



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 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

Date de dépôt : 24-05-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 19-12-2011

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>
17-02-2012	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
24-05-2011	Déposé	6286/00	<u>5</u>
05-07-2011	Avis du Conseil d'Etat (5.7.2011)	6286/01	<u>16</u>
11-08-2011	Avis de la Chambre des Métiers sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la quali [...]	6286/02	<u>21</u>
25-08-2011	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la quali [...]	6286/03	<u>24</u>
29-08-2011	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6286/04	<u>29</u>
19-12-2011	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (16.12.2011)	6286/05	<u>36</u>
18-01-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6286/06	<u>39</u>
02-02-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°17 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6286	<u>50</u>
15-02-2012	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (15-02-2012) Evacué par dispense du second vote (15-02-2012)	6286/07	<u>53</u>
18-01-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 20 ) de la reunion du 18 janvier 2012	20	<u>56</u>
11-01-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 18 ) de la reunion du 11 janvier 2012	18	<u>64</u>
19-07-2011	Commission du Développement durable Procès verbal ( 45 ) de la reunion du 19 juillet 2011	45	<u>80</u>
24-04-2012	Publié au Mémorial A n°77 en page 850	6286	<u>103</u>

# Résumé

## 6286 : RESUME

Le présent 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 sept ans qui suivent la date de mise en vigueur de ladite directive.

Enfin, la loi en projet se propose de procéder à certaines rectifications des références cadastrales des terrains acquis sur le territoire de la commune de Sanem en vue d'y implanter le centre de formation.

6286/00

**N° 6286****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**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**

\* \* \*

*(Dépôt: le 24.5.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (12.5.2011).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	4
4) Commentaire des articles.....	4
5) Fiche financière.....	6
6) Projet de règlement grand-ducal modifiant le 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.....	7

\*

## 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 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.

Palais de Luxembourg, le 12 mai 2011

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

\*

### TEXTE DU PROJET DE LOI

**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.“

**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 oeuvre. 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.“

**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.“

**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.“.

**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“.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent 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 en particulier 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 sous rubrique entend pour des raisons d'organisation des formations proroger, conformément à la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 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, la loi en projet entend rectifier la désignation cadastrale des terrains acquis en vue de l'implantation du centre de formation à Sanem.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad) article 1er*

L'article 1er de la loi en projet porte modification de l'article 3 de la loi du 5 juin 2009 précitée sur plusieurs points.

Tout d'abord, il est précisé que l'Etat peut prendre en charge les coûts relatifs à la qualification initiale et les coûts relatifs à la qualification initiale accélérée. Les modalités de ce financement sont arrêtées par voie de règlement grand-ducal. Il en va de même des coûts engendrés par la formation continue.

Ensuite il paraît opportun de prévoir dans le texte législatif la durée de validité du certificat de formation attestant des formations obligatoires prévues par la directive précitée. La durée de validité du certificat, qui est conformément à la directive précitée de cinq ans, devrait idéalement coïncider avec la date de validité des permis de conduire des catégories visées par la loi du 5 juin 2009 précitée qui est abaissée dans le cadre de la transposition de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire de dix à cinq ans.

### *Ad) article 2*

L'article 2 du projet de loi sous examen modifie certains aspects de l'article 6 de la loi du 5 juin 2009 précitée qui a trait à l'agrément à délivrer à l'organisme de formation.

Le département des transports insiste à maintenir le système de l'autorisation préalable de sorte qu'il s'agit d'une dérogation par rapport à l'application du système de l'autorisation tacite prévue par le projet de loi 6022 relative aux services dans le marché intérieur, pour des raisons évidentes que l'on se situe en l'occurrence dans le cadre d'une matière ayant trait à la sécurité routière.

1. Il est précisé que l'organisme qui souhaite dispenser les formations exigées par la loi du 5 juin 2009 précitée 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.
2. 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 précitée, les seconds de l'enseignement pratique de conduite desdites formations. Cette distinction s'avère nécessaire, alors que les conditions à remplir pour dispenser ces formations sont différentes, d'une part, pour les enseignants et, d'autre part, pour les instructeurs. 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 les enseignants et les instructeurs en question remplissent les aptitudes et qualifications requises.

3. Seul l'organisme qui détient un agrément délivré par le ministre n'est autorisé à dispenser les formations visées par la loi du 5 juin 2009 précitée. 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. Ces conditions existent déjà dans le cadre de l'agrément d'organismes dans d'autres secteurs, tels que le contrôle technique des véhicules routiers. 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.

4. Le paragraphe (5) dudit article est complété en ce sens à permettre au ministre de demander l'avis d'une commission respectivement d'experts dans le cadre de l'instruction du dossier en vue non seulement de la délivrance mais également du renouvellement de l'agrément.
5. 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 voire des experts conformément aux dispositions du paragraphe (5) de l'article 6 de la loi du 5 juin 2009.

6. Le nouveau libellé du paragraphe (9) de l'article 6 se limite à prévoir la base légale en vue de régler par voie de règlement grand-ducal les détails des matières à enseigner dans le cadre des différentes formations ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre. En effet, la base légale pour fixer par règlement grand-ducal les conditions à remplir par les enseignants et les instructeurs est désormais inscrite au paragraphe (3) du même article 6, alors que la détermination par voie de règlement des conditions relatives à la certification d'assurance qualité devient obsolète, alors qu'il est proposé de prévoir celles-ci directement dans la loi en projet.
7. Le projet de loi en question 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 précitée. 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.

*Ad) article 3*

L'article 3 de la loi en projet complète les dispositions pénales prévues à l'article 7 de la loi du 5 juin 2009 précitée, en ce sens que les membres de la police grand-ducale seront également chargés de l'exécution des dispositions légales en question.

*Ad) 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 prédits 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 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs reconnaît aux Etats membres la faculté d'abrèger 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 précitée „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 permet, 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.

*Ad) article 5*

L'article 5 de la loi en projet tend à rectifier une erreur dans la désignation cadastrale des terrains acquis en vue de l'implantation du centre de formation à Sanem. Cette erreur concerne plus particulièrement le numéro cadastral des terrains domaniaux.

\*

## FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi se propose d'apporter des changements ponctuels à la loi du 5 juin 2009 précitée.

Il convient de noter que le projet de loi n'aura aucun impact financier.

\*

**PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL**  
**modifiant le règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif**  
**aux matières enseignées dans le cadre de la qualification ini-**  
**tiale 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**

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

Vu 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, telle que modifiée par la suite;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Les avis de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Commerce ayant été demandés;

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

Arrêtons:

**Art. 1er.**– Au *Chapitre II.*– *Le centre de formation*, l'article 8 est complété *in fine* par un nouvel alinéa libellé comme suit:

„Il doit avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes ISO 9001“.

**Art. 2.**– Au *même Chapitre II.*– est inséré derrière l'article 14 un nouvel article 15 libellé comme suit:

**„Art. 15. Enseignants et instructeurs**

(1) Pour l'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue, les enseignants doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaires des catégories du permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés; cette condition n'est pas requise pour l'enseignement des matières théoriques et pratiques qui ne sont pas en relation directe avec la conduite des véhicules dont question;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
- être titulaires d'une formation à la sécurité et à la santé.

(2) L'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs qui doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaires, depuis trois ans au moins, des catégories du permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés;
- justifier d'une pratique régulière de la conduite de ces véhicules;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
- être titulaires d'une formation à la sécurité et à la santé.

(3) Les instructeurs visés sous (2) doivent participer au moins une fois par an à un cours de recyclage de huit heures sur les matières enseignées ainsi qu'au moins à une formation à la sécurité et à la santé tous les quatre ans.“.

**Art. 3.**– Les articles figurant sous le *Chapitre III.*– *Dispositions finales* sont renumérotés comme suit:

- l'ancien article 15 devient l'article 16
- l'ancien article 16 devient l'article 17
- l'ancien article 17 devient l'article 18
- l'ancien article 18 devient l'article 19

**Art. 4.**– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

**Concerne: projet de règlement grand-ducal modifiant le 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**

### I. Considérations générales

Le présent règlement grand-ducal a pour objet d'adapter le texte réglementaire suite aux modifications qu'il est projetées d'apporter à 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 effet, le projet de loi susmentionné tend à faire 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 précitée, les seconds de l'enseignement pratique de conduite desdites formations. Cette distinction s'avère nécessaire, alors que les conditions à remplir pour dispenser ces formations sont différentes, d'une part, pour les enseignants et, d'autre part, pour les instructeurs. Le présent projet de règlement grand-ducal propose de préciser ces conditions.

### II. Commentaire des articles

#### *Ad) article 1er*

Le texte en projet propose de préciser que la certification d'assurance qualité doit se faire conformément aux exigences prévues par la norme ISO 9001. A cette fin, l'article 8 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité est complété par un nouvel alinéa.

#### *Ad) article 2*

Le règlement grand-ducal en projet propose de compléter le *Chapitre II – Le centre de formation* par un nouvel article 15 pour fixer les conditions à remplir par les enseignants et par les instructeurs en vue de dispenser de manière appropriée les qualifications initiales et la formation continue visées par la loi du 5 juin 2009 précitée.

Conformément au nouveau libellé proposé par le projet de loi portant modification de la loi du 5 juin 2009 susmentionné pour le paragraphe (3) de l'article 6 de la loi du 5 juin 2009 précité, les enseignants sont chargés de l'enseignement théorique des formations concernées, alors que les instructeurs de l'enseignement pratique de conduite desdites formations. Cette même disposition prévoit que les conditions que les enseignants et les instructeurs doivent remplir sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

La distinction entre enseignants et instructeurs s'avère nécessaire, alors que les matières qu'ils enseignent impliquent que les conditions qu'ils doivent remplir soient différentes.

En effet, le volet pratique de la conduite requiert que les instructeurs soient titulaires, depuis trois ans au moins, des catégories du permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant

l'objet des cours de formation enseignés, condition qui n'est pas requise pour l'enseignement des matières qui ne sont en relation directe avec la conduite des véhicules en question. Ces instructeurs doivent en outre justifier d'une pratique régulière de la conduite de ces véhicules et participer au moins une fois par an à un cours de recyclage de huit heures sur les matières enseignées ainsi que tous les quatre ans à au moins une formation à la sécurité et à la santé.

