CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7034

Projet de loi ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant
1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ;
2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer ;
3° l'article L. 215-1 du Code du travail

Date de dépôt : 11-08-2016
Date de l'avis du Conseil d'État : 01-03-2017
Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
16-06-2017	Résumé du dossier	Résumé	3
11-08-2016	Déposé	7034/00	6
12-08-2016	Un document de dépôt complémentaire relatif au projet de loi 7034 a été ajouté le 12-08-2016	7034/00A	77
04-11-2016	1) Avis de la Chambre de Commerce (20.10.2016) 2) Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 nov [...]	7034/01	80
23-12-2016	Avis du Conseil d'État (23.12.2016)	7034/02	85
23-01-2017	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	7034/03	110
23-01-2017	Changement d'intitulé Ancien intitulé : Projet de loi ayant pour objet A) la sécurité du tramway; B) de modifier a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circ [...]	7034/03	178
01-03-2017	Avis complémentaire du Conseil d'État (28.2.2017)	7034/04	246
09-03-2017	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Madame Josée Lorsché	7034/05	255
23-03-2017	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°30 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7034	394
11-04-2017	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (11-04-2017) Evacué par dispense du second vote (11-04-2017)	7034/06	396
09-03-2017	Commission du Développement durable Procès verbal (12) de la reunion du 9 mars 2017	12	399
19-01-2017	Commission du Développement durable Procès verbal (08) de la reunion du 19 janvier 2017	08	423
27-10-2016	Commission du Développement durable Procès verbal (02) de la reunion du 27 octobre 2016	02	493
19-06-2017	Publié au Mémorial A n°568 en page 1	7034	528

Résumé

Résumé

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

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

1) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Cette loi est adaptée sur quelques aspects ponctuels, notamment de terminologie.

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

3) l'article L. 215-1 du Code du travail. L'activité des conducteurs de tramway s'écarte de celle des conducteurs de train, par le fait que la circulation des tramways se fait sur la voie publique, dans le respect du Code de la route et relève du transport urbain de voyageurs.
Or, le Chapitre V du Titre Ier du Livre II du Code du travail, intitulé « Durée du travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train », s'applique à tous les salariés chargés notamment des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail (art. 215-1 du Code du travail).
La formulation de l'article L. 215-1 du Code du travail est tellement large, qu'elle pourrait inclure le secteur des tramways.
Cependant, le document parlementaire 6179 de la loi du 2 juin 2011 portant 1. transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire: 2. modification du Code du travail, qui a introduit cet article au Code du travail, précise que l'alinéa 1^' de cet article a été introduit pour inclure les sociétés de transport ferroviaire autres que les CFL. Il ne s'agissait à l'époque en aucune manière d'étendre la dérogation sectorielle à un autre secteur que celui des chemins de fer.
Le projet de loi vise finalement la transposition „entière" de la directive 2005/47/CE en droit national et il généralise, par son intégration au Code du travail, l'application du contenu de la directive susmentionnée sur base d'un régime unique et non discriminatoire des conditions de travail à tous les salariés du secteur ferroviaire.

De plus, la Directive 2005/47/CE précitée du 18 juillet 2005 a exclusivement trait aux travailleurs mobiles occupés dans le secteur des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.
Enfin, le travail d'un conducteur de tramway se rapproche beaucoup plus de celui d'un chauffeur de bus (nécessité d'adapter la vitesse au trafic, circulation sur la voie publique) que de celui d'un conducteur de train (voie dédiée non publique, conduite par cantonnement).
En conclusion, au vu du contexte particulier de l'introduction de cet article et au vu des différences importantes existant entre les deux types de conduite, il serait incohérent de l'appliquer au secteur des tramways.

7034/00

N° 7034

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

P R O J E T D E L O I

ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L.215-1 du Code de travail

* * *

(Dépôt: le 11.8.2016)

SOMMAIRE:

		page
1)	Arrêté Grand-Ducal de dépôt (16.7.2016)	2
2)	Dépêche du Ministre du Développement durable et des Infrastructures au Premier Ministre (18.7.2016)	2
3)	Extrait du procès-verbal n° 20/16 approuvé dans la séance du 17 juin 2016 du Conseil de Gouvernement du 10 juin 2016	3
4)	Texte du projet de loi	4
5)	Exposé des motifs	57
6)	Commentaire des articles	59
7)	Fiche d'évaluation d'impact	67

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

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

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L.215-1 du Code de travail.

Cabasson, le 16.7.2016

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
François BAUSCH

HENRI

*

DEPECHE DU MINISTRE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES AU PREMIER MINISTRE

(18.7.2016)

Monsieur le Premier Ministre,

Par la présente, je vous prie de bien vouloir soumettre à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, qui a été approuvé par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 10 juin 2016.

Je joins en annexe, en 2 exemplaires, le texte du projet, l'exposé des motifs, le commentaire des articles et la fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives et réglementaires.

Les avis des chambres professionnelles concernées seront demandés également et vous parviendront dès réception.

Par ailleurs, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que l'adoption de ce projet revêt un caractère prioritaire, étant donné que le tramway devrait en principe devenir opérationnel au second semestre 2017.

Veuillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
François BAUSCH

*

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL N° 20/16
APPROUVE DANS LA SEANCE DU 17 JUIN 2016 DU CONSEIL DE GOUVERNEMENT DU 10 JUIN 2016

à usage administratif interne

19. AVANT-PROJET DE LOI
ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics,

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L. 215-1 du Code du travail

(DEV.DUR. 60/2016)

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures saisit le Conseil de l'avant-projet de loi sous rubrique ayant pour objet de créer un cadre légal dans le domaine de la sécurité du tramway et d'adapter d'autres législations qui seraient affectées par l'introduction et la circulation de ce mode de transport au Luxembourg.

L'avant-projet de loi se doit de déterminer les exigences en matière de sécurité applicables au système tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic.

Le Conseil marque son accord avec le texte de l'avant-projet de loi sous rubrique qui sera maintenant introduit dans la procédure législative.

Pour extrait conforme
Jean-Paul SENNINGER
Secrétaire général du
Conseil de Gouvernement

Transmis pour information

– à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures
– au Service central de Législation

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

TITRE Ier

Objet et définitions

Art. 1er. *Objet*

La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic.

Art. 2. *Définitions*

Au sens de la présente loi, on entend par:

1. „tramway" tel que défini à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
2. „entreprise de tramway": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de voyageurs par tramway, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;
3. „gestionnaire de l'infrastructure": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est notamment l'établissement, la gestion et l'entretien d'un réseau de tramway, afin d'en assurer la sécurité;
4. „licence d'activité": une autorisation accordée à une entreprise à laquelle est reconnue la qualité d'entreprise de tramway et/ou de gestionnaire d'infrastructure;
5. „réseau de tramway": l'ensemble de l'infrastructure de tramway aérée par un gestionnaire de l'infrastructure;
6. „siège d'opération": le lieu de l'implantation matérielle d'une entreprise à partir duquel elle organise et gère ses activités de façon effective et permanente;
7. „dirigeant": la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise;
8. „entité en charge de la maintenance": une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules (RNV);
9. „véhicule-tramway": véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur rails sur une ligne de tramway (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;
10. „détenteur": la personne ou 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 des véhicules;
11. „registre des véhicules": le registre des véhicules autorisés à circuler sur un réseau de tramway;
12. „sous-systèmes": le résultat de la division du système tramway comme indiqué à l'annexe II de la présente loi. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles s'appliquent, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
13. „exigences essentielles": l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III de la présente loi auxquelles doit satisfaire le système tramway;
14. „organismes compétents": les organismes compétents en matière d'évaluation de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système tramway;
15. „réaménagement": travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;
16. „renouvellement": travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
17. „mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;

18. „bureau technique“: bureau chargé par un organisme compétent pour vérifier la conformité d'un constituant ou d'un sous-système du système de tramway;
19. „entité adjudicatrice“: toute entité, publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de tramway, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur;
20. „type“: un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique;
21. „série“: un nombre de véhicules identiques dont la conception et la réalisation relevé du même type;
22. „surveillance“: les dispositions prises par l'Administration pour surveiller les performances en matière de sécurité après qu'elle a accordé un certificat de sécurité;
23. „système de gestion“: soit les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises de tramway et des gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 24 de la présente loi et conformes aux exigences fixées à l'article 3 de la présente loi, soit le système d'entretien des entités en charge de la maintenance conforme aux exigences fixées à l'article 3 de la présente loi;
24. „contrôle“: les dispositifs mis en place par les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure ou les entités en charge de la maintenance pour vérifier que leur système de gestion est correctement appliqué et efficace;
25. „danger“: une circonstance pouvant mener à un accident;
26. „risque“: la fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage;
27. „analyse de risque“: l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque;
28. „évaluation des risques“: une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint;
29. „appréciation des risques“: le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation des risques;
30. „sécurité“: l'absence de risque inacceptable de dommage;
31. „gestion des risques“: l'application systématique de politiques, procédures et méthodes de gestion aux tâches d'analyse, d'évaluation et de maîtrise des risques;
32. „interfaces“: tous les points d'interaction dans un système ou sous-système, y compris l'exploitation et l'entretien où différents acteurs du secteur de tramway collaborent pour gérer les risques;
33. „acteurs“: toutes les parties qui participent, directement ou par des accords contractuels, à l'application de la présente loi;
34. „exigences de sécurité“: les caractéristiques de sécurité (qualitatives ou quantitatives, ou, au besoin, qualitatives et quantitatives) devant être observées dans la conception, l'exploitation (y compris les règles d'exploitation) et l'entretien d'un système pour que les objectifs de sécurité établis par la législation ou l'entreprise soient atteints;
35. „mesures de sécurité“: une série de mesures permettant de réduire la fréquence d'occurrence d'un danger ou d'en atténuer les conséquences afin d'atteindre et/ou de maintenir un niveau de risque acceptable;
36. „proposant“:
    a) une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure qui met en oeuvre des mesures de maîtrise des risques, ou
    b) une entité chargée de l'entretien qui met en oeuvre des mesures de maîtrise de risques, ou
    c) le demandeur d'une autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle;
37. „rapport d'évaluation de la sécurité“: le document contenant les conclusions de l'évaluation du système concerné effectuée par un organisme d'évaluation;
38. „organisme d'évaluation“: la personne, l'organisation ou l'entité indépendante et compétente, externe ou interne, qui procède à des investigations pour formuler un jugement fondé sur des preuves au sujet de l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité qu'il doit satisfaire;

39. „critère d'acceptation des risques“: les éléments au regard desquels l'acceptabilité d'un risque particulier est évaluée; ces critères sont utilisés pour déterminer si le niveau d'un risque est suffisamment bas pour qu'il ne soit pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour le réduire davantage;
40. „registre des dangers“: le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés et les mesures y afférentes, l'origine des dangers et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer;
41. „identification des dangers“: le processus consistant à détecter, à inventorier et à caractériser les dangers;
42. „principe d'acceptation des risques“: les règles utilisées pour déterminer si le risque lié à un ou plusieurs dangers particuliers est acceptable ou non;
43. „règles de l'art“: un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers;
44. „système de référence“: un système dont l'usage a prouvé qu'il présente un niveau de sécurité acceptable et par rapport auquel il est possible d'évaluer, par comparaison l'acceptabilité des risques présentés par un système en cours d'évaluation;
45. „estimation des risques“: le processus qui est utilisé pour aboutir à une mesure du niveau des risques analysés et qui comprend les étapes suivantes: estimation de lia fréquence, analyse des conséquences et intégration des informations y afférentes;
46. „système technique“: un produit ou un ensemble de produits, y compris la conception, la mise en oeuvre et la documentation; le développement d'un système technique débute par la spécification de ses exigences et se termine par son acceptation; bien que la conception des interfaces pertinentes avec le comportement humain soit prise en considération les opérateurs humains et leurs actions ne font pas partie du système technique; le processus d'entretien est décrit dans les manuels d'entretien mais ne fait pas en tant que tel partie du système technique;
47. „accident catastrophique“: un accident touchant généralement un grand nombre de personnes et entraînant de multiples décès;
48 „acceptation de la sécurité“: le statut donné par le proposant au changement sur la base du rapport d'évaluation de la sécurité fourni par l'organisme d'évaluation;
49. „système“: toute partie du système tramway qui, dans le cadre d'une analyse de risque, fait l'objet d'un changement, qu'il soit de nature technique opérationnelle ou organisationnelle;
50. „règle nationale de sécurité“: toute règle contenant des exigences en matière de sécurité dans le domaine du tramway, imposée au niveau national et applicable aux entités titulaires, d'une certification de la sécurité;
51. „organisme d'évaluation de la conformité“: l'organisme d'évaluation de la conformité tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;
52. „organisme national d'accréditation“: l'organisme national d'accréditation tel que défini à la loi du 4 juillet 2014 précitée;
53. „accréditation“: l'accréditation au sens de l'article 1 de la loi du 4 juillet 2014 précitée;
54. „reconnaissance“: l'attestation établie par un organisme national autre que l'organisme national d'accréditation spécifiant que l'organisme d'évaluation satisfait aux exigences établies à l'annexe VIII de la présente loi lui permettant d'exercer l'activité d'évaluation indépendante visée à l'article 61 paragraphes 1 et 2;
55. „défaillance systématique“: une défaillance qui se produit de manière répétée en présence d'une combinaison d'entrées particulière ou dans des conditions environnementales ou d'application particulières;
56. „panne systématique“: une panne inhérente à la spécification, à la conception, à la fabrication, à l'installation, à l'exploitation ou à l'entretien du système évalué;
57. „dispositif de sécurité“: une mesure technique, opérationnelle ou organisationnelle de contrôle des risques située en dehors du système évalué, qui réduit la fréquence d'apparition d'un danger ou atténue la gravité des conséquences potentielles de ce danger;
58. „accident critique“: un accident touchant généralement un très petit nombre de personnes et entraînant au moins un décès;

