

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 15 novembre 2011 et celle du Conseil d'Etat du 22 novembre 2011 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant:

«L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité.»

**Art. 2.** L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après «la loi du 22 juillet 2009», est remplacé par le texte suivant:

«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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.»

**Art. 3.** Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:

d) «système ferroviaire transeuropéen»: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

e) ...»

**Art. 4.** A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés quatre nouveaux points r), s), t) et u) libellés comme suit:

r) «entité chargée de l'entretien», une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);

s) «véhicule», un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;

t) «détenteur», la personne ou l'entité, propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;

u) «registre national des véhicules», le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.»

**Art. 5.** L'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, point a) de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.»

**Art. 6.** A l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup> de la loi du 22 juillet 2009, les nouveaux points k) et l) sont insérés et sont libellés comme suit:

k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national;

l) tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.»

**Art. 7.** A l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:

e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter.»

**Art. 8.** A l'article 12, alinéa 3 de la loi du 22 juillet 2009, les termes «exploitant de wagons» sont remplacés par le terme «détenteur».

**Art. 9.** L'alinéa 3 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

«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 pertinentes du droit communautaire.»

**Art. 10.** L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

«La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.»

**Art. 11.** Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

«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 dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet.»

**Art. 12.** Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

«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 dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet.»

**Art. 13.** A la suite du Chapitre VII de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:

#### **«Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules**

**Art. 20bis.** Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

**Art. 20ter.** 1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules.

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le Ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de Fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5.»

**Art. 14.** Est inséré un article 31bis dans la loi du 22 juillet 2009 libellé comme suit:

«Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.»

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

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**Claude Wiseler**

Palais de Luxembourg, le 14 décembre 2011.  
**Henri**

*Le Ministre des Finances,*  
**Luc Frieden**

Doc. parl. 6282; sess. ord. 2010-2011 et 2011-2012; Dir. 2008/110/CE.

#### **Loi modifiée 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,**

(Mém. A - 169 du 27 juillet 2009, p. 2466; doc. parl. 5824)

modifiée par:

Loi du 14 décembre 2011.

(Mém. A - 273 du 27 décembre 2011, p. 4884; doc. parl. 6282)

#### **Texte coordonné au 14 décembre 2011**

#### **Chapitre I<sup>er</sup> – Champ d'application et définitions**

##### **Art. 1<sup>er</sup>.**

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.

*(Loi du 14 décembre 2011)*

«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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.»

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;

(Loi du 14 décembre 2011)

- d) ««système ferroviaire transeuropéen», le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel;»

(Loi du 14 décembre 2011)

- e) «(...)»;
- 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;

(Loi du 14 décembre 2011)

- «r) «entité chargée de l'entretien», une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
- s) «véhicule», un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;
- t) «détenteur», la personne ou l'entité, propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
- u) «registre national des véhicules», le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.»

## **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:

(Loi du 14 décembre 2011)

- «a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour;»
- 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;

(Loi du 14 décembre 2011)

- «k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national;
- l) tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.»

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,
- d) les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, ainsi que

(Loi du 14 décembre 2011)

«e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter.»

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<sup>er</sup> 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, (*Loi du 14 décembre 2011*) «détenteur», 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.

*(Loi du 14 décembre 2011)*

«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 pertinentes du droit communautaire.

La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.»

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.

*(Loi du 14 décembre 2011)*

«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 dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet.»

### 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.

*(Loi du 14 décembre 2011)*

«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 dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet.»

#### **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.

(Loi du 14 décembre 2011)

### **«Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules**

#### **Art. 20bis.**

Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

#### **Art. 20ter.**

1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules.

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le Ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de Fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5.»

### **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 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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 7<sup>quater</sup> 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 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire».

(Loi du 14 décembre 2011)

**«Art. 31bis.**

Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.»

**Art. 32.**

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

---