Enseignants et instructeurs engagés par le centre de formation agréés doivent posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires et être titulaires d'une formation à la sécurité et à la santé.

*Ad) article 3*

Du fait de l'insertion d'un nouvel article 15, la renumérotation des articles suivants devient nécessaire.

*Ad) article 4*

Formule exécutoire.

\*

**FICHE FINANCIERE**

**jointe au**

**projet de règlement grand-ducal modifiant le 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**

Le projet de règlement grand-ducal se propose d'apporter des changements ponctuels au règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité.

Il convient de noter que le projet de règlement grand-ducal n'aura aucun impact financier.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6286/01

**N° 6286<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**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**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(5.7.2011)

Par dépêche datée du 4 mai 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a fait parvenir au Conseil d'Etat pour avis le projet de loi sous rubrique.

Le texte du projet de loi, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles et d'une fiche financière, cette dernière évoquant d'ailleurs l'absence d'impact budgétaire du présent projet de loi sous avis. Etait joint également un „projet de règlement grand-ducal modifiant le 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“.

Le Conseil d'Etat, dans le cadre du présent avis, se limitera à apprécier la seule base juridique de ce règlement grand-ducal et y reviendra pour avis ultérieurement, une fois le projet de loi adopté.

Au moment de l'adoption du présent avis, ceux des chambres professionnelles n'étaient pas encore parvenus au Conseil d'Etat, bien qu'ils fussent demandés.

\*

**OBSERVATIONS GENERALES**

Le projet sous rubrique se propose de reprendre sur le métier une loi relativement récente afin de corriger certaines imperfections textuelles, de prévoir une base légale pour le financement de certaines formations ainsi que pour l'obtention de l'agrément dont doit disposer l'organisme appelé à dispenser ces formations.

Par ailleurs, le projet prévoit que le contrôle de l'exécution de cette loi soit dorénavant également assuré par la Police grand-ducale. Il comporte en outre une prorogation des délais dans le cadre de la formation continue rendant cette dernière obligatoire dans les 7 ans après la mise en vigueur de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil.

Enfin, les auteurs du texte sous avis se proposent de procéder à certaines rectifications des références cadastrales des terrains acquis sur le territoire de la commune de Sanem en vue d'y implanter le centre de formation.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Observations préliminaires*

Le Conseil d'Etat est à se demander 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 1er 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.

D'un point de vue formel, le Conseil d'Etat rappelle que le préambule d'une loi n'est ajouté à celle-ci qu'au moment de la soumettre à la signature grand-ducale.

### *Article 1er*

Cet article propose un certain nombre de modifications au niveau de l'article 3 de la loi du 5 juin 2009 qui portent essentiellement sur les modalités de financement des qualifications tant initiale, accélérée que continue. De futurs règlements grand-ducaux préciseront les modalités de ces financements, au cas où ils seraient pris en charge par l'Etat. On y précise également la durée de validité des certificats de formation délivrés.

Le Conseil d'Etat doit s'opposer 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. Le Conseil d'Etat s'abstient de faire une proposition de texte, alors qu'il ne dispose pas d'indications plus précises concernant la portée de ce financement éventuel et la façon d'y procéder.

### *Article 2*

A la fin du point 3° de cet article, les auteurs du texte prévoient que le règlement grand-ducal en projet cité déjà plus haut précise les conditions que les enseignants et instructeurs doivent remplir. L'article sous examen confère donc la base légale à la deuxième partie de ce règlement grand-ducal. Afin d'harmoniser le texte du projet de loi sous rubrique avec celui du règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat demande à ce que la précision suivante soit apportée au texte: „Les conditions *d'agrément* que (...)“.

Au point 6°, il est prévu de limiter la validité de l'agrément pour une durée de cinq ans. Le Conseil d'Etat se demande si cette disposition est conforme à l'article 11, paragraphe 1er de la directive „Services“<sup>1</sup>. Cette disposition interdit en effet 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. Le Conseil d'Etat doit en conséquence demander aux auteurs du projet de loi sous avis de lui fournir des justifications au sens de l'article 11, paragraphe 1er de la directive „Services“. A défaut de ce faire, il se verrait dans l'impossibilité d'accorder 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 (alinéa 2 du paragraphe 6 figurant au point 6° de l'article 2 sous examen).

Au point 7° de cet article, les auteurs prévoient que les matières à enseigner, les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminés par règlement grand-ducal; voilà donc la base juridique pour le premier volet du règlement grand-ducal, encore que, dans ce dernier cas, on parle seulement des *matières* et que les deux autres aspects retenus ici, à savoir *les infrastructures et l'équipement*, n'y figurent pas.

<sup>1</sup> Directive „Services“, Article 11, paragraphe 1er: L'autorisation octroyée au prestataire ne doit pas avoir une durée limitée, à l'exception des cas suivants:

- a) l'autorisation fait l'objet d'un renouvellement automatique ou est subordonnée seulement à l'accomplissement continu d'exigences;
- b) le nombre d'autorisations disponibles est limité par une raison impérieuse d'intérêt général; ou
- c) une durée limitée d'autorisation est justifiée par une raison impérieuse d'intérêt général.

Le Conseil d'Etat approuve les autres modifications proposées.

*Article 3*

Cet article qui concerne les dispositions pénales se propose de remplacer le point 3 de l'article 7 du texte actuel 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.

Le Conseil d'Etat rappelle à ce sujet 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<sup>2</sup>.

*Article 4*

Cet article se propose de prolonger certains délais prévus à l'article 8 de la loi et rencontre l'assentiment du Conseil d'Etat.

*Article 5*

Cet article, qui ne fait que 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, trouve l'accord du Conseil d'Etat.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 5 juillet 2011.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

---

<sup>2</sup> Avis du Conseil d'Etat du 28 juin 2011 concernant le projet de loi relative aux déchets (doc. parl. No 6288).

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6286/02

**N° 6286<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

---

## **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**

\* \* \*

### **AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**

**sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal modifiant le 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**

(21.7.2011)

Par sa lettre du 2 mai 2011, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet des projets de loi et de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Le projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles révélées après le démarrage des différentes formations prévues par la loi du 5 juin 2009 alors que le projet de règlement grand-ducal vise à adapter le texte réglementaire suite aux modifications qu'il est projeté d'apporter à la loi du 5 juin 2009.

Après analyse des articles, la Chambre des Métiers n'a pas d'objections à formuler et peut marquer son accord aux projets de loi et de règlement grand-ducal sous rubrique.

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

6286/03

N° 6286<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

**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**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

**sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal modifiant le 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**

(29.7.2011)

Le présent projet de loi a pour objet d'apporter des modifications à la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des chauffeurs professionnels de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

Ces modifications touchent prioritairement le champ d'application de la loi précitée, le financement des formations, les conditions d'octroi de l'agrément pour les organismes de formation, respectivement les délais endéans lesquels les chauffeurs professionnels doivent avoir suivi une première mesure de formation continue.

\*

**1) PROJET DE LOI**

**modifiant la loi du 5/6/2009 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**

**Observations générales**

Il est un fait indéniable que le secteur des transports joue un rôle des plus importants dans le contexte économique luxembourgeois, notamment par le nombre de salariés occupés. Le secteur du transport routier compte, quant à lui seul, environ 8.000 conducteurs professionnels. A ces 8.000 s'ajoutent les conducteurs professionnels (permis C1, C1 + E, C ou C + E) employés par d'autres branches du secteur privé (bâtiment, industrie, grande distribution), ainsi que ceux engagés par le secteur public. En outre, quelque 2.500 à 3.000 conducteurs d'autobus et d'autocars sont également soumis aux dispositions de la prédite loi.

La Chambre de Commerce encourage par conséquent toutes les initiatives visant à favoriser la compétitivité des entreprises concernées (notamment par le biais de la qualification initiale et de la formation continue) respectivement la sécurité routière aux niveaux national, régional et international.

La Chambre de Commerce souscrit donc aux modifications prévues par le projet de loi, émet cependant de sérieux doutes quant à la mise en oeuvre de la loi du 5 juin 2009 précitée, respectivement des modifications y rattachées. En effet, le respect des délais prévus pour les formations obligatoires, en particulier l'accomplissement de la formation continue, requiert la construction du nouveau centre de formation pour conducteurs dans la Commune de Sanem, conformément aux déclarations du gouvernement luxembourgeois du mois de mai 2009.

Le report des dates butoirs pour l'accomplissement de la formation continue ne fait donc que compenser le temps déjà perdu. Un report supplémentaire s'avère impossible, étant donné qu'une telle mesure est incompatible avec la directive 2003/59/CE.

A l'heure actuelle, les travaux de construction sont toujours en suspens.

La Chambre de Commerce encourage dès lors le gouvernement luxembourgeois à entamer à court terme les travaux de construction des infrastructures requises afin de pouvoir mettre en oeuvre les mesures de formation explicitement prévues par la loi en question. D'autre part, elle préconise aussi la réalisation d'un plan d'affaires touchant à l'exploitation future dudit centre de formation.

La Chambre de Commerce souhaite aussi être impliquée dans la mise en oeuvre pratique de la loi du 5 juin 2009, surtout en vue de développer des solutions opérationnelles à court terme afin de permettre aux chauffeurs professionnels concernés de participer rapidement aux premières actions de formation continue. Étant donné que les conducteurs professionnels sont autorisés à suivre la formation continue soit dans leur pays de résidence, soit dans le pays de leur employeur, une estimation précise du nombre de conducteurs concernés s'avère quasiment impossible. En partant du principe que 10.000 conducteurs professionnels devront accomplir leur formation professionnelle au Luxembourg, il faudra organiser en moyenne 4 cours de formation continue par semaine jusqu'au mois de septembre 2016!