59. „hautement improbable“: la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-9} par heure d'exploitation;
60. „improbable“: la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-7} par heure d'exploitation;
61. „l'Administration“: l'Administration des Chemins de Fer instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009;
62. „conducteur de tramway“: dénommé ci-après le „conducteur“, toute personne apte et autorisée à conduire, pour le compte d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire d'infrastructure, de façon autonome, responsable et sûre des tramways et véhicules assimilés;
63. „candidat“: toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité;
64. „candidats-conducteur“: toute personne postulant à l'admission ou au maintien à la fonction de conducteur;
65. „employeur“: l'entreprise de tramway ou le gestionnaire d'infrastructure à l'initiative ou pour le compte de laquelle ou duquel un candidat se soumet aux examens prévus à l'article 75 ou suit des cours de formation à des tâches de sécurité;
66. „registre des licences“: le registre regroupant les informations relatives à la licence de conducteur;
67. „registre de l'infrastructure“: le registre regroupant les informations relatives à l'infrastructure de tramway.

TITRE II

Généralités

Chapitre Ier – *Exigences*

Art. 3. Le système tramway tel que défini à l'annexe I de la présente loi satisfait aux exigences essentielles telles que définies à l'annexe III de la présente loi.

Le système tramway est constitué de sous-systèmes de nature structurelle et de nature fonctionnelle tels que définis à l'annexe II de la présente loi, y compris les interfaces entre les différents sous-systèmes.

TITRE III

Missions de l'Administration des Chemins de Fer

Art. 4. L'Administration des Chemins de Fer créée par la loi modifiée du 22 juillet 2009, ci-après dénommée „Administration“, veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine du tramway en conformité avec les dispositions en vigueur. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans ce registre et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour;
b) instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre de la certification de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité sont remplies;
c) autoriser en application du titre II la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système tramway implanté au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur un réseau de tramway, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;

e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur un réseau de tramway;

f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine du tramway, y compris le système des règles nationales;

g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité dans le domaine du tramway;

h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité dans le domaine du tramway;

i) échanger les informations et expériences avec ses homologues en vue de toute évolution en matière de sécurité du système tramway;

j) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la gestion de la sécurité.

Art. 5. Avant le premier avril de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:

a) les informations sur l'évolution de la sécurité au système tramway, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis par le ministre sur proposition de l'Administration,

b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité au système tramway,

c) l'évolution de la certification en matière de sécurité,

d) les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure de tramway et des entreprises de tramway et les enseignements qui en ont été tirés.

Art. 6. 1. Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut confier des missions à du personnel qualifié appartenant à une autorité de sécurité étrangère ou à une société spécialisée, à condition que:

– la société présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise de tramway visés par ses inspections et contrôles;

– l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;

– les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;

– les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

2. Les frais d'inspection et de contrôlé sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

3. Pour l'exécution ce ses missions l'Administration peut demander l'assistance des gestionnaires ode l'infrastructure et des entreprises de tramway. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 4 de la présente loi, elle a le droit, de demander rapport aux organes de direction, et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle.

4. Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 7. Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées, notamment les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de tramway. Les avis des parties concernées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

TITRE IV

Mise en place et gestion de la sécurité

Art. 8. 1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.

L'Administration établit et publie la liste des règles de sécurité nationales.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.

3. Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par la présente loi et par les règles de sécurité nationales.

4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.

Le rapport de sécurité contient:

a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Art. 9. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système tramway et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 8, paragraphe 1er et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 24 paragraphe 2 de la présente loi.

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

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise de tramway dans l'exploitation du système tramway n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise de tramway respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 10. La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues au titre V relatif à la licence d'activité et à la certification de sécurité de le présente loi.

La preuve du respect de ces conditions est rapporter soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à article 11 de la présente loi, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier.

TITRE V

Licence d'activité et certification de sécurité dans le secteur du tramway

Chapitre Ier – *Licence d'activité*

Art. 11. Toute entité exerçant des activités de transport et/ou de gestion de l'infrastructure de tramway doit être titulaire d'une licence d'activité délivrée conformément au chapitre I du présent titre et d'une certification de sécurité conformément au chapitre II du présent titre.

Une entité peut exercer conjointement les activités d'entreprise de tramway et de gestionnaire d'infrastructure.

Art. 12. L'autorité responsable pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait pour les motifs et dans les formes prévues ci-après d'une licence d'activité est le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme „le ministre".

Art. 13. Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes:

– d'honorabilité
– de capacité financière appropriée
– de capacité professionnelle
– en matière de couverture de la responsabilité civile,

spécifiées aux articles 14 à17.

Art. 14. L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu.

Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le ou les dirigeants

– n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, notamment pour des infractions commises dans le domaine commercial;
– n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;
– n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport de tramway, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité;
– n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail.

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

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.

Art. 15. 1. La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

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

Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:

a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;

b) fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;

c) capital d'exploitation;

d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;

e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.

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

En vue de l'appréciation de la capacité financière l'entreprise doit présenter un rapport d'un réviseur d'entreprises qui comporte en particulier toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au premier alinéa du présent paragraphe et qui est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

Art. 16. L'entité apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux activités pour lesquelles la licence sera valable.

L'entité doit respecter les dispositions légales en matière fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel au service, de ses voyageurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.

Art. 17. L'entité doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières, de sa responsabilité civile, pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport de tramway.

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

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

Art. 18. ***Validité de la licence***

La licence est valable aussi longtemps que l'entité remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, le ministre peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les 10 ans.

Des dispositions spécifiques, concernant la suspension ou le retrait d'une licence, peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Art. 19. ***Licence temporaire, approbation, suspension et révocation***

1. Le ministre peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre par une entité à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

Le ministre suspend ou retire la licence si elle constate que l'entité ne satisfait plus aux exigences.

2. Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendu ou retirée pour cause ou non-respect des exigences en matière de capacité financière le ministre peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entité, pour autant que la sécurité, ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

3. Le titulaire d'une licence doit informer le ministre dans les meilleurs délais de toute modification pouvant affecter la validité de la licence. En cas de modification affectant la validité d'une licence, le

ministre peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande. L'entité en cause peut poursuivre ses activités, à moins que le ministre ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée.

4. Si une entité envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise au ministre en vue d'un réexamen.

5. Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entité, le ministre ne l'autorise pas à conserver sa licence si elle est convaincue qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

Art. 20. ***Procédure de délivrance des licences***

1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par une inscription au Mémorial B.

2. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Le ministre prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.

3. Les décisions du ministre sont soumises à un contrôle juridictionnel.

Chapitre II – *Certification en matière de sécurité*

Art. 21. La prestation des activités de transport d'une part et de gestion de l'infrastructure d'autre part nécessite la détention d'une certification spécifique à l'activité concernée de l'entité.

a) La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.

b) La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Art. 22. 1. Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.

La notification mentionne le nom et l'adresse des entités, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

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

Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée la procédure est faite par défaut.

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

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

3. Le ministre peut à tout instant vérifier la validité de la certification de sécurité et le respect des conditions de validité.

Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.

Le certification de sécurité n'est valable qu'à condition pour l'entité concernée de respecter outre les exigences fixées dans la certification de sécurité, les dispositions nationales concernant la santé, la

sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur du tramway.

L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement constaté et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.

Le ministre, après avis de Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

4. Les décisions de refus du ministre sont motivées.

Art. 23. 1. En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways.

2. En vue de le délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande notamment une copie de la licence prévue au chapitre I du présent titre. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications à la base de cette demande.

Art. 24. ***Système de gestion de la sécurité***

1. La certification confirme l'acceptation de système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et le portée des activités couvertes.

2. Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de tramway. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et commentaire l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

3. Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

dans les règles nationales,

ou dans d'autres règles pertinentes ou dans les décisions de l'autorité,

et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en oeuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

Art. 25. 1. La certification de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

En vue de son renouvellement, l'entité doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'Administration.

2. La certification de sécurité est mise à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le titulaire de la certification de sécurité informe sans délai l'Administration de toute modification de ce type.

TITRE VI

Autorisation de mise en service

Chapitre Ier – *Sous-systèmes*

Art. 26. ***Procédure de mise en service***

1. L'Administration autorise au préalable la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway qui sont implantés ou exploités sur les réseaux de tramway.

Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles visées au titre II.

L'Administration vérifie:

– la conformité du sous-système par rapport aux règles nationales applicables en la matière,

– la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent et,

– l'intégration en sécurité des sous-systèmes.

Art. 27. L'Administration vérifie, avant que ces sous-systèmes soient mis en service qu'ils soient conformes, le cas échéant, aux règles nationales de sécurité en matière d'exploitation et de maintenance.

Art 28. 1. Le requérant soumet à l'Administration un dossier concernant le ou l'ensemble de sous-systèmes et leur usage prévus au réseau tramway comportant les informations suivantes:

a) la déclaration de vérification;

b) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le sous-système répond aux exigences essentielles et est compatible avec les autres sous-systèmes;

c) les éléments afférents à la certification de conformité;

d) le programme de maintenance;

e) le cas échéant, les documents justificatifs attestant que la mise en service du sous-système a déjà été autorisée;

f) le cas échéant, les registres faisant apparaître l' historique de la maintenance du sous-système ainsi que les modifications techniques apportées après l'autorisation.

2. L'Administration fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service.

Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'Administration, dans les meilleurs délais et au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique.

L'Administration peut demander que:

– des informations complémentaires soient fournies,

– des analyses de risque soient effectuées en application, ou

– que des essais soient réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 1 des points b) et f) du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur.

Dès lors, la décision de l'Administration intervient dans les meilleurs délais et au plus tard

i) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'Administration;

ii) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration.

L'Administration définit, après consultation du requérant, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le requérant, met tout en oeuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément à la présente loi sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises de tramway et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation sur les réseaux tramway conformément au titre V.

Art. 29. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation émise par elle-même.

L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.

Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation de l'autorisation prévue au paragraphe suivant.

La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.

Art. 30. Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration des Chemins de Fer doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.

Si la décision est maintenue, le requérant, pour des raisons dûment justifiées, peut demander au ministre de revoir la décision de l'Administration.

Art. 31. Après la mise en service de ces sous-systèmes, cette vérification a lieu par l'Administration:

a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité;

b) pour les véhicules-tramways, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité.

Art. 32. A ces fins, le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

En particulier, la cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit titre établie.

Art. 33. Les sous-systèmes sont exploités en conformité avec les exigences essentielles les concernant.

Art. 34. Dans le cas d'un sous-système qui a déjà été mis en service dans un autre Etat, l'Administration peut appliquer, sans réduire le niveau global de sécurité le principe de la reconnaissance mutuelle.

Art. 35. L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes compétents et les requérants restent responsables de la conformité du sous-système, y compris les véhicules-tramways, par rapport aux exigences techniques et critères imposés.

Art. 36. ***Conformité avec les dispositions nationales***

1. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway sont considérés comme conformes aux exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration de vérification.

2. Sur base d'une proposition préalable du requérant et pour chaque sous-système, l'Administration établit et publie une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles.

L'Administration veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées.

3. Le ministre agrée également les organismes compétents chargés d'appliquer dans le cas de ces règles techniques la procédure de vérification visée à l'article 38 de la présente loi.

Art. 37. ***Procédure d'établissement de la déclaration de vérification***

1. En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification définie par le ministre sur proposition de l'Administration.

Art. 38. ***Vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques***

1. Le requérant fait instruire à ses frais la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage par un organisme compétent.

2. La mission de l'organisme compétent, chargé de la vérification d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans les registres prévus aux articles 45 et 46 de la présente loi.

3. L'organisme compétent est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système.

Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

4. L'organisme compétent délivre les certificats de vérification. Il peut également délivrer des certificats de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.

5. Les prestations à fournir par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure assorties des épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du fabricant ou de son mandataire. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme comptent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure.