A ceux-là s'ajoutent tous les conducteurs professionnels, ayant obtenu leur permis de conduire après septembre 2008, voire août 2009, qui sont obligés de suivre une qualification initiale avant d'être autorisés à effectuer des transports professionnels.

Au regard de cette situation précaire, la Chambre de Commerce juge opportun d'amender l'article 6 de la prédite loi (ainsi que le Chapitre II du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009), afin que d'autres organismes de formation puissent obtenir l'agrément ministériel leur permettant de dispenser des formations pour conducteurs professionnels. En outre, des modèles de formation mieux adaptées aux besoins des différentes entreprises pourraient être envisagés.

Cette requête est légitime du fait que la Chambre de Commerce, via son organisme de formation, la Luxembourg School for Commerce, assure aujourd'hui l'essentiel des formations pour le secteur des transports routiers, à savoir:

- une formation d'accès à la profession de transporteur
- une formation pour conducteurs de véhicules effectuant des transports de marchandises dangereuses par route
- une formation pour conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses par route, rail et voie navigable
- une formation touchant l'arrimage du chargement de marchandises sur les véhicules routiers.

La Chambre de Commerce se tient à disposition du Ministère du Développement durable et des Infrastructures dans le but de développer des solutions opérationnelles à brève échéance dans l'intérêt des entreprises du secteur des transports en général et des chauffeurs professionnels directement concernés en particulier.

## **Commentaire des articles**

### *Concernant l'article 1er*

L'article 1 précise que pour le système de *qualification initiale*, respectivement celui de la *qualification initiale accélérée* le financement peut être pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées

par voie de règlement grand-ducal. Les coûts engendrés par la formation continue ne sont que partiellement pris en charge par l'Etat.

La Chambre de Commerce encourage fortement la prise en charge des coûts de formation par l'Etat, sachant que ces formations imposeraient sinon des charges supplémentaires aux entreprises du secteur des transports et de façon générale à toutes les entreprises employant des chauffeurs professionnels, greffant ainsi sérieusement leur compétitivité dans un environnement déjà fortement concurrentiel.

En ce qui concerne les coûts engendrés par une mesure de formation (initiale ou continue), la Chambre de Commerce distingue les types de frais suivants, dont la prise en charge pourrait être assurée par l'Etat:

- les droits d'inscription des participants,
- les frais de déplacement, de restauration et d'hébergement (le cas échéant) des participants,
- le coût salarial total des participants.

L'article 1 dispose en outre que la durée de validité du certificat de formation attestant des formations „obligatoires“ ou „continues“ est de cinq ans, ce qui est tout à fait conforme aux dispositions de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale, mais aussi à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

#### *Concernant l'article 2*

L'article 2 apporte des compléments d'informations importants impactant l'article 6 de la loi du 5 juin 2009 traitant des organismes de formation.

Cet article n'appelle pas d'observations particulières.

#### *Concernant l'article 3*

Cet article n'appelle pas d'observations particulières.

#### *Concernant l'article 4*

Cet article vise à prolonger les délais dans lesquels les conducteurs exemptés de la qualification initiale doivent suivre une première mesure de formation continue, à savoir:

- pour les conducteurs titulaires d'un permis de conduire des catégories D1, D1 + E, D ou D + E avant le 10 septembre 2015,
- pour les conducteurs titulaires d'un permis de conduire des catégories C1, C1 + E, D ou D + E avant le 10 septembre 2016.

La Chambre de Commerce salue l'initiative de reporter les délais d'un, respectivement de deux ans, tout en précisant que le défi reste bien réel quant aux échéances à respecter en vue de proposer à tous les chauffeurs professionnels luxembourgeois concernés une première mesure de formation continue même endéans des délais prolongés.

La Chambre de Commerce se tient à disposition du Ministère du Développement durable et des Infrastructures en vue de développer des solutions opérationnelles à court terme pour les chauffeurs professionnels luxembourgeois, sachant que les délais bien que reportés, restent serrés.

#### *Concernant l'article 5*

Cet article n'appelle pas d'observations particulières.

\*

**2) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL**  
**modifiant le règlement grand-ducal du 2/10/2009 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 voya-**  
**geurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet**  
**enseignement**

**Commentaire des articles**

*Concernant les articles 1, 3 et 4*

Ces articles n'appellent pas d'observations particulières.

*Concernant l'article 2*

Le 3<sup>ème</sup> point de cet article dispose que „Les instructeurs visés sous (2) doivent participer au moins une fois par an à un cours de recyclage de huit heures sur les matières enseignées ainsi qu'au moins à une formation à la sécurité et à la santé tous les quatre ans“.

La Chambre de Commerce est d'avis qu'il importe de préciser le programme d'une formation à la sécurité et à la santé. D'autre part, elle est disposée à assurer elle-même, notamment par souci de transparence et de parfaite neutralité, la ou les formations en question et ceci pour le compte de tous les organismes de formation publics ou privés agréés.

La Chambre de Commerce juge opportun d'amender le Chapitre II du règlement grand-ducal, afin que d'autres organismes puissent obtenir l'agrément ministériel leur permettant de dispenser des formations pour conducteurs professionnels.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver le présent projet de loi, respectivement projet de règlement grand-ducal que sous la réserve expresse de la prise en compte de ses remarques.

6286/04

N° 6286<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

**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**

\* \* \*

## 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 (29.8.2011).....	1
2) Texte coordonné.....	4

\*

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

(29.8.2011)

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.

\*

**REMARQUE PRELIMINAIRE**

Dans son avis du 5 juillet 2011, le Conseil d'Etat se demande si la disposition à l'endroit du point 6° de l'article 2 du projet de loi sous rubrique, qui prévoit de limiter la validité de l'agrément à une durée de cinq ans est conforme à l'article 11, paragraphe 1er 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.

La commission parlementaire est d'avis que la limitation de la validité de l'agrément dans le temps se justifie par une raison impérieuse d'intérêt général, à savoir le renforcement de la sécurité routière. En effet, la notion de raison impérieuse d'intérêt général à laquelle se réfèrent certaines dispositions

de la directive „Services“, au sens que lui donne la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés européennes, couvre certaines justifications dont la sécurité routière.

La sécurité routière constitue une priorité absolue dans tous les Etats membres qui recherchent les moyens les plus appropriés pour réduire le nombre d'accidents de la circulation. En l'espèce, il ne s'agit pas d'entraver le droit d'établissement, alors que tout organisme de formation qui remplit les conditions d'agrément, peut se voir délivrer un agrément ministériel et dispenser les 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 par là, 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 des centres de formation offrant les infrastructures appropriées et un personnel formé qui est 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. Il convient de noter dans ce contexte que si la durée de validité de cet agrément est limitée dans le temps, l'agrément en question est renouvelé si l'organisme de formation répond aux exigences requises. La limitation de la durée de validité de l'agrément est inspirée de la législation française<sup>1</sup> qui prévoit qu'un agrément est accordé pour une période maximale de cinq ans et peut être renouvelé.

Par ailleurs, il est à relever que dans le cadre de l'agrément d'organismes dans d'autres secteurs, comme le contrôle technique des véhicules routiers voire les autres modes de transport, tels que les chemins de fer et l'aviation dans lesquels la sécurité joue un rôle important, le même raisonnement est suivi, en ce sens que les agréments délivrés sont également limités dans leur durée de validité. En effet, la licence délivrée aux entreprises ferroviaires autorisées à emprunter le réseau ferré national est sujette tous les cinq ans à compter de la date de délivrance à un réexamen par le ministre. Il en est de même du certificat de sécurité dont doit être titulaire toute entreprise ferroviaire utilisant le réseau luxembourgeois. Dans le secteur aérien, les écoles d'aviation en charge de la formation des pilotes doivent être titulaires d'un agrément renouvelable même annuellement.

En l'occurrence, il existe bien un intérêt général, alors qu'il s'agit d'obtenir de meilleurs résultats dans la lutte contre l'insécurité routière.

\*

#### *Amendements portant sur l'article 1er, points 1°, 2° et 4°*

L'article 1er se lira dorénavant 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 **est pris entièrement** 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 entièrement** en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie **contractuelle avec le centre agréé**“.*

*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 **est pris en charge pour un tiers** par l'Etat. **Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel***

<sup>1</sup> Arrêté du 2 mars 2011 modifiant l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément des centres de formation professionnelle habilités à dispenser la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs

*le conducteur est embauché. Les modalités du remboursement par l'Etat sont arrêtées par voie contractuelle avec le centre de formation agréé.*

\*

### COMMENTAIRE DES AMENDEMENTS

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. De l'avis de la Haute Corporation, les points 1°, 2° et 4° sont dès lors à reformuler.

Pour tenir compte de cette opposition formelle, la Commission du Développement durable a donc amendé les points 1°, 2° et 4° de l'article 1er. Elle a préféré éviter d'inscrire un montant précis dans le texte de loi, ceci notamment pour maintenir une certaine flexibilité en la matière. Elle a donc décidé de reprendre les libellés des articles 1er, 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, tout en précisant que l'Etat prend en charge l'intégralité des coûts engendrés par l'organisation et la gestion des cours de la qualification initiale et de la qualification accélérée, les frais de la formation continue n'étant à charge de l'Etat que pour un tiers, les deux tiers restants étant supportés par l'employeur. L'Etat rembourse au centre de formation les coûts engendrés par la dispense desdites formations aux candidats. Il convient de noter dans ce contexte que les coûts en question varient en fonction, d'une part, de l'évolution des frais de fonctionnement tels que les salaires, les charges sociales, la rémunération des formateurs externes, le coût du matériel roulant, le matériel didactique diffusé aux candidats, la location du terrain et, d'autre part, du nombre de participants à ces formations. Etant donné qu'à l'heure actuelle, il s'avère difficile à estimer le nombre exact de conducteurs souhaitant exercer la profession de chauffeur professionnel, les prix maxima visés sont fixés par le biais d'une convention à conclure entre l'Etat et le centre de formation.

\*

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.

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

*Pour le Président de la Chambre des Députés,  
Le Vice-Président,  
Lydie POLFER*

\*

## TEXTE COORDONNE

(La suggestion du Conseil d'Etat reprise par la Commission du Développement durable est soulignée. Les amendements parlementaires proposés sont soulignés et en gras).

### 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**

*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 est pris **entièrement** 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 **entièrement** en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre agréé“.

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 est pris en charge **pour un tiers** par l'Etat. Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché. Les modalités du remboursement par l'Etat sont arrêtées par voie contractuelle avec le centre de formation agréé.“

*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 d'agrément 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.“*

**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.“*

**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.“*

**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“.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6286/05

**N° 6286<sup>5</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**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**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(16.12.2011)

Par dépêche du 29 août 2009, le Président de la Chambre des Députés a soumis pour avis au Conseil d'Etat une série d'amendements au projet de loi sous rubrique. Ces amendements ont été adoptés par la Commission du Développement durable de la Chambre des Députés lors de sa réunion du 19 juillet 2011.

Dans son avis du 5 juillet 2011, le Conseil d'Etat avait émis deux oppositions formelles. La remarque préliminaire et les amendements concernant l'article 1er du projet de loi constituent les réponses de la commission parlementaire à l'égard des réserves émises par le Conseil d'Etat.

1) L'opposition formelle relative à l'article 1er consiste à exiger une modification 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“. Par ailleurs, l'avis du Conseil d'Etat visait à cet endroit l'article 32(2) de la Constitution qui précise que les règlements grand-ducaux y prévus ne pourront être pris qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi.

Pour tenir compte de l'opposition du Conseil d'Etat, la commission compétente propose de ne pas inscrire de montant précis dans le texte, notamment afin de garder une certaine flexibilité. Dans la foulée, elle propose de revenir au libellé des articles 1er, 2 et 5 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la formation 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. Le texte proposé par la commission précise que l'Etat prend en charge l'intégralité des coûts engendrés par l'organisation et la gestion des cours de la formation initiale (qualification initiale et qualification accélérée), les frais de la formation continue n'étant à charge de l'Etat que pour un tiers, les deux autres tiers étant pris en charge par l'employeur.

L'Etat rembourse donc à la société chargée de l'exploitation du centre de formation, que les auteurs qualifient de centre agréé les coûts occasionnés par la dispense desdites formations aux candidats. Il est encore précisé dans le commentaire des amendements parlementaires qu'on ne peut estimer le nombre exact de conducteurs souhaitant exercer la profession de chauffeur professionnel et que voilà pourquoi les prix maxima visés sont fixés sur la base d'une convention à conclure entre l'Etat et le centre de formation.

Le Conseil d'Etat est d'accord avec cette façon de voir et approuve les modifications quant au fond apportées par la Commission du Développement durable de la Chambre des Députés. Toutefois, il note que le terme „Centre agréé“ proposé par la commission parlementaire apparaît pour la première fois

dans les amendements. Comme par ailleurs l'alinéa introductif de l'article 3 de la loi de 2009 retient le terme „centre“ pour désigner la société d'exploitation, le Conseil d'Etat recommande de faire abstraction de l'adjectif „agréé“ afin de rester en ligne avec le libellé de cet alinéa.

2) La deuxième opposition formelle du Conseil d'Etat concernait certaines dispositions contenues à l'article 2 point 6° où il est prévu de limiter la validité de l'agrément à une durée de cinq ans. Le Conseil d'Etat s'était interrogé sur la conformité de cette disposition avec l'article 11, paragraphe 1er de la directive „Services“, et il avait demandé des justifications supplémentaires, à défaut desquelles il se verrait dans l'impossibilité d'accorder la dispense du deuxième vote constitutionnel.

La Chambre des Députés fournit ces justifications en se fondant sur une raison impérieuse d'intérêt général, sous la forme du renforcement de la sécurité routière. En effet, selon la commission, la notion de raison impérieuse d'intérêt général à laquelle se réfèrent certaines dispositions de la directive „Services“ couvre certaines justifications dont la sécurité routière, ce qui est corroboré par la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne.

Le Conseil d'Etat prend acte de cet argumentaire et est prêt à accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 16 décembre 2011.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*La Vice-Présidente,*  
Viviane ECKER

6286/06

N° 6286<sup>6</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**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**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(18.1.2012)

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, M. Paul HELMINGER, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Serge URBANY, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 24 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 de la Chambre de Commerce date du 29 juillet 2011.

En date du 20 juin 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 analyse du texte et de l'avis du Conseil d'Etat. Au cours de cette même réunion, la Commission adopte une série d'amendements parlementaires qui sont transmis au Conseil d'Etat en date du 29 août 2011.

Le 16 décembre 2011, le Conseil d'Etat a émis son avis complémentaire.

En date du 11 janvier 2012, la Commission parlementaire a analysé cet avis.

Le présent rapport a été adopté en date du 18 janvier 2012.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous revue 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.

Les modifications projetées visent encore 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.

En outre, 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 sept 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.

\*

### **III. LES AVIS ET LES TRAVAUX PARLEMENTAIRES**

#### **La Chambre de Commerce**

La Chambre de Commerce souligne que le secteur des transports joue un rôle des plus importants dans le contexte économique luxembourgeois, notamment par le nombre de salariés occupés. Le secteur du transport routier compte, à lui seul, environ 8.000 conducteurs professionnels. A ces 8.000 s'ajoutent les conducteurs professionnels (permis C1, C1 + E, C ou C + E) employés par d'autres branches du secteur privé (bâtiment, industrie, grande distribution), ainsi que ceux engagés par le secteur public. En outre, quelque 2.500 à 3.000 conducteurs d'autobus et d'autocars sont également soumis aux dispositions de la précitée loi.

La Chambre professionnelle encourage par conséquent toutes les initiatives visant à favoriser la compétitivité des entreprises concernées (notamment par le biais de la qualification initiale et de la formation continue) respectivement la sécurité routière aux niveaux national, régional et international.

La Chambre de Commerce souscrit aux modifications prévues par le projet de loi, émet cependant de sérieux doutes quant à la mise en œuvre de la loi du 5 juin 2009, respectivement des modifications y rattachées. Selon la Chambre de Commerce, le respect des délais prévus pour les formations obligatoires, en particulier l'accomplissement de la formation continue, requiert la construction du nouveau centre de formation pour conducteurs dans la Commune de Sanem, conformément aux déclarations du gouvernement luxembourgeois du mois de mai 2009.

La Chambre de Commerce ne peut approuver le présent projet de loi que sous la réserve expresse de la prise en compte de ses remarques.

#### **Le Conseil d'Etat et les travaux parlementaires**

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 1er 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.

A noter qu'au cours des travaux parlementaires, il a été confirmé 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 certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé des points 1°, 2° et 4° de l'article premier et n'accordera pas la dispense du second vote constitutionnel si le point 6° de l'article 2 est maintenu dans sa teneur initiale.

Pour le détail de ces critiques du Conseil d'Etat et des travaux parlementaires, il est renvoyé au commentaire des articles.

\*

#### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### 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 1er 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 1er, 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.

Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat approuve les modifications quant au fond apportées par la Commission du Développement durable. Toutefois, il note que le terme „Centre agréé“ proposé par la commission parlementaire apparaît pour la première fois dans les amendements. Comme par ailleurs l'alinéa introductif de l'article 3 de la loi de 2009 retient le terme „centre“ pour désigner la société d'exploitation, le Conseil d'Etat recommande de faire abstraction de l'adjectif „agréé“ afin de rester en ligne avec le libellé de cet alinéa.

La Commission parlementaire fait sienne cette proposition de la Haute Corporation.

## 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 1er 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 Conseil d'Etat prend acte de cet argumentaire et est prêt à accorder la dispense du second vote constitutionnel.

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'abrèger 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“.*

\*

### 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

**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**

**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 est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.“.

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 entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.“.

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 est pris en charge pour un tiers par l'Etat. Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché. Les modalités du remboursement par l'Etat sont arrêtées par voie contractuelle avec le centre de formation.“.

**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 d'agrément 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.“

**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.“

**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.“

**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 18 janvier 2012

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6286

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 02/02/2012 14:05:15	Président: M. Mosar Laurent
Scrutin: 1	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 6286 Formation cont. conducteurs	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 6286	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	45	0	0	45
Procuration:	10	0	0	10
Total:	56	0	0	56

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

## CSV

Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
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 Arendt Nancy)	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. Oberweis Marcel)
M. Weiler Lucien	Oui		M. Weydert Raymond	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wolter Michel	Oui	

## LSAP

M. Angel Marc	Oui	(M. Bodry Alex)	M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Ben	Oui	
M. Haagen Claude	Oui	(M. Negri Roger)	M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui	(M. Fayot Ben)	Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		Mme Spautz Vera	Oui	

## DP

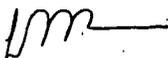
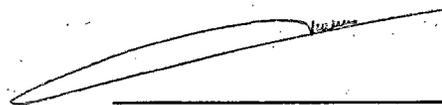
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Bettel Xavier	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Bettel Xavier)
M. Etgen Fernand	Oui		M. Helminger Paul	Oui	
M. Meisch Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Wagner Carlo)
M. Wagner Carlo	Oui				

## ADR

M. Colombera Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	(M. Colombera Jean)
M. Henckes Jacques-Yve	Oui	(M. Kartheiser Fernan)	M. Kartheiser Fernand	Oui	

Le Président:

Le Secrétaire général:

Date: 02/02/2012 14:05:15	Président: M. Mosar Laurent
Scrutin: 1	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 6286 Formation cont. conducteurs	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 6286	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	45	0	0	45
Procuration:	10	0	0	10
Total:	56	0	0	56

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

**déi gréng**

M. Gira Camille

M. Kox Henri

**LSAP**

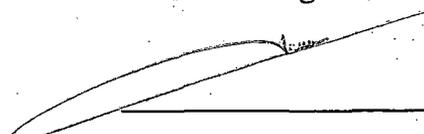
M. Scheuer Ben

**déi Lénk**

M. Urbany Serge

Le Président:

Le Secrétaire général:

6286/07

N° 6286<sup>7</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**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**

\* \* \*

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

(14.2.2012)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 3 février 2012 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**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**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 2 février 2012 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 décembre 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 14 février 2012.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*La Vice-Présidente,*  
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (10H30)

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 4 janvier 2012 (10h30 et 14h00)
2. 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
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 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
    - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
    - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. Examen du document européen COM (2011) 789 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique  
*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai des huit semaines a débuté le 25 novembre 2011 et prendra fin le 20 janvier 2012*
5. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helminger, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz,

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

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

M. Georges Gehl, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Martine Kemmer, M. Marc Schuman, de l'Administration de l'environnement,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 4 janvier 2012 (10h30 et 14h00)**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

Par l'adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 4 janvier 2012 à 10h30, la Commission du Développement durable fait également sienne la prise de position au sujet du débat d'orientation sur le rapport d'activité du Médiateur (2010-2011). Cette prise de position sera transmise aux membres de la Commission des Pétitions.