Art. 39. ***Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles***

Lorsque l'Administration constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

Art. 40. ***Mise en service de sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement***

1. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduit auprès de l'Administration un dossier décrivant le projet.

L'Administration examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en oeuvre, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

L'Administration arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le requérant ait introduit le dossier complet.

La décision d'autorisation de mise en service peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

2. Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.

3. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation.

L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.

Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation prévue au paragraphe 4.

4. La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.

Art. 41. ***Autorisation par type***

1. L'Administration peut délivrer des autorisations par type. L'autorisation pour un sous-système porte également sur le type correspondant.

2. Le sous-système qui est conforme à un type qui a déjà été exploité sur le réseau de tramway est autorisé par l'Administration sur la base d'une déclaration de conformité délivrée antérieurement avec le type considéré présentée par le requérant, sans autre vérification.

3. En cas de modification des règles nationales sur la base desquelles un type de sous-système a été autorisé, le détenteur de l'autorisation par type, s'il désire continuer à exploiter ce type de sous-système, doit immédiatement informer l'Administration.

A cet effet le détenteur:

a) établit un dossier prouvant que le type de sous-système reste conforme aux nouvelles dispositions; sur base de ce dossier l'Administration décide si l'autorisation par type reste valable ou si une nouvelle autorisation doit être demandée;

b) doit le remettre en conformité et introduire une nouvelle demande, s'il est manifeste que le type de sous-système ne répond plus aux nouvelles dispositions.

Les critères que vérifie l'Administration en cas de révision d'une autorisation par type délivrée antérieurement se limitent aux règles ayant été modifiées. Cette nouvelle autorisation par type n'affecte pas les autorisations ayant déjà été délivrées sur le base d'un type autorisé précédemment.

4. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec les procédures de vérification fixées par l'Administration.

Chapitre II – *Organismes compétents, Organismes d'évaluation et bureaux techniques*

Art. 42. ***Organismes compétents***

1. Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe V de la présente loi, le ministre peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés „organismes compétents".

Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales des constituants et des sous-systèmes.

2. Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude a l'emploi visée au paragraphe 1 sont agréés par arrêté ministériel, sur avis de l'Administration, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence. L'agrément a une durée de validité de cinq ans.

3. Tout organisme, détenant un tel agrément dont la validité touche à sa fin, peut demander un renouvellement de celui-ci, conformément aux dispositions de cet article.

4. L'évaluation du ou des organismes candidats interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe V de la présente loi. Les organismes qui sont déjà accrédités ou nommés dans un autre Etat sont présumés répondre auxdits critères à condition de présenter à l'Administration les documents y relatifs.

5. Tout organisme prétendant à être nommé organisme compétent, doit fournir une déclaration tenant lieu de serment qu'il possède les capacités professionnelles d'évaluer la conformité relative au 2ème alinéa du paragraphe 1.

6. Si un organisme compétent ne satisfait plus aux critères visés dans le présent article, le ministre peut retirer l'agrément dont bénéficie l'organisme en question.

Art. 43. ***Organismes d'évaluation***

Le requérant peut avoir recours aux services d'un organisme d'évaluation tel que défini à l'article 61 de la présente loi et selon les modalités y prescrites.

Art. 44. ***Bureaux techniques***

En vue de l'accomplissement des missions qui leur seront dévolues en vertu de la présente loi, les organismes compétents et les organismes d'évaluation peuvent avoir recours, en cas de besoin, à des bureaux techniques.

Les bureaux techniques exerceront leur mandat sous la responsabilité et le contrôle respectivement d'un organisme compétent.

Il peut être procédé à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme et le gestionnaire de l'infrastructure.

Chapitre III – *Registres*

Art. 45. ***Système d'immatriculation des véhicules-tramways***

1. Tout véhicule-tramway mis en service sur le système de tramway porte un numéro qui lui est attribué par l'Administration lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.

2. L'Administration tient un registre des véhicules-tramways autorisés. Le registre est accessible sur demande motivée auprès de l'Administration.

Ce registre répond aux critères suivants:

a) le numéro d'identification de la rame;

b) le numéro d'autorisation de mise en service établie par l'Administration;

c) le numéro de construction des éléments constitutifs d'une rame;

d) le détenteur, le constructeur et l'entité en charge de la maintenance;

e) les caractéristiques techniques de la rame;

f) la date de construction;

g) les modifications.

3. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre des véhicules-tramways, la destruction d'un véhicule-tramway ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule-tramway.

Art. 46. ***Registre de l'infrastructure***

L'Administration détermine les critères du registre de l'infrastructure.

La tenue du registre est à charge du gestionnaire d'infrastructure.

Le registre est mis à la disposition des intéressés sur leur demande au gestionnaire d'infrastructure.

Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des règles applicables.

Art. 47. ***Registre des organismes compétents et des organismes d'évaluation***

L'agrément des organismes compétents et la reconnaissance des organismes d'évaluation font l'objet d'un registre tenu et publié par l'Administration.

Art. 48. ***Langues de correspondance***

Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités nationales doivent être rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.

TITRE VII

Surveillance et contrôle

Chapitre Ier – ***Surveillance exercée par l'Administration après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité***

Art. 49. ***Certificat de sécurité***

Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificat de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi.

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.

Elle comprend:

a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certification de sécurité vise à article 22 introduites par les entreprises de tramway;

b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité a accordé le certificat.

Art. 50. ***Agrément de sécurité***

Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certification de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi.

L'Administration établi cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend:

a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certificat de sécurité visé à l'article 22 introduites par les entreprises de tramway;

b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité a accordé le certificat.

Art. 51. ***Procédures d'évaluation des demandes***

Lorsqu'elle examine des demandes, l'Administration applique la procédure approuvée par le ministre afin d'évaluer la conformité de ces demandes aux exigences. L'Administration utilise les critères d'évaluation approuvés par le ministre.

Art. 52. ***Surveillance***

Après avoir accordé un certificat de sécurité, l'Administration surveille la continuité de la mise en oeuvre par les entreprises de tramway, de leur système de gestion de la sécurité et appliquent les principes de surveillance exposés dans la méthode approuvée par le ministre.

Chapitre II – ***Contrôle exercé par les entreprises de tramway et le(s) gestionnaire(s) d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou agrément de sécurité***

Art. 53. ***Objet***

1. Le présent chapitre vise une méthode de sécurité en matière de contrôle, permettant de gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion.

2. Le présent chapitre est utilisé pour les finalités suivantes:

a) vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée au titre V, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée au titre V;

b) vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés; et

c) identifier et mettre en oeuvre des mesures appropriées de nature préventive et/ou corrective si des manquements pertinents sont constatés concernant les points a) et b).

3. Le présent chapitre s'applique après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi qu'aux entités en charge de la maintenance.

Art. 54. ***Processus de contrôle***

1. Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance:

a) sont chargés de mener le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi;

b) veillent à ce que les mesures de contrôle des risques mises en œuvre par leurs contractants soient également contrôlées conformément au présent chapitre. A cette fin, ils appliquent le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi ou concluent des dispositions contractuelles imposant à leurs contractants de l'appliquer.

2. Le processus de contrôle comprend les activités suivantes:

a) définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle;

b) collecte et analyse d'informations;

c) établissement d'un plan d'action pour les cas de manquement inacceptable aux exigences fixées dans le système de management;

d) mise en œuvre du plan d'action éventuellement établi;

e) évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action éventuellement établi.

Art. 55. ***Echange d'informations entre les acteurs concernés***

1. Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance, y compris leurs contractants, concluent des dispositions contractuelles garantissant ou ils s'échangent mutuellement toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité obtenues en appliquant le processus de contrôle décrit à l'annexe VI, afin de permettre aux autres parties de prendre les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

2. Si les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance décèlent grâce au processus de contrôle, un risque pertinent pour le sécurité résultant d'anomalies d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements d'équipements techniques, notamment ceux de sous-systèmes structurels, ils signalent ces risques aux autres parties concernées afin de leur permettre de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

Art. 56. ***Rapports***

1. Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de tramway rendent comptent de l'application du présent chapitre à l'Administration dans les rapports annuels sur la sécurité qu'ils lui soumettent.

2. Le rapport annuel d'entretien des entités en charge de la maintenance contient des informations sur l'expérience acquise par les entités chargées de l'entretien dans l'application du présent chapitre.

Chapitre III – *Evaluation et appréciation des risques*

Art. 57. ***Objet***

1. Le présent chapitre vise une méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques.

Art. 58. ***Champ d'application***

1. Le présent titre s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36 lorsqu'il apporte des changements au système de tramway.

Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle. En ce qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les processus d'exploitation ou d'entretien sont pris en compte conformément aux règles de l'article 59.

2. Lorsque, sur la base d'une évaluation fondée sur les critères fixés à l'article 59, paragraphe 2, points a) à f):

a) le changement est considéré comme significatif, le processus de gestion des risques établi à l'article 60 est appliqué;

b) le changement n'est pas considéré comme significatif, il suffit de conserver la documentation appropriée pour justifier la décision.

3. Le présent chapitre s'applique également aux sous-systèmes de nature structurelle si le changement est significatif au sens de l'article 59, paragraphe 2, auquel cas le processus de gestion des risques établi à l'article 60 est appliqué dans le cadre de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle afin de garantir leur intégration en sécurité dans un système existant.

Art. 59. ***Changements significatifs***

1. S'il n'existe pas de règle nationale, le proposant prend en compte l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système de tramway.

Si le changement proposé n'a pas d'incidence sur la sécurité, il n'est pas nécessaire d'appliquer le processus de gestion des risques visé à l'article 60.

2. Si le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le proposant détermine l'importance du changement, sur la base des critères suivants:

a) conséquence d'une défaillance: le scénario réaliste le plus défavorable en cas de défaillance du système évalué, compte tenu de l'existence de dispositifs de sécurité en dehors de ce système;

b) innovation utilisée dans la mise en oeuvre du changement: il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur de tramway que de ce qui est nouveau pour l'organisation mettant en œuvre le changement;

c) complexité du changement;

d) suivi: l'impossibilité de suivre le changement mis en oeuvre tout au long du cycle de vie du système et de prendre des mesures adéquates;

e) réversibilité: l'impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement;

f) additionnalité: l'évaluation de l'importance du changement, compte tenu de tous les changements liés à la sécurité qui ont été apportés récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérés comme significatifs.

3. Le proposant conserve une documentation appropriée pour justifier sa décision.

Art. 60. ***Processus de gestion des risques***

1. Le proposant est chargé d'appliquer le présent chapitre, y compris d'évaluer l'importance du changement sur la base des critères de l'article 59, et de mener le processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.

2. Le proposant veille à ce que les risques introduits par ses fournisseurs et par ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, soient également gérés conformément au présent chapitre. A

cette fin, le proposant peut demander, en vertu d'arrangements contractuels, que ses fournisseurs et ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, participent au processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.

Art. 61. ***Evaluation indépendante***

1. Un organisme d'évaluation évalue en toute indépendance l'adéquation tant de l'application du processus de gestion des risques décrit à l'annexe VII que des résultats de ce processus. Ledit organisme satisfait aux critères énoncés à l'annexe VIII de la présente loi.

2. Aux fins de l'évaluation indépendante, l'organisme d'évaluation:

a) veille à comprendre dans les détails le changement significatif sur la base de la documentation fournie par le proposant;

b) évalue les processus de gestion de la sécurité et de la qualité appliqués durant la conception et la mise en oeuvre du changement significatif, si ces processus ne sont pas déjà certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité compétent;

c) évalue l'application desdits processus durant la conception et la mise en oeuvre du changement significatif.

Lorsqu'il a terminé son évaluation conformément aux points a), b) et c) l'organisme d'évaluation remet le rapport d'évaluation de la sécurité prévu à l'article 65 et à l'annexe IX.

3. Les doublons dans les travaux relatifs aux évaluations suivantes sont évités:

a) l'évaluation de la conformité du système de gestion de la sécurité et du système d'entretien des entités en charge de la maintenance; et

b) l'évaluation de la conformité réalisée par un organisme compétent; et

c) les évaluations indépendantes réalisées par l'organisme d'évaluation.

4. Le proposant peut choisir l'Administration comme organisme d'évaluation lorsque ladite autorité propose ce service et lorsque les changements significatifs concernent les cas suivants:

a) le certificat de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification, du type ou de la portée des activités;

b) le certificat de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité;

c) l'agrément de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'alimentation en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien;

d) l'agrément de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle en matière de sécurité.

Art. 62. ***Reconnaissance de l'organisme d'évaluation***

L'organisme d'évaluation visé à l'article 61 est reconnu selon les critères fixés à l'annexe VIII de la présente loi.