**2. 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**

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

Cette présentation ne soulève aucun commentaire ; le projet de rapport est adopté à l'unanimité.

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

**3. 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 le Rapporteur présente le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se reporter au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de transposer la directive 2009/31/CE du 23 avril 2009 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone et modifiant la directive 85/337/CEE du Conseil, les directives 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE et 2008/1/CE et le règlement (CE) No 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil. Cette directive établit un cadre juridique pour le stockage géologique du CO<sub>2</sub>, afin de contribuer à la lutte contre le changement climatique. Le stockage géologique du CO<sub>2</sub> est une technologie consistant à capter le dioxyde de carbone émis par les installations industrielles, à le transporter vers un site de stockage et à l'injecter dans une formation géologique souterraine adaptée en vue de son stockage permanent.

Monsieur le Ministre délégué donne à considérer que la directive 2009/31/CE précitée aurait dû être transposée en droit national au plus tard le 25 juin 2011. L'échéance de transposition étant dépassée et la Commission européenne ayant d'ores et déjà adressé une lettre de mise en demeure au Gouvernement luxembourgeois, il demande à la Chambre des Députés de bien vouloir procéder au vote du projet de loi dans les meilleurs délais.

Avant même d'entamer l'examen du projet de loi, les membres de la commission parlementaire, soutenus en ce sens par les représentants gouvernementaux, décident à l'unanimité que le stockage géologique du CO<sub>2</sub> doit être interdit au Luxembourg pour les raisons suivantes :

- parce que le potentiel de stockage est inexistant dans notre pays, notamment pour des raisons géologiques et hydrogéologiques. En effet, trois avis ont été menés et sont arrivés à la conclusion que le territoire luxembourgeois se trouve en dehors des principaux bassins sédimentaires susceptibles d'abriter des réservoirs propices au stockage du CO<sub>2</sub> ;
- afin de respecter le principe de précaution et parce que les risques et l'impact environnemental du stockage géologique du CO<sub>2</sub> ne peuvent actuellement pas être correctement évalués.

Pour concrétiser cette décision, il existe, de l'avis des membres de la Commission du Développement durable, deux options :

- 1) le vote d'une loi consistant à interdire purement et simplement le stockage de CO<sub>2</sub> sur le territoire luxembourgeois ;
- 2) le vote d'une loi plus exhaustive, à l'image de celle proposée par le Gouvernement dans le projet de loi 6302, dans le but d'assurer une transposition fidèle et complète de la directive 2009/31/CE et, parallèlement, le vote d'une motion invitant le Gouvernement à interdire le stockage géologique du CO<sub>2</sub> sur le territoire national.

La première de ces options est celle retenue par le Gouvernement autrichien, qui a élaboré un projet de loi prévoyant d'interdire aussi bien l'exploration afin d'évaluer le potentiel et la capacité de stockage géologique du CO<sub>2</sub> que le stockage du CO<sub>2</sub> proprement dit. Ce projet

de loi est devenu la loi du 28 décembre 2011 (« *Bundesgesetz über das Verbot der geologischen Speicherung von Kohlenstoffdioxid* »). Cette option remporte la faveur du Conseil d'Etat qui, dans son avis du 29 novembre 2011, exprime sa préférence pour suivre l'exemple autrichien plutôt que de mettre en place un instrument juridique complexe dont l'applicabilité restera plus qu'hypothétique. Cette première option remporte également la préférence des groupes parlementaires LSAP, DP et *déi gréng*.

Le groupe parlementaire CSV a plutôt tendance à préférer la seconde option pour les raisons suivantes :

- le Luxembourg se trouve dans l'obligation de transposer la directive européenne en droit national. Or, en cas de non-transposition, la Commission européenne initiera des poursuites à son encontre ;
- outre le risque de poursuite pour non-transposition de la directive, il existerait un risque d'insécurité juridique du fait que notre législation ne serait pas conforme à la législation européenne. Cette insécurité juridique pourrait, le cas échéant, se révéler contreproductive par rapport à l'objectif d'interdire le stockage géologique du CO2 sur notre territoire.

\*

La directive 2009/31/CE prévoit, en son article 4, paragraphe (1) que « *Les Etats membres conservent le droit de déterminer les régions au sein desquelles des sites de stockage peuvent être sélectionnés conformément aux exigences de la présente directive. Cela comprend le droit des Etats membres de ne pas autoriser le stockage dans certaines parties ou la totalité de leur territoire* ». Les membres de la Commission se demandent dans ce contexte si d'autres options ne pourraient pas être envisagées :

- le vote d'une loi qui se limiterait à transposer l'article 4 paragraphe (1) de la directive ;
- le vote d'une loi à l'image de celle proposée dans le projet de loi 6302, mais en y incluant un article interdisant formellement le stockage géologique du CO2 sur le territoire national. Ainsi, les instances européennes ne pourraient pas reprocher au Luxembourg de ne pas avoir transposé la directive, mais en même temps, le stockage géologique du CO2 serait interdit au Luxembourg.

\*

L'avis du Conseil d'Etat mentionne que des projets-pilotes en matière de stockage géologique de CO2 sont actuellement à l'étude en Lorraine. En effet, un projet de captage et de stockage de carbone y est préparé dans le cadre d'ULCOS II. Il est prévu de transporter par pipeline enterrée le CO2 récupéré des hauts-fourneaux de l'usine sidérurgique de Florange, afin de le confiner dans des formations géologiques adaptées. Lors d'une réunion de la commission intergouvernementale franco-luxembourgeoise pour le renforcement de la coopération transfrontalière qui a eu lieu le 21 avril 2011, les deux parties auraient convenu de l'intérêt de se concerter sur ce projet de captage de CO2 et d'étudier les pistes de coopération possibles en la matière entre la France et le Luxembourg. Plusieurs membres de la Commission expriment leur crainte de voir se concrétiser un tel projet à proximité de la frontière luxembourgeoise et réitèrent la nécessité de prévoir une interdiction totale de cette pratique dans notre pays. A leur demande, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures se renseignera sur les personnes présentes au cours de cette réunion intergouvernementale, sur les décisions qui y ont été prises et sur les implications éventuelles de ces décisions.

Au terme de cet échange de vues et après avoir répété leur souhait d'interdire le stockage géologique de CO2 sur le territoire luxembourgeois, les membres de la Commission du Développement durable demandent aux responsables du Ministère d'établir dans les meilleurs délais un avis juridique en la matière. Cet avis devra être le plus exhaustif possible et envisager les avantages et les inconvénients de chacune des options évoquées ci-avant. Une fois que cet avis juridique sera disponible, les membres de la commission parlementaire pourront prendre une décision en toute connaissance de cause quant à la meilleure marche à suivre.

**4. COM (2011) 789 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique**

Monsieur le Ministre délégué présente le document sous rubrique. Pour les détails de son exposé, il est prié de se référer au document repris en annexe du présent procès-verbal.

De l'avis de Monsieur le Ministre délégué, la proposition de règlement ne viole pas le respect du principe de subsidiarité.

La présentation du document ne suscite pas de commentaire de la part des membres de la Commission du Développement durable.

**5. Divers**

Une réunion interparlementaire aura lieu à Bruxelles en date du 21 mars prochain sur le thème « Vers le Sommet Rio + 20 ». Monsieur le Président informe que deux membres de la majorité et deux membres de l'opposition parmi les membres de la Commission du Développement durable ont été autorisés à participer à ladite réunion.

Les membres de la Commission prennent connaissance d'une demande du groupe parlementaire *déi gréng* d'organiser une réunion jointe de la Commission du Développement durable et de la Commission des Finances et du Budget en relation avec la réalisation et le financement des projets du concept « Mobil 2020 ».

Luxembourg, le 27 janvier 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

# ANNEXE



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Luxembourg, le 17 janvier 2012

Département de l'environnement

COM(2011) Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres information ayant trait au changement climatique

Fin novembre 2011, la Commission européenne a présenté une proposition de règlement visant à renforcer les dispositions en matière de surveillance et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre.

Cette proposition de règlement fera l'objet de la procédure de codécision habituelle ; les travaux au Conseil sous présidence Danoise viennent de démarrer.

La proposition de règlement vise à remplacer la législation existante datant de 2004, à savoir la décision 280/2004/CE relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto. La décision de 2004 repose essentiellement sur les exigences découlant du protocole de Kyoto. Entre-temps le contexte a changé, aussi bien au niveau européen qu'au niveau international

A travers cette proposition de règlement, la Commission entend :

- (1) améliorer les dispositions existantes suite aux expériences acquises
- (2) y incorporer les obligations en matière de rapportage émanant :

- (a) au niveau européen du paquet climat / énergie datant de 2009 :

La décision N°406/2009/CE relative à l'effort à fournir par les États membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 (il s'agit de la décision qui fixe l'objectif de réduction de 20% à l'horizon 2020 par rapport à 2005 pour le Luxembourg) prévoit ainsi que la Commission présente des propositions visant à modifier les dispositions existantes en matière de surveillance et de déclaration des émissions afin d'assurer :

- « une surveillance, une déclaration et une vérification des émissions plus rapides, plus efficaces, plus transparents et plus rentables »
- que des projections des émissions après 2020 soient également établies.

D'autres nouveautés sont un rapportage de l'utilisation des revenus issus de la vente aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ces ventes aux enchères – sont concernés les installations industrielles et l'aviation – seront introduites à partir de 2013).

- (b) des décisions prises au niveau international (contexte des Nations unies), avec notamment les Accords de Copenhague et de Cancún.

Il s'agit en particulier de fournir des rapports concernant l'aide / le support (de nature financière et en matière de transfert de technologie, de transfert de capacités) accordée aux pays en développement, ceci afin que l'Union européenne puisse en toute transparence montrer qu'elle honore les engagements auxquels elle a souscrit.

- (3) assurer que les données nécessaires soient collectées afin de permettre le développement de futures politiques et objectifs dans les domaines suivants :

- (a) émissions liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie
- (b) transport maritime (non encore couvert ni au niveau européen ni au niveau international)
- (c) transport aérien : à l'heure actuelle seul le CO<sub>2</sub> est pris en compte ; la proposition de règlement introduit un rapportage pour d'autres gaz à effet de serre émis
- (d) adaptation aux conséquences du changement climatique : rapportage des actions / mesures entreprises au niveau national.

Parmi les obligations actuelles des Etats membres figurent notamment la production :

- d'inventaires annuels des émissions de gaz à effet de serre accompagnés d'un rapport → une série de dispositions techniques seront amendées (production d'estimations intermédiaires) ; des secteurs seront ajoutés (maritime)
- des informations et rapports sur les projections des émissions (tous les deux ans)  
→ fréquence augmentera (annuelle)
- des rapports sur la description des politiques et mesures entreprises pour réduire les émissions (tous les 2 ans).  
→ là aussi la fréquence augmentera (annuelle).



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 11 janvier 2012 (10h30)

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2011
2. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
3. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
4. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
5. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
6. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
7. 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 de l'avis du Conseil d'Etat

8. Continuation de la présentation des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

\*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helming, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

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

M. Alain Disiviscour, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean-Marie Franziskus, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

### **1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2011**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2011 est adopté.

### **2. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, 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 modifier l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cet article comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Conformément à l'article 99 de la Constitution, le projet de loi 6346 prévoit l'autorisation par le législateur d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 16° libellé comme suit : Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler.

Le coût initial estimé du projet, qui a fait l'objet de la loi du 3 juin 2003, était de 113.311.935 euros. Cette position est adaptée par le projet sous rubrique qui porte ce montant à 215.000.000 euros, ce qui équivaut à une augmentation de quelque 102.000.000 euros.

A la demande d'un membre de la commission parlementaire, les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois énumèrent les différentes raisons expliquant que les crédits approuvés en 2003 se sont avérés largement insuffisants. L'augmentation du coût estimé de différentes positions du devis est principalement due aux faits suivants :

- la géologie complexe du site ;
- le nombre important de points fixes à respecter ;
- les difficultés liées aux travaux de terrassement dans les tranchées rocheuses et des mesures de protection des riverains à respecter ;
- les difficultés d'accès aux zones de travail ;
- l'augmentation intervenue au niveau du coût d'un grand nombre de produits et matériaux (le montant de 2003 se basait sur l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2001).

Monsieur le Ministre précise, dans ce contexte, que l'approbation législative du 3 juin 2003 a été donnée sur base d'une étude de faisabilité et d'un devis très sommaire, étant donné que la nouvelle procédure en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure, qui prévoit que la Chambre des Députés se prononce deux fois au sujet d'un projet d'envergure (une première fois au stade de l'avant-projet sommaire puis une deuxième fois au stade de l'avant-projet détaillé), n'était alors pas encore d'application. La nouvelle pratique implique que les projets sont dorénavant déposés beaucoup plus tard dans la procédure de planification afin que la marge d'erreur soit plus réduite.

Suite à plusieurs questions afférentes, il est en outre souligné que :

- lors de l'étude de faisabilité, le coût des mesures compensatoires avait été estimé à 800.000 euros. Au vu des expériences récoltées dans le cadre d'autres projets, ces frais ont été réévalués à la hausse au stade de l'avant-projet détaillé et atteignent désormais 7.000.000 euros. Il est rappelé que le respect de la procédure dite 97/11 nécessite d'effectuer une évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés d'infrastructures de transport avant autorisation, afin de mesurer clairement leur impact sur l'environnement naturel et humain ;
- la mise à double voie du tronçon de ligne vers Sandweiler-Contern, entre le Viaduc de Pulvermühle et la gare de Sandweiler-Contern, qui est actuellement à voie unique et présente des restrictions de capacité dans l'exploitation des trains nationaux et internationaux donnant un accès performant vers le réseau de la Deutsche Bahn et au-delà, permettra de mettre à disposition les capacités nécessaires pour faire face aux exigences qualitatives par rapport aux services voyageurs, et plus particulièrement à l'intensification de la circulation ferroviaire dans le cadre du réseau « Rheinland-Pfalz-Takt ».

### **3. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, 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 modifier l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cet article comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Conformément à l'article 99 de la Constitution, le projet de loi 6347 prévoit l'autorisation par le législateur d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 18° libellé comme suit : Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure).

Le coût initial estimé du projet, qui a fait l'objet de la loi du 3 juin 2003, était de 25.115.000 euros. Cette position est adaptée par le projet de loi sous rubrique qui porte ce montant à 51.100.000 euros.

Le projet en question a pour objet la réalisation d'un réseau de radio ferroviaire numérique intégrée ERTMS/GSM-R. Ce système de radio mobile intégrera les communications vocales ainsi que les transmissions de données ferroviaires. Sa normalisation au niveau européen garantira l'interopérabilité technique avec les gestionnaires d'infrastructure limitrophes et les opérateurs ferroviaires. La mise en place de l'infrastructure GSM-R du réseau ferré luxembourgeois comprend les étapes suivantes :

- planification de la couverture et de la performance du réseau GSM-R en fonction des besoins de tous les utilisateurs de cette infrastructure intégrée ;
- préparation et/ou mise en place des locaux devant abriter les équipements centraux de commutation ainsi que ceux pour la conduite du réseau des stations de base ;
- préparation des sites pour ces dernières, notamment par la mise en place des pylônes d'antenne et la mise à disposition des raccordements en énergie électrique et de transmission de données ;
- fourniture, montage et mise en service des équipements GSM-R centraux et déportés proprement dits.

Suite à une question afférente, les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois effectuent une mise à jour de la situation du projet par rapport à la situation décrite dans l'exposé des motifs du projet de loi au 1<sup>er</sup> avril 2011 :

- sur un total de 85 sites projetés, les travaux d'étude géotechnique et de forage de reconnaissance du sol de fondation sont achevés pour 52 sites et en cours pour 10 sites ;
- sur les 85 sites à réaliser, 61 autorisations de construire ont été délivrées par les administrations communales et 9 demandes ont été introduites ;
- quant aux autorisations de construire en zone verte, 36 ont été délivrées par le Département Environnement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ;
- 29 pylônes en béton ont été érigés et pour 3 autres le montage est en cours.

#### **4. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, 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 6348 se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 26° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 96.200.000 euros, le renouvellement et la modernisation des installations de voie de différents tronçons de la ligne ferroviaire de Luxembourg vers Troisvierges/frontière dite « Ligne du Nord », comprenant également l'exécution de travaux de génie civil pour l'amélioration de la plateforme.

Monsieur le Ministre indique que les installations concernées font partie de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise. Il s'agit plus précisément des tronçons suivants :

- Tronçon Lorentzweiler-Mersch
- Tronçon Cruchten-Ettelbruck/Bürden
- Tronçon Wilwerwiltz-Clervaux

Il est prévu de réaliser les travaux suivants :

- le renouvellement de la voie courante, sur une longueur totale de quelque 47 km,
- la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en œuvre de traverses en béton monobloc avec fixation élastique des rails nécessitant moins d'entretien courant que la voie actuelle,
- le renforcement du profil des rails,
- le remplacement du ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle,
- des travaux de génie civil en vue de l'amélioration, d'une part, de la stabilité de la plateforme pour permettre la pose de traverses en béton et, d'autre part, de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie.

Ces travaux devraient s'étendre jusqu'en 2020.

De la discussion plus générale subséquente à la présentation du projet de loi sous rubrique, il convient de retenir ce qui suit :

- le Ministère prévoit de faire réaliser une planification à l'échelle nationale de tous les parkings-relais déjà existants, ainsi que des parking-relais qu'il conviendra de construire dans un avenir proche, notamment le long de la future Route du Nord aux endroits de jonction avec les gares ferroviaires. Ce réseau ne pourra cependant fonctionner de manière optimale que lorsque l'arrêt « Pont Rouge » sera opérationnel ;
- suite à une intervention évoquant les problèmes d'engorgement des parkings dans les environs de Remich, Monsieur le Ministre fait savoir qu'il est en pourparlers avec les autorités allemandes afin de prévoir des solutions à cette problématique. Est également évoquée dans le contexte la mise en place du SMOT (Schéma de mobilité transfrontalière) ;
- d'une manière générale, les lignes de bus en provenance des trois pays frontaliers et à destination de notre capitale connaissent un grand succès et Monsieur le Ministre est d'avis que le nombre de ces lignes devrait être augmenté. Ceci nécessite cependant une organisation commune avec les autorités des autres pays, notamment au niveau de la tarification. Dans ce contexte, il faut savoir que des accords de tarification ont été passés avec la Rhénanie- Palatinat, avec la Sarre et avec la France (tarifs EUREGIO).