Art. 63. ***Types de reconnaissance de l'organisme d'évaluation***

1. La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut être des types suivants:

a) reconnaissance par le ministre d'une organisation ou d'une partie de celle-ci, ou d'une personne;

b) reconnaissance par l'Administration de la capacité d'une organisation, d'une partie de celle-ci, ou d'une personne, à effectuer une évaluation indépendante sous la forme de l'évaluation et du contrôle du système de gestion de la sécurité d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 64. ***Validité de la reconnaissance***

1. Dans le cas visé à l'article 63, paragraphe 1, points a) la période de validité de la reconnaissance n'excède pas cinq ans à compter de la date à laquelle elle a été accordée.

Art. 65. ***Rapports d'évaluation de la sécurité***

1. L'organisme d'évaluation fournit au proposant un rapport d'évaluation de la sécurité conformément aux exigences fixées à l'annexe IX. Le proposant est responsable de déterminer l'opportunité et la manière de prendre en compte les conclusions du rapport d'évaluation de la sécurité aux fins de l'acceptation de la sécurité du changement évalué. Le proposant justifie sa position et documente la partie du rapport d'évaluation de la sécurité qu'il conteste, le cas échéant.

2. Dans le cas visé à l'article 58 paragraphe 3, conformément au paragraphe 4 du présent article, la déclaration visée à l'article 66 est acceptée par l'Administration dans sa décision d'autoriser la mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules-tramways.

3. L'Administration ne peut pas demander de contrôles ou d'analyses de risque supplémentaires, sauf si elle est en mesure de démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité.

4. Lorsqu'un système ou une partie d'un système ont déjà été acceptés à l'issue du processus de gestion des risques, le rapport d'évaluation de la sécurité qui en découle ne peut être remis en question par aucun autre organisme d'évaluation chargé d'effectuer une nouvelle évaluation du même système. La reconnaissance mutuelle est subordonnée à la démonstration que le système sera utilisé dans les mêmes conditions fonctionnelles, opérationnelles et environnementales que le système déjà accepté, et que des critères d'acceptation des risques équivalents ont été appliqués.

Art. 66. ***Déclaration du proposant***

Sur la base des résultats de l'application de la présente loi et du rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation, le proposant produit une déclaration écrite indiquant que tous les dangers identifiés et les risques associés sont maîtrisés de façon à être maintenus à un niveau acceptable.

Art. 67. ***Gestion de la maîtrise des risques et audits***

1. Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système de gestion de la sécurité.

2. Les entités en charge de la maintenance prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système d'entretien.

3. L'Administration contrôle l'application du présent titre par les entreprises de tramway, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités en charge de la maintenance.

Art. 68. ***Retour d'information et progrès technique***

1. Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway font brièvement état, dans leur rapport annuel sur la sécurité de leur expérience concernant l'application du présent titre. Ce rapport contient également un résumé des décisions relatives au niveau d'importance des changements.

2. L'Administration fait état, dans son rapport annuel sur la sécurité visé de l'expérience des proposants concernant l'application du présent règlement et, le cas échéant, de sa propre expérience.

3. Les entités en charge de la maintenance partagent elles aussi leur expérience avec l'Administration concernant l'application du présent titre.

TITRE VIII

Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité

Le présent titre a pour objet de fixer les conditions et les procédures pour la formation du personnel affecté à ces tâches de sécurité.

Art. 69. ***Principes***

1. Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des conducteurs au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés au chapitre I du présent Titre.

2. La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure relève de la compétence de l'entité elle-même.

Chapitre Ier – ***Conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de conducteur***

Art. 70. ***Licence de conducteur et habilitation***

1. Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en:

a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions minimales énumérées à l'article 71 de la présente loi;

b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

2. Les conditions relatives à l'obtention de la licence de conducteur, ci-après dénommée „licence de conducteur", et de l'habilitation de même que celles concernant leur validité respective, sont arrêtées aux articles 71 à 81.

Chapitre II – ***Conditions d'obtention de la licence de conducteur***

Art. 71. ***Conditions minimales***

1. L'âge minimal pour être admis à des fonctions de conducteur est de 21 ans.

2. La scolarité de base requise pour être admis à des fonctions de conducteur est arrêtée à l'annexe XI sub 4 de la présente loi.

3. Le candidat doit être titulaire du droit de conduire catégorie B valide sur le territoire national.

Art. 72. ***Conditions d'aptitudes physiques et psychologiques***

1. Avant de pouvoir être admis à une fonction de conducteur tout candidat doit avoir subi avec succès un examen médical et un examen psychologique qui ont lieu au plus tôt dans les douze mois précédant l'obtention de la licence.

Ces examens sont réalisés respectivement par un médecin et un psychologue reconnus par l'Administration. Ces examens portent sur les critères indiqués à l'annexe XII de la présente loi.

2. Tous ces examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

3. La constatation de l'aptitude physique à l'exercice de fonctions de conducteur et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un certificat médical, signé et daté par le médecin reconnu dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. Le copie est à classer par le médecin ayant effectué l'examen.

4. La constatation de l'aptitude psychologique à l'exercice de fonctions de conducteur, et le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un bilan psychologique, signé et daté par le psychologue reconnu dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le psychologue ayant effectué l'examen.

5. Toute contestation à propos d'un avis d'aptitude physique ou psychologique précité peut faire l'objet d'un recours auprès de l'Administration endéans un délai de trois mois à compter de la date où l'avis a été porté, conformément aux dispositions respectives des paragraphes précédents, à la connaissance du candidat.

Sauf si l'Administration prescrit des examens complémentaires à réaliser aux frais du candidat et suite à sa demande, elle fait connaître son avis motivé dans les six semaines suivant l'introduction du recours. En cas d'examens complémentaires, cette décision est prise dans le délai d'un mois suivant la réception du dernier des bilans y relatifs.

6. Dans l'hypothèse où l'examen médical visé au paragraphe 3 ou l'examen psychologique visé au paragraphe 4 ont eu lieu à l'initiative de l'employeur deux copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 73 paragraphe 5, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 1 de l'article 73.

Art. 73. ***Emission de la licence de conducteur***

1. Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom.

Toute demande doit être accompagnée des documents spécifiés dans la procédure établie par l'Administration pour l'obtention d'une licence.

2. Le respect des conditions minimales visées à l'article 71 de la présente loi requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. Elle comporte l'émission d'une licence numérotée établie au nom du candidat intéressé et l'inscription dans le registre des licences visé au paragraphe 5 du présent article.

3. L'Administration délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires. Une attestation provisoire peut être délivrée par l'Administration.

4. La licence est délivrée en un seul exemplaire et appartient à l'Administration. Seule l'Administration est autorisée à la dupliquer sur demande motivée.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, une copie de la licence est délivrée à l'employeur ayant agi conformément au paragraphe 2, au nom du candidat.

5. L'administration met en place un registre de toutes les licences.

Ce registre, contient les informations relatives aux licences respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 79, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque licence.

Chapitre III – *Conditions d'obtention de l'habilitation*

Art. 74. 1. Par compétences professionnelles relatives à l'habilitation, on entend les connaissances professionnelles et les capacités de les mettre en œuvre, telles que définies à l'annexe XII de la présente loi.

2. L'habilitation appartient à l'employeur qui l'établit.

3. L'habilitation émise par un employeur reste valide tant que son titulaire assure la fonction de conducteur auprès du même employeur.

Art. 75. Avant de délivrer l'habilitation, l'employeur s'est assuré que le candidat:

a) est titulaire d'une licence de conducteur valide;

b) a réussi les examens sur les compétences professionnelles générales, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XII sub A;

c) a réussi les examens sur ses compétences professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XII sub B, relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est délivrée;

d) a réussi „les examens sur ses compétences" professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XII sub C, relatives à l'infrastructure pour laquelle l'attestation est délivrée;

e) remplit le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe XII sub D;

f) a suivi avec succès une formation en ce qui concerne le système de gestion de le sécurité prévu par la présente loi.

Chaque employeur établit, conformément à la présente loi, ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des habilitations.

L'employeur met à jour l'habilitation sans délai, chaque fois que le titulaire l'habilitation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.

Art. 76. La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. Le formateur doit être habilité à la conduite sur un réseau tramway depuis au moins 5 ans et justifiant de compétences professionnelles dans le domaine de la formation.

Art. 77. L'employeur met en place un registre de toutes les habilitations. Ce registre contient également les informations relatives aux habilitations respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 81, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque attestation.

Chapitre IV – *Validité de la licence de conducteur*

Art. 78. 1. Sous réserve des autres dispositions du présent titre, et pour autant qu'il respecte la condition relative à la détention du droit de conduire valide, une licence est valide pour une durée illimitée n'excédant pas l'âge légal de la retraite.

2. L'aptitude médicale et psychologique du titulaire doit être attestée:

a) par des examens médicaux périodiques de contrôle de l'aptitude physique et psychologique.

La périodicité de ces examens, ainsi que leur contenu sont fixés à l'annexe XI sub 3.

Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3, 4 et 6 de l'article 72, sauf que les copies des avis visés audit paragraphe 6 sont respectivement transmises à l'employeur et à l'Administration;

b) par un examen médical ou psychologique de contrôle si de l'avis de l'Administration, de l'employeur, du médecin ou du psychologue reconnus des circonstances particulières l'imposent.

Sans préjudice de ce qui précède, un examen médical de contrôle est effectué d'office préalablement à la reprise des fonctions de conducteur:

– après une absence pour cause de maladie professionnelle;
– après un congé de maternité;
– après une absence à temps plein en raison d'un congé parental ou d'un congé sans traitement d'une durée supérieure à 2 mois;
– après un arrêt de travail pour cause d'accident de travail;
– après un arrêt de travail continu de trente jours ou plus pour cause de maladie ou d'accident non professionnel;
– en cas d'absences répétées pour raisons de santé;
– en cas de restitution de la licence temporairement retirée, suspendue ou modifiée, notamment pour des raisons médicales en conformité de l'article 79.

Les modalités relatives à ces examens sont celles prévues, respectivement aux paragraphes 3 à 6 de l'article 72.

3. Le titulaire d'une licence doit informer l'Administration et son employeur dans les plus brefs délais du retrait ou de la suspension de son droit de conduire.

Art. 79. Lorsque le titulaire d'une licence obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 78, la licence est, suivant le cas,

a) retirée, s'il ne remplit définitivement plus une ou plusieurs des conditions visées à l'article 78 précité;
b) suspendue, s'il ne remplit temporairement pas une ou plusieurs des conditions visées audits articles 71 et 78;
c) modifiée, s'il en résulte une inaptitude partielle entraînant une restriction médicale temporaire ou définitive lors de l'exercice des fonctions de conducteur.

Toute suspension de licence peut être terminée dans l'hypothèse où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives telles que prescrites par la présente loi.

La décision portant retrait, suspension ou modification d'une licence appartient à l'Administration. Elle est immédiatement portée à la connaissance du titulaire et de son employeur sous pli recommandé avec accusé de réception.

Chapitre V – *Validité de l'habilitation*

Art. 80. Afin qu'une habilitation reste valide son titulaire doit:

a) remplir les critères de validité de la licence énumérés au chapitre IV;
b) se soumettre, à une vérification périodique de ses compétences professionnelles portant sur les exigences énoncées à article 75 sub b) à e). Les modalités de vérification périodique sont celles indiquées à l'article 76.

   Le responsabilité du suivi des conducteurs, y compris la formation continue, ainsi que des programmes de formation proprement dit, sont régis dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité de l'employeur;
d) effectuer au moins, tous les six mois, un parcours représentatif sur les lignes sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler. Le cas échéant, le conducteur effectuera le prochain parcours sur le réseau accompagné par une personne du personnel d'encadrement du conducteur disposant d'une habilitation valide. Le délai prévu ci-dessus recommence à courir à partir de la date de la conduite accompagnée.

Tout conducteur ne remplissant plus les conditions ci-dessus, doit se soumettre, préalablement à la reprise des fonctions de conducteur, à une formation complémentaire.

Les modalités de réussite relatives à cette formation complémentaire sont celles indiquées à l'article 76. En cas de réussite de celle-ci, le délai prévu ci-dessus commence à courir à partir de la date de renouvellement de l'habilitation.

Art. 81. La fréquence de la vérification périodique prévue à l'article 80 est fixée en respectant les périodicités minimales suivantes:

a) connaissance de l'infrastructure (y compris des lignes et des règles d'exploitation) tous les ans ou après toute absence de plus de 12 mois sur l'itinéraire concerné;

b) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans.

Les vérifications reprises sub a) et b) ci-devant sont réalisées par un formateur.

Art. 82. Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 80 b), l'habilitation est, suivant le cas,

a) retirée, s'il ne réussit définitivement plus à la vérification périodique telle que prévue sub 75 c) et d); (matériel roulant et infrastructure);

b) suspendue, s'il ne réussit temporairement pas à la vérification périodique telle que prévue sub 75 c) et d);

c) modifiée, s'il ne réussit temporairement pas à la vérification périodique telle que prévue sub 75 b), c) et d).

En cas de cessation des relations de travail entre le conducteur et son employeur, l'habilitation est retirée. Toutefois, le titulaire reçoit un extrait du registre lui permettant de justifier de ses compétences professionnelles auprès d'un nouvel employeur dont celui-ci pourra tenir compte.