## **5. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, 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 6349 se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 27° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 42.000.000 euros, l'exécution de travaux d'infrastructures en vue du renouvellement et de la modernisation des installations de signalisation sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen (Phase 1). Il s'agit plus précisément du renouvellement des Postes Directeurs de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

La réalisation du projet s'avère nécessaire pour les raisons suivantes :

- augmentation de la sécurité de l'exploitation ferroviaire sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen ;
- maintien de l'exploitation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen tout en préparant la modernisation de la ligne dans le cadre du projet EUROCAPRAIL ;
- préparation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Outre le renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle, ce projet s'accompagnera des modifications suivantes pour augmenter la sécurité en relation avec l'exploitation de la ligne en question :

- implantation des signaux fixes à droite dans le sens de circulation de la voie à laquelle ils s'adressent ou au-dessus de cette voie afin de réaliser une homogénéisation du réseau ferré luxembourgeois ;
- augmentation de la distance de couverture des points dangereux permanents ;
- amélioration de la visibilité des signaux fixes lumineux à partir du poste de conduite du conducteur d'engin moteur ;
- réalisation d'itinéraires de manœuvre supplémentaires à la situation actuelle et nécessaires pour effectuer la desserte du chantier lors de la réalisation de la modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen dans le cadre du projet EUROCAPRAIL.

Monsieur le Ministre précise encore que le planning relatif au déploiement du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS sur le réseau ferré luxembourgeois prévoit la mise en service du dernier lot, à savoir la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen, au cours de l'année 2012. Le Luxembourg sera alors le seul pays de l'UE à avoir équipé la totalité de son réseau de ce système de sécurité.

## **6. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, 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 6351 se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 28° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 51.000.000 euros, la modernisation et le renouvellement des installations fixes en Gare de Differdange. Les travaux concernent plus précisément :

- la modernisation des installations de sécurité et de télécommunications du poste de signalisation de Differdange. Il est prévu d'aménager un poste de signalisation informatisé décentralisé à Differdange et de réaliser la desserte centrale à partir du Poste Directeur de Pétange. Le nouveau poste sera équipé d'une installation de télécommunication de technique moderne permettant également la connexion au futur poste de contrôle centralisé du réseau ferré luxembourgeois ;
- le renouvellement des installations de voie et de la plateforme, qui se justifie par l'âge et l'usure avancés du matériel de la superstructure ;
- la modernisation des installations de traction électrique de cette gare, qui se justifie par la vétusté des poutres de portiques rigides et souples, par l'usure avancée des fils, câbles et du matériel de suspension, par le type d'équipement caténaire de technologie ancienne ainsi que par la nécessité de perfectionner les installations d'alimentation et de rendre plus flexible l'exploitation de celles-ci.

Suite à l'exposé des représentants gouvernementaux et à une question afférente, il est précisé qu'un parking sera construit à proximité de la Gare de Differdange. Ce parking sera divisé en deux unités distinctes : la première sera un parking-relais destiné aux usagers des transports en commun et géré par le Fonds du Rail ; la seconde sera un parking qui sera commercialisé par la Ville de Differdange.

**7. 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**

Suite aux amendements parlementaires adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 19 juillet 2011, le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire en date du 16 décembre 2011.

Pour rappel, dans son avis du 5 juillet 2011, le Conseil d'Etat avait émis deux oppositions formelles :

- la première opposition formelle exigeait une modification des points 1°, 2° et 4° de l'article 1er 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 ». Pour tenir compte de l'opposition du Conseil d'Etat, la commission parlementaire a proposé de ne pas inscrire de montant précis dans le texte, notamment

afin de garder une certaine flexibilité. Dans la foulée, elle a proposé de revenir au libellé des articles 1er, 2 et 5 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la formation 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. Le texte proposé par la Commission précise que l'Etat prend en charge l'intégralité des coûts engendrés par l'organisation et la gestion des cours de la formation initiale, les frais de la formation continue n'étant à charge de l'Etat que pour un tiers, les deux autres tiers étant pris en charge par l'employeur. L'Etat rembourse donc à la société chargée de l'exploitation du centre de formation les coûts occasionnés par la dispense desdites formations aux candidats. Le Conseil d'Etat est d'accord avec cette façon de voir et approuve les modifications quant au fond apportées par la Commission du Développement durable. Toutefois, il note que le terme « Centre agréé » apparaît pour la première fois dans les amendements. Comme par ailleurs l'alinéa introductif de l'article 3 de la loi de 2009 retient le terme « centre » pour désigner la société d'exploitation, le Conseil d'Etat recommande de faire abstraction de l'adjectif « agréé » afin de rester en ligne avec le libellé de cet alinéa. La commission parlementaire décide de faire sienne cette proposition.

- la deuxième opposition formelle du Conseil d'Etat concernait certaines dispositions contenues à l'article 2 point 6° où il est prévu de limiter la validité de l'agrément à une durée de cinq ans. Le Conseil d'Etat s'était interrogé sur la conformité de cette disposition avec l'article 11, paragraphe 1er de la directive « Services » et il avait demandé des justifications supplémentaires, à défaut desquelles il se verrait dans l'impossibilité d'accorder la dispense du deuxième vote constitutionnel. La Commission a fourni ces justifications en se fondant sur une raison impérieuse d'intérêt général, sous la forme du renforcement de la sécurité routière. En effet, selon la Commission, la notion de raison impérieuse d'intérêt général à laquelle se réfèrent certaines dispositions de la directive « Services » couvre certaines justifications dont la sécurité routière, ce qui est corroboré par la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne. Le Conseil d'Etat prend acte de cet argumentaire et est prêt à accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Monsieur le Rapporteur est chargé de préparer son projet de rapport, lequel sera adopté au cours de la réunion du 18 janvier prochain.

## **8. Continuation de la présentation des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006**

Les membres de la Commission du Développement durable avaient entamé l'examen des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006, dans le cadre du débat d'orientation sur les grands projets d'infrastructure (document parlementaire 6331). Pour plus de détails, il est prié de se référer au procès-verbal n°52 de la réunion du 28 septembre 2011.

Les représentants de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois poursuivent la présentation de ces projets. Pour les détails de cette présentation, il est prié de se reporter au document repris en annexe du présent procès-verbal.

Luxembourg, le 18 janvier 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

ANNEXE : Suivi des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

**Légende:**

nouveau projet proposé
changement concept
procédure 97/11 en cours
procédures d'approbation achevées; projet à entamer ou en cours de réalisation

Grands projets d'infrastructure ferroviaire  
ACCORDS DE PRINCIPE prononcés par la Chambre des Députés

<u>Motion</u>	<u>Projet</u>	<u>Montant estimé</u>	<u>Motion du</u>	<u>Source</u>	<u>Etat d'avancement</u>
38	Gare de Bettembourg. Renouvellement et modernisation des installations de signalisation et de télécommunications.	p.m.		Age et usure des installations en service: postes directeurs actuels datant de 1978 et 1982. Intégration ligne Bettembourg-Dudelange-Usines et nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg dans Poste Directeur Bettembourg.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Études APS en cours.
37	Raccordement ferroviaire Kirchberg. Nouvel arrêt "Pont Rouge".	100 000 000 €		Raccordement du Kirchberg par l'aménagement d'un nouvel arrêt aux abords du Pont G-D Charlotte.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Concept général en cours.
36	Création d'un point d'échange à Hollerich	25 342 000 €		Nouveau concept d'exploitation	Nouveau projet proposé en juin 2011. Concept général en cours. Changement concept suite crise économique. (voir motions 2 et 3)
35	Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 2e phase: Renouvellement des installations de traction électrique.	36 420 000 €		Renouvellement et modernisation des installations de traction électrique datant de 1956/57.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Études APS en cours. Changement planning Eurocaprail suite crise économique. (voir motion 12)
34	Point d'arrêt Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrains avec escaliers et ascenseurs.	16 000 000 €		Réaménagement de l'entrée de la Ville de Differdange. Mise en conformité de l'arrêt existant.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Études APS en cours.

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
33	Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 1ère phase: Renouvellement des postes directeurs sur la situation actuelle.	41 500 000 €	21/10/2010	Renouvellement et modernisation des installations de signalisation datant des années 1970.	- Dossier APD transmis au MDDI en date du 08.10.2010. - Analyse par CA IF en date du 29.03.2011. - Infos suppl. transmises le 12.05.2011.  Projet d'exécution en cours. Réalisation dès vote loi afférente. (voir motion 12)
32	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton.	85 000 000 €	19/11/2009	Renouvellement du matériel de superstructure. Age et usure avancés des installations en service.	- Dossier APD transmis au MDDI en date du 08.10.2010. - Analyse par CA IF en date du 29.03.2011. - Infos suppl. transmises le 12.05.2011.
31	Suppression des passages à niveau N°13 et N°14 à Oberkorn.	p.m.	23/10/2008	Augmentation du trafic ferroviaire et des temps de fermeture. Enclavement de quartiers d'habitation.	APD en cours. Phase 1: suppr. PN14 + modernisation arrêt; réalisation 2012 Phase 2: suppression PN13.
30	Gestion centralisée nationale des installations de génie technique.	p.m.	23/10/2008	Surveillance à distance des multiples installations de génie technique. Interface avec les services d'urgence et de l'ordre public.	Concept général en cours.
29	Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.	p.m.	23/10/2008	Augmentation de la fluidité du trafic ferroviaire par des mesures dispositives préventives.	Coût estimé: 8 900 000 €. Projet d'exécution en cours. Début travaux prévu pour sept. 2011.
28	Construction d'une sous-station 225kV / 2x25kV à Flebour.	11 000 000 €	23/10/2008	Stratégie globale de fiabilisation et d'augmentation de capacité électrique du réseau ferré luxembourgeois.	Concept général finalisé.
27	Réaménagement des alentours de la gare d'Ettelbruck.	p.m.	23/10/2008	Réaménagement du bâtiment voyageurs. Création d'une gare routière. Adjonction d'un deuxième souterrain pour voyageurs.	Concept d'ensemble P&Ch + CFL avalisé par acteurs politiques; Partie P&Ch pour motion octobre 2010; APD et projet de loi pour 2012.
26	Port de Mertert. Modernisation et extension des installations fixes.	p.m.	23/10/2008	Renouvellement des installations de voie. Adjonction de voies supplémentaires. Renouvellement des installations de signalisation et du poste directeur.	APS achevé.