Le retrait, la suspension, la modification ou le renouvellement d'une habilitation est effectué par l'employeur.

Toute habilitation, suspendue peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par la présente loi.

Chapitre VI – *Suivi des licences et des habilitations*

Art. 83. Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les habilitations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer temporairement ou définitivement son emploi et le maintien de sa licence ou de son habilitation, l'entreprise de tramway ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires, notamment, dans le cadre de la validité de la licence visée à l'article 78 de la présente loi, pour informer l'Administration de sa décision motivée.

Art. 84. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause temporairement ou définitivement son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise de tramway, le gestionnaire de l'infrastructure, ou l'Administration selon le cas.

Dès qu'une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe XII, point 3.2., de la présente loi et, si nécessaire, le retrait de l'habilitation ainsi que la mise à jour du registre prévu à l'article 77 de la présente loi.

L'Administration est informée, sans délai de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

Chapitre VII – *Dispositions relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement d'un conducteur*

Art. 85. Nul conducteur ne doit, à aucun moment de son service être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Art. 86. Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur supérieure à 0,2 gramme par litre de sang ou de 0,09 mg par litre d'air expiré.

Art. 87. Nul conducteur rie peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise de substances psycho actives telles que drogues et stupéfiants ou substances thérapeutiques susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Art. 88. En cas de traitement médical, le conducteur doit attirer l'attention de son médecin traitant sur le besoin de vigilance et de concentration que requiert l'exercice de ses fonctions. En outre, lors des visites auprès du médecin reconnu il doit informer celui-ci des médicaments qui lui ont été prescrits.

Art. 89. L'employeur doit veiller à l'information des conducteurs sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent chapitre ainsi que sur les sanctions pouvant être prises à l'égard de contrevenants, en cas de consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement.

Chapitre VIII – *Tâches de l'Administration*

Art. 90. 1. L'Administration accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément à l'article 73;

b) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance des habilitations les demandes motivées de suspension des habilitations, conformément à l'article 92;

c) tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 72, paragraphe 5;

d) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 69;

e) effectuer les contrôles prévus aux articles 91 et 92.

L'Administration répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

Chapitre IX – *Contrôles et sanctions*

Art. 91. A tout moment, l'Administration peut, en particulier, prendre les mesures nécessaires pour vérifier:

a) le respect du présent titre par des contrôles;

b) à bord des tramways circulant sur le réseau de tramway, si le conducteur est muni d'une licence et d'une habilitation valides.

Nonobstant la vérification prévue au paragraphe ci-dessus, en cas de négligence commise au travail, l'Administration peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 75 sub b) et c);

c) par tout autre moyen, si le conducteur en question remplit les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions de conducteur qu'il assure, telles que ces conditions sont fixées par le présent titre.

Art. 92. Au cas où l'Administration constate ou estime, lors d'une vérification prévue à l'article précédent, qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

a) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une licence qu'elle a délivrée, elle suspend ou retire la licence en fonction de l'importance de l'irrégularité constatée. L'Administration notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Le cas échéant, elle indique également la procédure à suivre en vue de l'annulation de sa décision;

b) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une habilitation, l'Administration s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'habilitation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'Administration dans un délai de quatre semaines.

L'Administration a la faculté d'interdire à un conducteur d'opérer sur le réseau de tramway en attendant l'information de la part de l'entreprise de tramway.

Art. 93. Dans l'hypothèse où l'Administration juge qu'un conducteur assurant la conduite d'un tramway constitue une menace grave pour la sécurité, elle peut immédiatement exiger sa relève et lui interdire d'opérer sur le réseau de tramway jusqu'à ce qu'une décision soit prise conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 94. Les mesures prises en exécution des articles 92 et 93 comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 73 et 77.

Art. 95. En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution du présent titre, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. Il en est de même des autres litiges relatifs à toute autre mesure ou décision prise en exécution du présent titre, sous réserve, le cas échéant, que le requérant ait épuisé les moyens de recours y prévus.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.

TITRE IX

Dispositions modificatives

Art. 96. L'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit:

1° Le texte actuel de l'article est réuni sous un paragraphe 1er.

2° Un paragraphe 2 est ajouté avec le texte suivant:

„2. A l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par la loi du … 2016 relative à la sécurité-tramway."

Art. 97. Le paragraphe 1er de l'article 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est modifié comme suit:

1° A l'alinéa 1er, la mention *„transports publics de personnes"* remplace la mention *„transports en commun de personnes"*.

2° Le premier tiret de l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant:

„– les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de véhicules-tramways, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;"

Art. 98. A l'article 4 de la loi du 29 juin 2004 précitée, alinéas 2 à 4 ainsi qu'à l'article 7bis, paragraphe 1er, alinéa 1er et paragraphe 2, alinéa 2, le terme *„transports publics"* remplace le terme *„transports en commun"*.

Art. 99. La première phrase du paragraphe 2 de l'article 24 de la loi du 29 juin 2004 précitée est remplacée par le texte suivant:

„Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement dans les limites techniquement possibles, sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle."

Art. 100. L'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 6 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.** (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, des chemins de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines.

(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer, ainsi que des accidents graves survenus dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi."

Art. 101. La phrase introductive du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacée par le texte suivant:

„**Art. 2.** (1) L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et du chemin de fer, chaque fois:"

Art. 102. La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit:

„**Art. 2bis.** (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du ministre ou sur décision du Directeur de l'Administration des enquêtes techniques.

(2) L'Administration des enquêtes techniques décide, après une analyse préliminaire, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en oeuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité."

Art. 103. Le paragraphe 1er de l'article 4 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 4.** (1) Il est créé une Administration des Enquêtes Techniques (AET), chargée d'effectuer les enquêtes techniques prévues au paragraphe (1) de l'article 2 et au paragraphe (1) de l'article 2bis, appelée ci-après „Administration", qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le „ministre". Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques qui en est le supérieur hiérarchique."

Art. 104. L'article L.215-1, premier alinéa, du Code du travail est complété *in fine* par le bout de phrase suivant: *„ , hors les tramways."*

TITRE X

Dispositions finales

Art. 105. Les annexes I à XII font partie intégrante de la présente loi.

Art. 106. ***Dispositions transitoires***

1. Une licence d'activité valable pour trois mois peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée auprès du ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

2. Une certification de sécurité valable pour un an peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée au ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Au plus tard un an après la délivrance de la certification de sécurité, l'entité doit être titulaire de la certification de sécurité visée au Titre V de la présente loi

3. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition visée à l'article 76 devra être remplie.

Art. 107. ***Dispositions dérogatoires***

Par dérogation aux dispositions de l'article 70, l'obligation de posséder une habilitation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après dès

lors qu'un autre conducteur possédant une habilitation valide pour la partie de l'infrastructure concernée, appelé ci-après pilote, se tient aux côtés du conducteur durant la conduite:

a) pour la circulation d'engins spécialisés à l'entretien des voies, dont la conduite est assurée par des conducteurs ou n'ont pas les connaissances de l'infrastructure requise;

b) pour des services exceptionnels uniques avec du matériel historique;

c) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau tramway, ainsi qu'à l'occasion d'un parcours d'essai;

d) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

Art. 108. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du … relative à la sécurité-tramway".

Art. 109. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

*

ANNEXE I

Définition du système tramway

1. Système tramway

1.1. ***Réseaux***

Aux fins de la présente loi, tout réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

– lignes prévues pour le trafic des passagers,
– noeuds „passagers";
– les centres de remisage et de maintenance du matériel roulant,
– voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ces réseaux comportent les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de passagers sur ces réseaux afin d'en garantir l'exploitation sûre et une gestion efficace.

1.2. ***Véhicules***

Le système tramway comprend tous les véhicules-tramways aptes à circuler sur rails ou guidés par rails sur tout ou partie d'un réseau, y compris:

– les tramways constitués de rames automotrices pour le transport de voyageurs;
– le matériel mobile de construction et d'entretien des infrastructures;
– le matériel pour le dépannage de rames automotrices.

2. Cohérence du système tramway

La qualité du système tramway nécessite entre autres une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles des véhicules-tramways (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette compatibilité dépendent les niveaux de performance, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

*

ANNEXE II

Sous-système

1. Liste des sous-systèmes

Aux fins de la présente loi, le système constituant le système tramway, peut être subdivisé selon les sous-systèmes suivants correspondant:

a) soit à des domaines de nature structurelle:

- infrastructures,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation au sol et à bord,
- matériel roulant;

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:

- exploitation et gestion du trafic,
- entretien,
- applications télématiques aux services des voyageurs.

2. Description des sous-systèmes

2.1. ***Infrastructure***

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les noeuds passagers (quais, zones d'accès en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. ***Energie***

Le système d'électrification, notamment le matériel aérien et l'équipement au sol.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation (au sol et à bord)***

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des véhicules-tramways.

2.4. ***Matériel roulant***

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du véhicule-tramway, les dispositifs de captage du courant électrique, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, les équipements de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.5. ***Exploitation et gestion du trafic***

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la composition et la conduite des véhicules-tramways, la planification et la gestion du trafic ainsi que les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services.

2.6. ***Entretien***

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif pour garantir les performances nécessaires.

2.7. ***Applications télématiques***

Conformément à l'annexe I, ce sous-système comprend les applications au service des voyageurs, y compris les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre tramways et avec d'autres modes de transport.

*

ANNEXE III

Exigences essentielles

1. Exigences de portée générale

1.1 ***Sécurité***

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des véhicules-tramways doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs, destinés à être manoeuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2. ***Fiabilité, disponibilité***

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. ***Santé***

1.3.1. Les matériaux susceptibles dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les véhicules-tramways et les infrastructures de tramway.

1.3.2. Le choix, la mise en oeuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. ***Protection de l'environnement***

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système tramway doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système selon les dispositions légales en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les véhicules-tramways et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4. La conception et l'exploitation du système tramway ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d'émissions sonores générées par celui-ci (intérieurs et extérieurs).

1.4.5 L'exploitation du système tramway ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. ***Compatibilité technique***

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des véhicules-tramways.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, peuvent être mises en oeuvre.

1.6. ***Accessibilité***

1.6.1. Les sous-systèmes „infrastructure“ et „matériel roulant“ doivent être accessibles aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite de manière à leur assurer l'accès sur la base de l'égalité avec les autres personnes par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées. Cela inclut la conception, la construction, le renouvellement, le réaménagement, l'entretien et l'exploitation des éléments pertinents des sous-systèmes auxquels le public a accès.

1.6.2. Les sous-systèmes „exploitation“ et „applications télématiques au service des voyageurs“ doivent offrir les fonctionnalités nécessaires pour faciliter l'accès des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite sur la base de l'égalité avec les autres personnes, par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1. ***Infrastructures***

2.1.1. *Sécurité*

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels et les viaducs de grande longueur.

2.1.2. *Accessibilité*

2.1.2.1. Les sous-systèmes „infrastructure“ auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.2. ***Energie***

2.2.1. *Sécurité*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des véhicules-tramways, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. *Protection de l'environnement*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. *Compatibilité technique*

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

– permettre aux véhicules-tramways de réaliser les performances spécifiées;

– dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les véhicules-tramways.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation***

2.3.1. *Sécurité*

Les installations et les procédures de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des véhicules-tramways présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôles-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des véhicules-tramways autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. *Compatibilité technique*

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des véhicules-tramways doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système tramway.

2.4. ***Matériel roulant***

2.4.1. *Sécurité*

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules-tramways doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation. Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des véhicules-tramways.

Les tramways doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord.

2.4.2. *Fiabilité, disponibilité*

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du véhicule-tramway sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. *Compatibilité technique*

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des véhicules-tramways sous les systèmes d'alimentation en énergie du système tramway.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles sont exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4. *Surveillance et contrôle*

Les tramways doivent être équipés d'au moins un appareil enregistreur.

Les données collectées et le traitement des informations doivent être harmonisés sur les réseaux et mises à disposition sur demande de l'Administration ou de l'Administration des Enquêtes Techniques telle que prévue par la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et, c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

2.4.5. *Accessibilité*

2.4.5.1. Les sous-systèmes „matériel roulant" auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.5. ***Maintenance***

2.5.1. *Santé et sécurité*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. *Protection de l'environnement*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. *Compatibilité technique*

Les installations d'entretien traitant le matériel roulant doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. ***Exploitation et gestion du trafic***

2.6.1. *Sécurité*

La mise en cohérence des règles d'exploitation de tout réseau tramway ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et d'entretien des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel de maintenance et des centres de contrôle-commande, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle-commande et de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. *Compatibilité technique*

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système.