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
25	Gare Belval-Usines. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes.	p.m.	23/10/2008	Age et usure avancés des installations en service.	Concept général en cours.
24	Suppression du passage à niveau N°4a à Bettembourg.	p.m.	23/10/2008	Remplacement du passage à niveau existant par un passage supérieur routier enjambant les voies ferrées	Coût estimé: 9 000 000 € Procédure d'adjudication achevée. Réalisation dès achèvement procédures emprises.
23	Triage de Bettembourg/Dudelange. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes.	p.m.	23/10/2008	Augmentation du trafic. Age et usure avancés des installations en service.	<b>Remplacement du projet "Extension débranchement et réception" accordé en 2007 par ce projet.</b> Etudes APD en cours. (voir motion 20)
22	Gare de Bettembourg. Modernisation et renouvellement des infrastructures ferroviaires. (sauf Modul B3 - modification des installations fixes en Gare de Bettembourg, entrée Nord)	p.m.	23/10/2008	Augmentation du trafic. Age et usure avancés des installations en service.	Dossier APD et projet de loi pour 2013.
21	Bettembourg-Dudelange: Un nouveau terminal intermodal et un nouveau terminal d'autoroute ferroviaire.	p.m.	24/10/2007	Estimation préliminaire.	<b>APS achevé fin 2010, Procédure 97/11 lancée -&gt; décision du Gouvernement en attente Etudes APD à la suite.</b>
20	Triage Bettembourg/Dudelange. Extension des faisceaux de débranchement et de réception.	16 000 000 €	24/10/2007	Programme pluriannuel 2007-2016	<b>Remplacement de ce projet par le projet "modernisation complète" accordé en 2008.</b> (voir motion 23)
19	Suppression du passage à niveau N°20b à Lorentzweiler (participation Fonds du Rail).	4 888 292 €	24/10/2007	Dossier d'avant-projet établi par les P&Ch datant d'octobre 2004. Montant total: 9 089 745 €. Participation Fonds du Rail: 50% (indice 588,92)	APS clôturé; Pilotage assumé par P&Ch; Part budgétaire P&Ch en souffrance.
18	Suppression du passage à niveau N°18 à Heisdorf (participation Fonds du Rail).	5 371 703 €	24/10/2007	Dossier d'avant-projet établi par les P&Ch datant d'août 2005. Montant total: 9 313 616 €. Estimation frais CFL: 1 000 000 €. Participation Fonds du Rail: 50% (indice 608,08)	APS clôturé; Pilotage assumé par P&Ch; Procédures d'emprises en suspens.
17	Suppression des passages à niveau N° 91, 91a et 92 à Schifflange (participation Fonds du Rail).	7 254 000 €	24/10/2007	Concept global visant la suppression des passages à niveau PN91, PN91a et PN92 à Schifflange. Dossier de synthèse du 02.05.2007. Montant total: 16 120 000 €. Participation Fonds du Rail: 45%	APS clôturé; Pilotage assumé par P&Ch; Difficultés emprises + remembrement; Inscrit au plan pluriannuel FR 2013.

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
16	Aménagement d'une voie d'évitement à Michelau.		19/12/2006	Montant approuvé 11 452 681 €	Approuvé par la loi du 24.07.2000 (Projet 3) Projet en instance.
15	Ligne du Nord. Reconstruction d'un pont-rivière PK 46,930 (Ettelbruck).		19/11/2009	Montant approuvé 16 800 000 €	Projet approuvé par motion du 19.11.2009 Travaux en cours. Achèvement mi-2011.
14	Gare de Luxembourg. Reconstruction d'un passage supérieur (rue d'Alsace).		19/12/2006	Montant approuvé 19 250 000 €	Approuvé par la loi du 05.06.2009 (Projet 24) Travaux en cours. Achèvement prévu pour début 2012.
13	Gare de Differdange. Renouvellement et modernisation des installations fixes.	50 000 000 €	19/12/2006	Age et usure avancés des installations en service: - le poste de signalisation date de 1952 - les installations de voie de la ligne principale datent de 1988; - les installations des voies accessoires datent de 1954 à 1961 - les installations de traction électrique datent de 1962.	- Dossier APD transmis au MDDI en date du 08.10.2010. - Analyse par CA IF en date du 29.03.2011. - Infos suppl. transmises le 12.05.2011
12	Optimisation ligne Kleinbettingen (Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes dans le cadre du projet Eurocaprail).	85 000 000 €	19/12/2006	Estimation CFL indice des prix de la construction 618,55 du 01/10/2005	<b>Changement</b> suite crise économique: Projet scindé en 3 phases (Postes Directeurs, caténaires, génie civil + voie). Phase 1: Accord de principe prononcé en date du 22.09.2010. (voir motion 33) Phase 2: Nouveau projet proposé (voir nouveau projet 35)
11	Tunnel de raccordement en direction d'Obercorn.	75 000 000 €	19/12/2006	Strategiepapier mobilité.lu 24/01/2002 - Bauindex 554,26 vom 01/10/2001	APS finalisé; projet reporté.
10	Gare périphérique de Kirchberg (LUXEXPO).	p.m.	19/12/2006	Etude de faisabilité suite aux conclusion du groupe de travail "Extension du réseau ferré en Ville de Luxembourg"	Concours d'architecte achevé; projet reporté.
9	Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg (tram léger).	121 940 000 €	19/12/2006	Dossier "Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg" de mars 2006 - Bauindex 618,55 von Oktober 2005	GIE LUXTRAM
	Réaménagement de la Gare de Luxembourg avec les têtes Sud et Ouest (sans les projets 3 et 6).	475 880 000 €	19/12/2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnöfe Howald und Cessingen - Technischer Abschlußbericht vom 12/09/2005 - Bauindex 608,08 vom 01/04/2005	Relancement des études en vue: - de l'abandon du projet train-tram, - de l'abandon de la nouvelle ligne L-Es, - du nouveau concept d'exploitation.

<u>Motion</u>	<u>Projet</u>	<u>Montant estimé</u>	<u>Motion du</u>	<u>Source</u>	<u>Etat d'avancement</u>
7	Installation d'un nouveau Poste Directeur pour la Gare de Luxembourg.	27 045 800 €	19/12/2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen - Technischer Abschlußbericht vom 12/09/2005 - Bauindex 608,08 vom 01/04/2005	Concept général en voie de développement. Etude de faisabilité en cours.
6	Modifications au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 4 et 5 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Howald.	203 300 000 €	19/12/2006	APS d'août 2006 - Bauindex 625,70 vom 01/04/2006	Relancement des études en vue: - de l'abandon du projet train-tram, - de l'abandon de la nouvelle ligne L-Es, - du nouveau concept d'exploitation.
5	Gare périphérique de Howald (espace public).		19/12/2006	montant approuvé 42 878 500 €	Aménagement phase 1: approuvé par la loi du 17.12.2010 (Projet 25) Début des travaux prévu pour 2013.
4	Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg.	383 300 000 €	19/12/2006	APS d'août 2006 - Bauindex 625,70 vom 01/04/2006	Procédure 97/11 en cours. Décision du Gouvernement en Conseil en attente.
3	Modification au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 1 et 2 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Cessange).	232 783 520 €	19/12/2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen - Technischer Abschlußbericht vom 12/09/2005 - Bauindex 608,08 vom 01/04/2005	Suite crise économique remplacement à court terme de ce projet par le nouveau projet "Création d'un point d'échange à Hollerich".  (voir nouveau projet proposé 36)
2	Gare périphérique de Cessange (espace public).	25 000 000 €	19/12/2006	Strategiepapier mobilität.lu 24/01/2002 - Bauindex 554,26 vom 01/10/2001	Suite crise économique remplacement à court terme de ce projet par le nouveau projet "Création d'un point d'échange à Hollerich".  (voir nouveau projet proposé 36)
1	Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette.	481 653 200 €	19/12/2006	APS de novembre 2003 - Bauindex 579,98 vom 01/10/2003	En suspens.

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

6286

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 77**

**24 avril 2012**

---

**Sommaire**

**FORMATION DES CONDUCTEURS PROFESSIONNELS**

<b>Loi du 16 mars 2012 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 .....</b>	<b>850</b>
<b>Règlement grand-ducal du 13 avril 2012 modifiant le 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 .....</b>	<b>851</b>

**Loi du 16 mars 2012 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.**

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 2 février 2012 et celle du Conseil d'Etat du 14 février 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à un second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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 est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.»

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 entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.»

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 est pris en charge pour un tiers par l'Etat. Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché. Les modalités du remboursement par l'Etat sont arrêtées par voie contractuelle avec le centre de formation.»

**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 d'agrément 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 3<sup>e</sup> 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.»

**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.»

**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.».

**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.».

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*

Château de Berg, le 16 mars 2012.  
**Henri**

Doc. parl. 6286; sess. ord. 2010-2011 et 2011-2012.

**Règlement grand-ducal du 13 avril 2012 modifiant le 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.**

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

Vu la loi modifiée 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, telle que modifiée par la suite;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Vu les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce;

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

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'article 8 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, ci-après «le règlement grand-ducal du 2 octobre 2009», est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit:

«Il doit avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes ISO 9001».

**Art. 2.** A la suite de l'article 14 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009, il est inséré un nouvel article 14bis libellé comme suit:

**«Art. 14bis. Enseignants et instructeurs**

(1) Pour l'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue, les enseignants doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaires des catégories du permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés; cette condition n'est pas requise pour l'enseignement des matières théoriques et pratiques qui ne sont pas en relation directe avec la conduite des véhicules dont question;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
- être titulaires d'une formation à la sécurité et à la santé.

(2) L'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs qui doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaires, depuis trois ans au moins, des catégories du permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés;
- justifier d'une pratique régulière de la conduite de ces véhicules;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
- être titulaires d'une formation à la sécurité et à la santé.

(3) Les instructeurs visés sous (2) doivent participer au moins une fois par an à un cours de recyclage de huit heures sur les matières enseignées ainsi qu'au moins à une formation à la sécurité et à la santé tous les quatre ans.»

**Art. 3.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**Claude Wiseler**

Château de Berg, le 13 avril 2012.  
**Henri**