2.6.4. *Accessibilité*

2.6.4.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les règles d'exploitation prévoient les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2.7. ***Applications télématiques au service des voyageurs***

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux voyageurs, plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

– les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles,

– les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et d'entretien de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. *Santé*

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. *Sécurité*

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

2.7.5. *Accessibilité*

Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les sous-systèmes „applications télématiques au service des passagers“ offrent les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

*

ANNEXE IV

Procédure de vérification des sous-systèmes

1. Principes généraux

La vérification désigne une procédure effectuée par le requérant en vue de démontrer que les exigences de la législation pertinente relatives à un sous-système sont respectées et que la mise en service du sous-système peut être autorisée.

3. Certificat de vérification délivré par un organisme compétent

3.1. ***Introduction***

Dans le cas où des règles nationales s'appliquent, la vérification comprend une procédure par laquelle l'organisme compétent contrôle et atteste que le sous-système est conforme aux règles nationales.

3.2. ***Certificat de vérification***

L'organisme compétent établit le certificat de vérification destiné au requérant.

Ce certificat fait référence avec précision à la règle nationale ou aux règles nationales dont la conformité a été examinée par l'organisme compétent dans le cadre du processus de vérification.

En cas de règles nationales se rapportant aux sous-systèmes composant un véhicule-tramway, l'organisme compétent subdivise le certificat en deux parties:

– l'une indique les références aux règles nationales se rapportant strictement aux sous-systèmes concernés;

– l'autre indique les références aux règles nationales se rapportant à la compatibilité technique et l'intégration du sous-système dans le système tramway.

3.3. ***Dossier technique***

3.3.1. Le dossier technique qui est constitué par l'organisme compétent et suit le certificat de vérification accompagne la déclaration de vérification. Il contient les données techniques utiles pour l'évaluation de la conformité du sous-système avec les règles nationales.

3.3.2. Le dossier technique doit contenir les éléments suivants:

a) les caractéristiques techniques liées à la conception, y compris notamment les plans généraux et de détail relatifs à l'exécution, les schémas électriques et hydrauliques, les schémas des circuits de commande, la description des systèmes informatiques et des automatismes avec un degré de détail suffisant pour étayer la vérification de la conformité effectuée, les notices de fonctionnement et d'entretien, se rapportant au sous-système concerné;

b) lorsque la vérification de l'intégration en toute sécurité est requise, le dossier technique concerné comprend le ou les rapports de l'évaluateur sur les méthodes de sécurité communes en ce qui concerne l'évaluation des risques.

3.4. ***Dépôt***

Une copie du dossier technique complet accompagnant la déclaration de vérification doit être conservée par le requérant pendant toute la durée de vie du système.

4. Vérification de parties de sous-systèmes

Si un certificat de vérification est délivré pour certaines parties d'un sous-système les dispositions de la présente annexe s'appliquent mutatis mutandis à ces parties.

*

ANNEXE V

Critères minimaux devant être pris en considération pour la notification des organismes

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.
2. L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de tous contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

   En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.
3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
   – une formation technique et professionnelle adéquate,
   – une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,
   – l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, [à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'Etat sur la base du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'Etat membre.]
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'Etat où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égad des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des ou de parties des sous-systèmes contrôlés).

*

ANNEXE VI

Contrôle

Le processus de contrôle

1. Généralités

1.1. Le processus de contrôle est alimenté par les éléments de tous les processus et procédures appartenant au système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques.

1.2. Les activités du processus de contrôle visées à l'article 54, paragraphe 2, du chapitre II du présent titre sont décrites aux points 2 à 6.

1.3. Ce processus de contrôle est répétitif et itératif, comme il ressort du diagramme figurant en appendice ci-après.

2. Définition d'une stratégie de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle

2.1. Sur la base de son système de gestion, chaque entreprise de tramway, gestionnaire d'infrastructure et entité en charge de la maintenance a pour tâche de définir sa stratégie, ses priorités et son ou ses plans en matière de contrôle.

2.2. Le choix des priorités est décidé en tenant compte des informations émanant des domaines qui présentent les risques les plus grands et qui pourraient entraîner des conséquences néfastes pour la sécurité s'ils ne sont pas contrôlés de manière efficace. Les activités de contrôle sont classées par ordre de priorité, en indiquant le temps, les efforts et les ressources nécessaires. L'ordre de priorité tient compte également des résultats obtenus lors des processus de contrôle antérieurs.

2.3. Le processus de contrôle décèle dès que possible les manquements dans l'application du système de gestion qui sont susceptibles d'entraîner des accidents ou des incidents, survenus ou évités de justesse ou d'autres événements dangereux. Il entraîne la mise en oeuvre de mesures destinées à remédier à ces situations de non-respect.

2.4. La stratégie et le(s) plan(s) de contrôle définissent des indicateurs quantitatifs et/ou qualitatifs qui sont capables:

a) de donner rapidement l'alerte en cas d'écart par rapport aux résultats attendus ou de donner l'assurance que les résultats attendus seront atteints comme prévu;

b) de fournir des informations sur des résultats non souhaités;

c) d'étayer la prise de décision.

3. Collecte et analyse d'informations

3.1. La collecte et l'analyse d'informations sont effectuées conformément à la stratégie aux priorités et au(x) plan(s) définis en matière de contrôle.

3.2. Chacun des indicateurs visés au point 2.4. donne lieu aux actions suivantes:

a) collecter les informations nécessaires;

b) évaluer si les processus, les procédures et les mesures techniques opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont correctement mis en oeuvre;

c) vérifier si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont efficaces et s'ils atteignent les résultats escomptés;

d) évaluer si le système de gestion dans son ensemble est correctement appliqué et s'il atteint les résultats escomptés;

e) analyser et évaluer les manquements décelés en ce qui concerne les points b), c) et d), et identifier les causes de ces manquements.

4. Etablissement d'un plan d'action

4.1. Les manquements décelés qui sont jugés inacceptables donnent lieu à l'établissement d'un plan d'action, permettant ainsi:

a) de faire respecter la mise en œuvre correcte des processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques comme indiqué; ou

b) d'améliorer les processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques; ou

c) de définir et mettre en oeuvre des mesures supplémentaires de contrôle des risques.

4.2. Le plan d'action comprend notamment les informations suivantes:

a) objectifs et résultats escomptés;

b) mesures préventives et/ou correctives requises;

c) personne chargée de la mise en oeuvre ces actions;

d) dates pour lesquelles les actions doivent être mises en oeuvre;

e) personne chargée d'évaluer l'efficacité des mesures du plan d'action conformément au point 6;

f) examen de l'impact du plan d'action sur la stratégie, les priorités et le(s) plan(s) en matière de contrôle.

4.3. Afin de gérer la sécurité au niveau des interfaces, l'entreprise de tramway, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entité en charge de l'entretien décident en accord avec les autres acteurs concernés qui est chargé de la mise en oeuvre de plan d'action requis ou de sa mise en oeuvre partielle.

5. Mise en oeuvre du plan d'action

Le plan d'action défini au point 4 est mis en oeuvre de manière à rectifier les manquements décelés.

6. Evaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action

6.1. Le processus de contrôle décrit dans la présente annexe est également utilisé pour vérifier la mise en oeuvre correcte, la pertinence et l'efficacité des mesures recensées dans le plan d'action.

6.2. L'évaluation de l'efficacité du plan d'action comprend notamment les actions suivantes:

a) vérifier si le plan d'action est mis en oeuvre correctement et mené à terme dans les délais prévus;

b) vérifier si le résultat escompté est atteint;

c) vérifier si les conditions initiales ont changé entre-temps et si les mesures de contrôle des risques définies dans le plan d'action sont toujours adaptées aux circonstances;

d) vérifier si d'autres mesures de contrôle des risques sont nécessaires.

7. Preuve de l'application du processus de gestion

7.1. Le processus de contrôle est documenté pour prouver qu'il a été appliqué correctement. Cette documentation est constituée avant tout à des fins d'évaluation interne. Sur demande:

a) les entreprises de tramways, des gestionnaires d'infrastructure et des entités en charge de la maintenance mettent cette documentation à la disposition de l'Administration; ou

b) si des interfaces sont gérées au moyen de contrats, les entités chargées de l'entretien mettent cette documentation à la disposition des entreprises de tramways et des gestionnaires d'infrastructure correspondants.

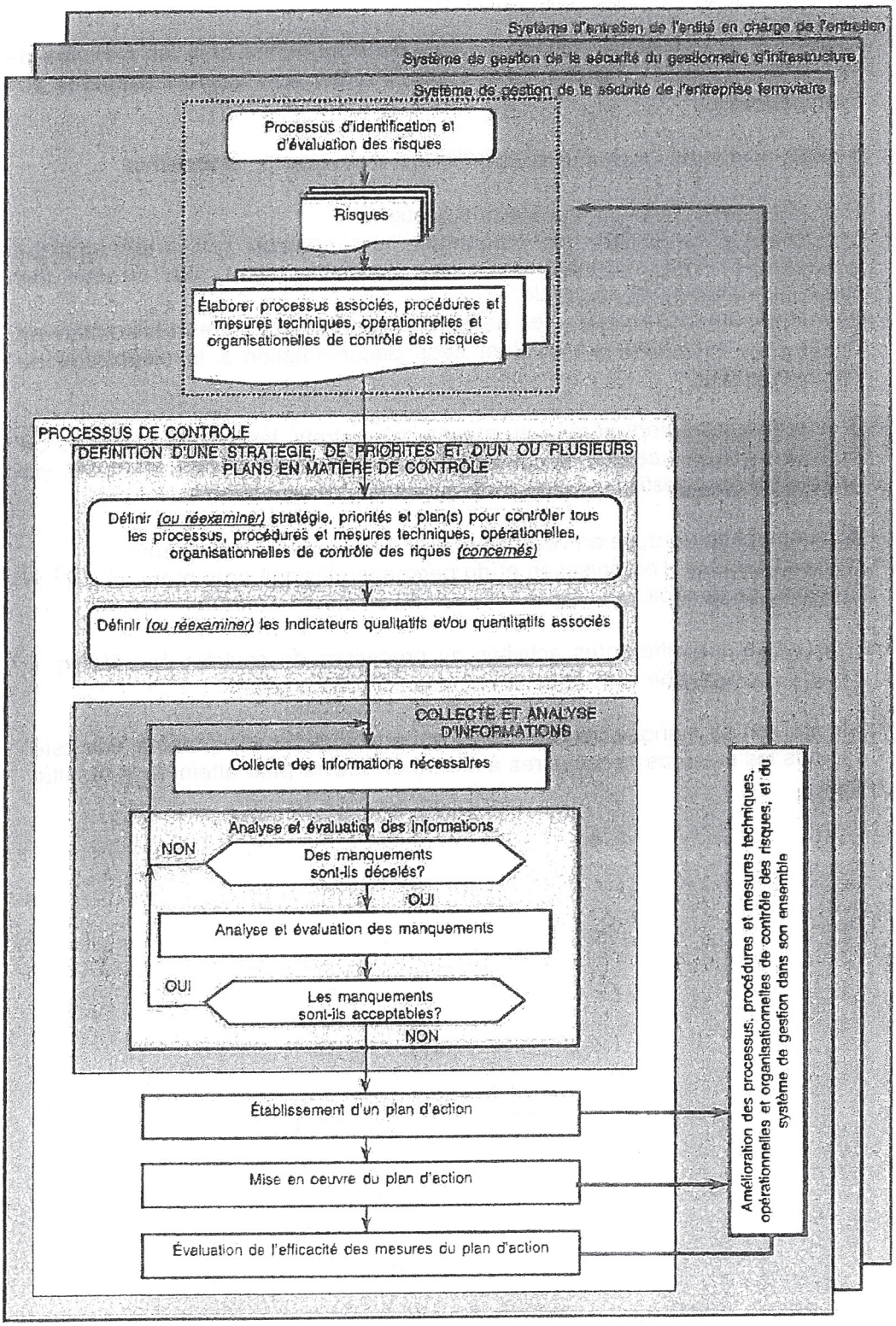
7.2. La documentation produite en vertu du point 7.1 comprend notamment:

a) une description de l'organisation et du personnel désigné pour mener à bien le processus de contrôle;

b) les résultats des différentes activités du processus de contrôle énumérées à l'article 3, paragraphe 2, et notamment les décisions prises;

c) dans les cas de manquements décelés qui sont jugés inacceptables, une liste de toutes les mesures nécessaires à mettre en oeuvre pour atteindre le résultat requis.

Cadre du processus de contrôle



*

ANNEXE VII

1. Principes généraux applicables au processus de gestion des risques

1.1. *Principes généraux et obligations*

1.1.1. Le processus de gestion des risques commence par la définition du système évalué et comprend les activités suivantes:

a) le processus d'appréciation des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité qui en résultent et qui doivent être satisfaites par le système faisant l'objet de l'évaluation;

b) la démonstration de la conformité du système avec les exigences de sécurité définies; et

c) la gestion de tous les dangers identifiés et des mesures de sécurité associées.

Ce processus de gestion des risques est itératif. Il est décrit dans le diagramme de l'appendice. Le processus prend fin lorsqu'il est démontré que le système est conforme à toutes les exigences de sécurité nécessaires pour accepter les risques liés aux dangers identifiés.

1.1.2. Le processus de gestion des risques comporte des mesures appropriées d'assurance de la qualité et est mené par du personnel compétent. Il est évalué de façon indépendante par un ou plusieurs organismes d'évaluation.

1.1.3. Le proposant chargé du processus de gestion des risques tient un registre des dangers conformément au point 4.

1.1.4. Les acteurs ayant déjà mis en place des méthodes ou des outils d'appréciation des risques peuvent continuer à les utiliser pour autant que ceux-ci soient compatibles avec les dispositions du présent règlement et que les conditions suivantes soient remplies:

a) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont décrits dans un système de gestion de la sécurité accepté par une autorité nationale de sécurité; ou

b) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont conformes à des normes publiques reconnues.

1.1.5. Le processus d'appréciation des risques relève de la responsabilité du proposant. En particulier, le proposant désigne, en accord avec les acteurs concernés, ceux qui seront chargés de satisfaire aux exigences de sécurité résultant de l'appréciation des risques. Les exigences de sécurité assignées par le proposant auxdits acteurs n'excèdent pas les limites de la responsabilité et de la sphère de contrôle de ces derniers. La décision du proposant dépend du type de mesures de sécurité sélectionnées pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable. Le respect des exigences de sécurité est démontré conformément au point 3.

1.1.6. La première étape du processus de gestion des risques consiste, pour le proposant, à établir un document indiquant les tâches des différents acteurs et leurs activités de gestion des risques. Le proposant est chargé de coordonner la collaboration à un niveau étroit entre les différents acteurs concernés, en fonction de leurs tâches respectives, dans le but de gérer les dangers et les mesures de sécurité associées.

1.1.7. L'évaluation de l'application correcte du processus de gestion des risques relève de la responsabilité de l'organisme d'évaluation.

1.2. *Gestion des interfaces*

1.2.1. Pour chaque interface à prendre en considération pour le système qui fait l'objet de l'évaluation, les acteurs concernés du secteur de tramway coopèrent pour identifier et gérer conjointement les dangers et les mesures de sécurité associées à appliquer à ces interfaces. La gestion des risques partagés aux interfaces est coordonnée par le proposant.

1.2.2. Si, pour satisfaire à une exigence de sécurité, un acteur estime qu'une mesure de sécurité qu'il ne peut mettre en oeuvre lui-même est nécessaire, il s'accorde avec un autre acteur pour transférer à ce dernier la gestion du danger y afférent conformément eu processus décrit au point 4.

1.2.3. En ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation, tout acteur qui découvre qu'une mesure de sécurité est non conforme ou inadéquate à la responsabilité d'en avertir le proposant, qui informe à son tour l'acteur mettant en oeuvre la mesure de sécurité.

1.2.4. L'acteur mettant en oeuvre la mesure de sécurité informe alors tous les acteurs concernés par le problème soit dans le système évalué, soit, pour autant que l'acteur en ait connaissance, dans d'autres systèmes existants qui appliquent la même mesure de sécurité.

1.2.5. Lorsqu'un accord ne peut être trouvé entre deux acteurs ou plus, le proposant est tenu de trouver une solution.

1.2.6. Lorsqu'une exigence prévue par une règle nationale ne peut pas être remplie par un acteur, le proposant sollicite l'avis de l'Administration.

1.2.7. Indépendamment de la définition du système faisant l'objet de l'évaluation, le proposant est chargé de veiller à ce que la gestion des risques couvre le système lui-même et son intégration au sein du système de tramway dans son ensemble.

2. Description du processus d'appréciation des risques

2.1. *Description générale*

2.1.1. Le processus d'appréciation des risques est le processus global itératif qui comprend:

a) la définition du système;

b) l'analyse de risque, y compris l'identification des dangers;

c) l'évaluation des risques.

Le processus d'appréciation des risques est appliqué en interaction avec la gestion des dangers conformément au point 4.1.

2.1.2. La définition du système couvre au moins les points suivants:

a) l'objet du système (c'est-à-dire sa finalité);

b) les fonctionnalités et, le cas échéant, les composantes du système (y compris les composantes humaines, techniques et opérationnelles);

c) les limites du système, incluant les autres systèmes en interaction avec celui-ci;

d) les interfaces physiques (telles que les systèmes en interaction) et fonctionnelles (telles que les entrées et sorties fonctionnelles);

e) l'environnement du système (par exemple, les flux énergétiques et thermiques les chocs, les vibrations, les interférences électromagnétiques, l'exploitation opérationnelle);

f) les mesures de sécurité existantes et, lorsque les itérations nécessaires ont été réalisées, l'établissement des exigences de sécurité définies par le processus d'appréciation des risques;

g) les hypothèses déterminant les limites de l'appréciation des risques.

2.1.3. Les dangers afférents au système défini sont identifiés conformément au point 2.2.

2.1.4. L'acceptabilité des risques du système évalué est appréviée en fonction d'au moins un des principes d'acceptation des risques suivants:

a) l'application de règles de l'art (point 2.3.);

b) une comparaison avec des systèmes similaires (point 2.4.);

c) une estimation explicite des risques (point 2.5.).

Conformément au principe visé au point 1.1.5, l'organisme d'évaluation renonce à imposer au proposant le principe d'acceptation des risques qui sera utilisé par ce dernier.

2.1.5. Le proposant démontre dans l'évaluation des risques que le principe d'acceptation des risques choisi est appliqué correctement. Il vérifie en outre que les principes sélectionnés d'acceptation des risques sont utilisés de manière cohérente.

2.1.6. L'application des principes susmentionnés d'acceptation des risques permet de définir des mesures de sécurité permettant de rendre acceptables le ou les risques présentés par le système évalué. Parmi ces mesures de sécurité, celles sélectionnées pour maîtriser le ou les risques deviennent les exigences de sécurité que doit respecter le système. Le respect desdites exigences est démontré conformément au point 3.

2.1.7. Le processus itératif d'appréciation des risques est considéré comme achevé lorsqu'il a été démontré que toutes les exigences de sécurité sont satisfaites et qu'aucun autre danger raisonnablement prévisible n'est à prendre en considération.

2.2. ***Identification des dangers***

2.2.1. Le proposant identifie systématiquement, en faisant appel à la vaste expertise d'une équipe compétente, tous les dangers raisonnablement prévisibles pour l'ensemble du système évalué pour ses fonctions, le cas échéant, et pour ses interfaces.

Tous les dangers identifiés sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.2. Afin de concentrer l'appréciation des risques sur les risques principaux, les dangers sont classés conformément à l'estimation du risque qu'ils représentent. Si tel est l'avis d'un expert, il n'est pas nécessaire d'analyser davantage les dangers associés à un risque largement acceptable, mais ces derniers doivent être portés au registre des dangers. Leur classification est justifiée de façon à permettre à un organisme d'évaluation de procéder à une évaluation indépendante.

2.2.3. Il est possible d'appliquer le critère selon lequel les risques résultant des dangers peuvent être classés comme largement acceptables lorsque le risque est si faible qu'il n'y a aucune raison de mettre en œuvre des mesures de sécurité supplémentaires. Pour rendre son avis, l'expert tient compte du fait que la part de tous les risques largement acceptables ne doit pas dépasser une proportion déterminée du risque global.

2.2.4. Au cours de l'identification des dangers, des mesures de sécurité peuvent être définies. Elles sont portées au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.5. L'identification des dangers ne doit être effectuée qu'au niveau de détail nécessaire pour déterminer les points où des mesures de sécurité sont requises afin de maîtriser les risques conformément à l'un des principes d'acceptation des risques visés au point 2.1.4. Il peut être nécessaire de procéder à des itérations entre les phases d'analyse de risque et d'évaluation des risques, jusqu'à ce qu'un niveau de détail suffisant soit atteint pour permettre l'identification des dangers.

2.2.6. Lorsque des règles de l'art ou un système de référence sont utilisés pour maîtriser le risque, l'identification des dangers peut être limitée à:

a) la vérification de la pertinence des règles de l'art ou du système de référence;

b) le repérage des écarts par rapport aux règles de l'art ou au système de référence.

2.3. ***Utilisation des règles de l'art et évaluation des risques***

2.3.1. Le proposant évalue avec l'aide des autres acteurs concernés si un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont adéquatement couverts par l'application des règles de l'art correspondantes.

2.3.2. Les règles de l'art répondent au minimum aux exigences suivantes:

a) elles sont largement reconnues dans le domaine de tramway. Si tel n'est pas le cas les règles de l'art doivent être justifiées et être considérées comme acceptables par l'organisme d'évaluation;

b) elles sont pertinentes pour la maîtrise des dangers pris en compte dans le système évalué. L'application réussie de règles de l'art dans des cas similaires pour gérer des changements et maîtriser efficacement les dangers identifiés d'un système au sens du présent règlement suffit pour considérer qu'elles sont pertinentes;

c) sur demande: elles doivent être mises à la disposition des organismes d'évaluation pour que ces derniers évaluent si le processus de gestion des risques a été convenablement appliqué et si ses résultats sont corrects, ou, le cas échéant, procèdent à la reconnaissance mutuelle de ces situations, conformément à l'article 64, paragraphe 4.

2.3.6. Lorsqu'une approche différente est suivie et qu'elle n'est pas pleinement conforme à des règles de l'art, le proposant démontre qu'elle aboutit au moins au même niveau de sécurité.

2.3.7. Si le risque lié à un danger spécifique ne peut pas être rendu acceptable par l'application de règles de l'art, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies en appliquant l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.3.8. Lorsque tous les dangers sont maîtrisés par l'application de règles de l'art, le processus de gestion des risques peut être limité à:

a) l'identification des dangers conformément au point 2.2.6;

b) l'inscription des règles de l'art utilisées dans le registre des dangers conformément au point 2.3.5;

c) la documentation relative à l'application du processus de gestion des risques conformément au point 5;

d) une évaluation indépendante conformément à l'article 61.

2.4. ***Utilisation du système de référence et évaluation des risques***

2.4.1. Le proposant examine, avec l'aide des autres acteurs concernés, si l'un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont couverts adéquatement par un système similaire qui pourrait servir de système de référence.

2.4.2. Tout système de référence remplit au moins les exigences suivantes:

a) il a déjà été prouvé lors de son utilisation qu'il présente un niveau de sécurité acceptable, et il pourrait donc encore être accepté dans l'Etat membre où le changement doit être introduit;

b) ses fonctions et ses interfaces sont semblables à celles du système évalué;

c) il est utilisé dans des conditions opérationnelles semblables à celles du système évalué;

d) il est utilisé dans des conditions environnementales semblables à celles du système évalué.

2.4.3. Si un système de référence satisfait aux exigences énumérées au point 2.4.2, alors en ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation:

a) les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont considérés comme acceptables;

b) les exigences de sécurité relatives aux dangers couverts par le système de référence peuvent être tirées des analyses de sécurité ou d'une évaluation des performances de sécurité du système de référence;

c) ces exigences de sécurité sont portées au registre des dangers en tant qu'exigences, de sécurité pour les dangers concernés.

2.4.4. Si le système évalué s'écarte du système de référence, l'évaluation des risques démontrer que le système évalué atteint au moins le même niveau de sécurité que le système de référence, à l'aide d'un autre système de référence ou de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques. Les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont, dans ce cas, considérés comme acceptables.

2.4.5. S'il ne peut pas être démontré qu'un niveau de sécurité au moins équivalent à celui du système de référence est atteint, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies pour les écarts constatés à l'aide de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.5. ***Estimation et évaluation exploites des risques***

2.5.1. Si les dangers ne sont pas couverts par l'un des deux principes d'acceptation des risques fixés aux points 2.3 et 2.4, l'acceptabilité des risques est démontrée par l'estimation et l'évaluation explicites des risques. Les risques liés à ces dangers sont estimés quantitativement ou qualitativement, ou au besoin quantitativement et qualitativement, compte tenu des mesures de sécurité existantes.

2.5.2. L'acceptabilité des risques estimés est évaluée au moyen de critères d'acceptation des risques tirés de la législation de l'Union ou des règles nationales, ou fondés sur certaines de leurs exigences. En fonction des critères d'acceptation des risques, l'acceptabilité du risque peut être évaluée soit séparément pour chaque danger associé, soit pour la combinaison de tous les dangers pris en compte dans l'estimation explicite des risques.

Si le risque estimé n'est pas acceptable, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies et mises en oeuvre afin de ramener le risque à un niveau acceptable.

2.5.3. Si le risque associé à un danger ou à une combinaison de dangers est considéré comme acceptable, les mesures de sécurité définies sont inscrites dans le registre des dangers.

2.5.4. Le proposant n'est pas tenu d'effectuer une estimation explicite des risques supplémentaire pour les risques qui sont déjà considérés comme acceptables en raison du recours à des codes de pratique ou à des systèmes de référence.

2.5.5. Sans préjudice des points 2.5.1 et 2.5.4, lorsque les dangers résultent de défaillances de fonctions d'un système technique, on applique à ces défaillances les objectifs de conception harmonisés suivants:

a) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident catastrophique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est hautement improbable;

b) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident critique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est improbable.

Le choix entre la définition „accident catastrophique" (point 23) et la définition „accident critique" (point 35) dépend de la conséquence dangereuse la plus crédible de la défaillance.

Pour les systèmes techniques mixtes, comprenant à la fois une composante purement mécanique et une composante électrique, électronique et électronique programmable, l'identification des dangers est effectuée conformément au point 2.2.5. Les dangers liés à la composante purement mécanique ne sont pas maîtrisés à l'aide des objectifs de conception harmonisés définis au point 2.5.5.

2.5.7. Le risque lié aux défaillances de fonctions de systèmes techniques visées au point 2.5.5 est considéré comme acceptable si les conditions suivantes sont également remplies:

a) la conformité avec les objectifs de conception harmonisés qui s'appliquent a été démontrée;

b) les défaillances et pannes systématiques associées sont maîtrisées conformément aux procédures de sécurité et de qualité, proportionnellement à l'objectif de conception harmonisé applicable au système technique évalué et défini dans les normes pertinentes communément reconnues;

c) les conditions d'application pour une intégration sans danger, dans le système de tramway, du système technique évalué sont répertoriées et inscrites dans le registre des dangers conformément au point 4. Conformément au point 1.2.2, ces conditions d'application sont transférées à l'acteur chargé de démontrer la sûreté de l'intégration.

2.5.8. Les définitions spécifiques suivantes s'appliquent aux objectifs quantitatifs de conception harmonisés des systèmes techniques:

a) le terme „directement" signifie que la défaillance de la fonction a le potentiel d'aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5, sans que d'autres défaillances doivent nécessairement se produire;

b) le terme „potentiel" signifie que la défaillance de la fonction peut aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5.

2.5.9. Lorsque la défaillance d'une fonction du système technique évalué n'aboutit pas directement au risque considéré, l'application d'objectifs de conception moins stricts est autorisée à condition que le proposant puisse démontrer que l'utilisation de dispositifs de sécurité, tels que définis à l'article 3, point 34), permet d'assurer le même niveau de sécurité.

2.5.11. Lorsqu'un système technique est conçu sur la base des exigences fixées au point 2.5.5, le principe de reconnaissance mutuelle s'applique conformément à l'article 64, paragraphe 4.

Toutefois, si le proposant peut démontrer, pour un danger donné, que le niveau de sécurité existant sur un réseau où le système est appliqué peut être maintenu avec un objectif de conception moins strict que l'objectif de conception harmonisé, cet objectif moins strict peut être utilisé à la place de l'objectif de conception harmonisé.

2.5.12. L'estimation et l'évaluation explicites des risques satisfont au moins aux exigences suivantes:

a) les méthodes utilisées pour l'estimation explicite des risques reflètent correctement le système évalué et ses paramètres (y compris tous les modes opérationnels);

b) les résultats sont suffisamment précis pour fournir une base solide à la prise de décision. Des modifications légères dans les hypothèses de base ou les prérequis n'aboutissent pas à des exigences sensiblement différentes.

3. Démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité

3.1. Préalablement à l'acceptation de la sécurité du changement, il est démontré, sous le contrôle du proposant, que les exigences de sécurité résultant de la phase d'appréciation des risques sont satisfaites.

3.2. Cette démonstration est effectuée par chacun des acteurs tenus de satisfaire aux exigences de sécurité en vertu du point 1.1.5.

3.3. L'approche choisie pour démontrer le respect des exigences de sécurité ainsi que la démonstration elle-même sont évaluées indépendamment par un organisme d'évaluation.

3.4. Toute inadéquation des mesures de sécurité destinées à assurer le respect des exigences de sécurité ou tout danger découvert au cours de la démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité imposent au proposant de procéder une nouvelle fois à l'appréciation et à l'évaluation des risques associés, conformément au point 2. Les nouveaux dangers sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

4. Gestion des dangers

4.1. ***Processus de gestion des dangers***

4.1.1. Durant les phases de conception et de mise en oeuvre, le proposant établit ou met à jour (lorsqu'ils existent déjà) un ou plusieurs registres des dangers, jusqu'à ce que le changement soit accepté ou que le rapport d'évaluation de la sécurité soit remis. Le registre des dangers fait état de l'avancement de la surveillance des risques liés aux dangers identifiés. Une fois le système accepté et mis en service, le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway chargé(e) de l'exploitation du système évalué continue de mettre à jour le registre des dangers en tant que partie intégrante de son système de gestion de la sécurité.

4.1.2. Le registre des dangers comporte tous les dangers identifiés, ainsi que toutes les mesures de sécurité et les hypothèses systémiques associées à ceux-ci, qui ont été définies au cours du processus d'appréciation des risques. Il contient une référence claire à l'origine des dangers et aux principes sélectionnés d'acceptation des risques, et il désigne clairement l'acteur ou les acteurs chargés de la maîtrise de chacun des dangers.

4.2. ***Echange d'informations***

Tous les dangers qui ne peuvent pas être maîtrisés et toutes les exigences de sécurité associées qui ne peuvent pas être satisfaites par un seul acteur sont communiqués à un autre acteur concerné dans le but de trouver conjointement une solution adéquate. Les dangers inscrits dans le registre des dangers de l'acteur qui les transfère ne sont considérés comme maîtrisés que lorsque l'évaluation des risques liés à ces dangers est effectuée par l'autre acteur et que la solution est approuvée par tous les acteurs concernés.

5. Preuve de l'application du processus de gestion des risques

5.1. Le processus de gestion des risques utilisé pour évaluer les niveaux de sécurité et la conformité avec les exigences de sécurité est documenté par le proposant de manière à ce qu'un organisme d'évaluation puisse accéder à toutes les preuves nécessaires démontrant l'application correcte du processus de gestion des risques et la fiabilité de ses résultats.

5.2. La documentation établie par le proposant conformément au point 5.1 comporte au minimum:

a) une description de l'organisation et des experts désignés pour mener à bien le processus d'appréciation des risques;

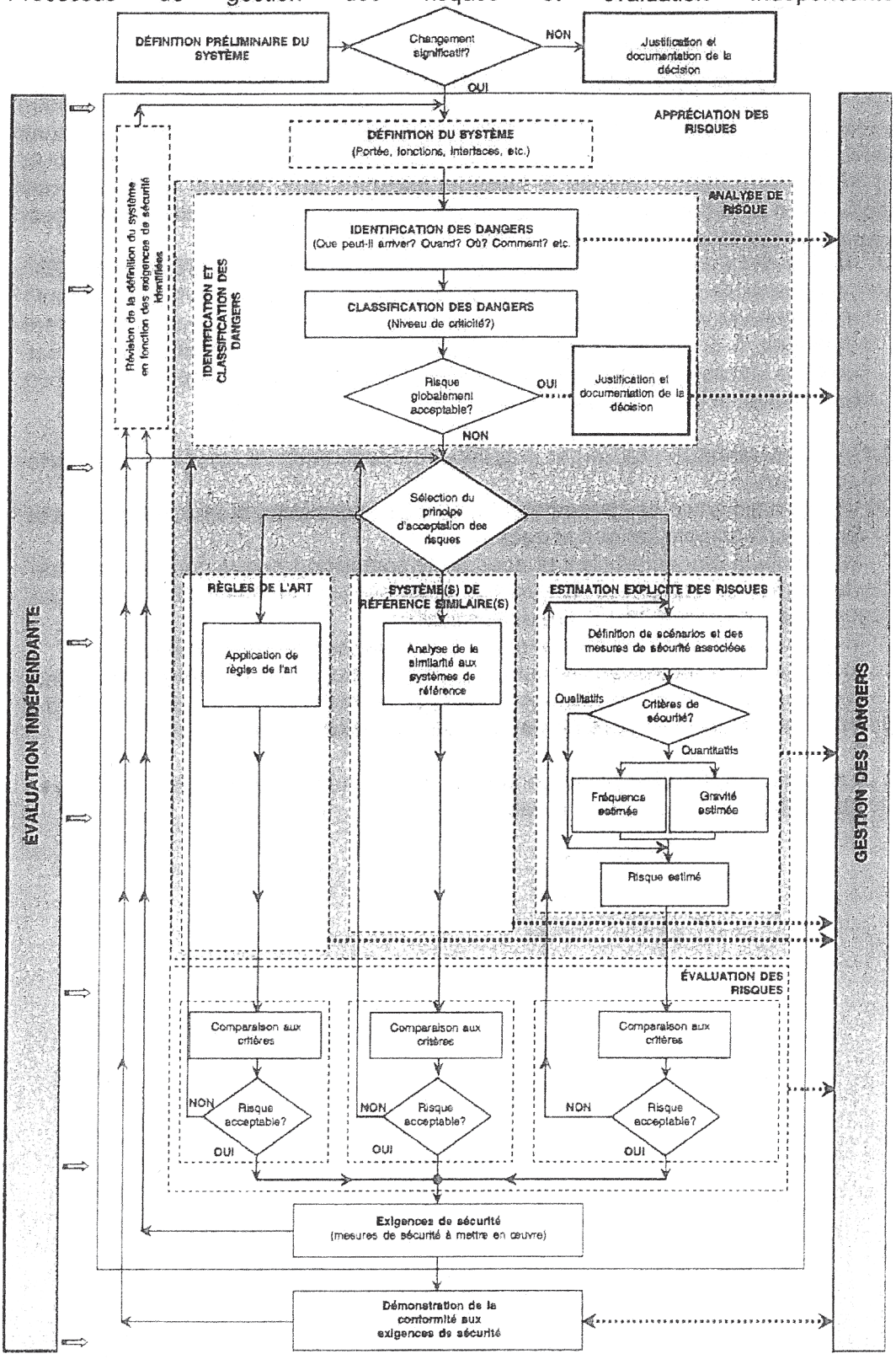
b) les résultats des différentes phases de l'appréciation des risques et une liste de toutes les exigences de sécurité à satisfaire pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable;

c) la preuve de la conformité avec toutes les exigences de sécurité requises;

d) toutes les hypothèses pertinentes pour l'intégration, l'exploitation et l'entretien du système qui ont été formulées lors de la définition et de la conception du système et lors de l'appréciation des risques présentés par celui-ci.

5.3. L'organisme d'évaluation présente ses conclusions dans un rapport d'évaluation de la sécurité, tel que défini à l'annexe IX.

Processus de gestion des risques et évaluation indépendante



*

ANNEXE VIII

Critères de reconnaissance de l'organisme d'évaluation

1. L'organisme d'évaluation satisfait à toutes les exigences de la norme ISO/IEC 17020:2012 et de ses modifications ultérieures. Il exerce son jugement professionnel dans le cadre des travaux d'inspection définis dans ladite norme. Il satisfait à la fois aux critères de compétence et d'indépendance généraux prévus dans ladite norme et aux critères de compétence spécifiques suivants:
   a) compétences en matière de gestion des risques: connaissances et expérience relatives aux techniques standards d'analyse de la sécurité et aux normes applicables;
   b) toutes les compétences utiles pour évaluer les parties du système de tramway affectées par le changement;
   c) compétences en matière d'application correcte des systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité ou en matière de systèmes de gestion d'audits.
2. L'organisme d'évaluation est reconnu pour les différents domaines de compétence afférents au système de tramway ou aux parties de celui-ci concernées par une exigence essentielle de sécurité, y compris le domaine de compétence relatif à l'exploitation et à l'entretien du système de tramway.
3. L'organisme d'évaluation est reconnu pour évaluer la cohérence globale de la gestion des risques et la sécurité de l'intégration du système évalué au sein du système de tramway dans son ensemble. A cette fin, l'organisme d'évaluation dispose des compétences nécessaires pour contrôler les éléments suivants:
   a) l'organisation, c'est-à-dire les dispositions nécessaires pour mettre en oeuvre une approche coordonnée assurant la sécurité du système sur la base d'une compréhension et d'une application uniformes des mesures de maîtrise des risques applicables aux sous-systèmes;
   b) la méthodologie, c'est-à-dire l'évaluation des méthodes et des ressources mises en oeuvre par différentes parties intéressées pour assurer la sécurité au niveau du sous-système et du système; et
   c) les aspects techniques nécessaires pour évaluer la pertinence et l'exhaustivité des appréciations des risques et le niveau de sécurité du système dans son ensemble.
4. L'organisme d'évaluation peut être accrédité ou reconnu pour un, plusieurs ou l'ensemble des domaines de compétence visés aux points 2 et 3.

*

ANNEXE IX

Rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation

Le rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation contient au minimum les informations suivantes:

a) l'identification de l'organisme d'évaluation;

b) le plan de l'évaluation indépendante;

c) la définition de la portée de l'évaluation indépendante et de ses limites;

d) les résultats de l'évaluation indépendante, notamment:
   i) des informations détaillées sur les activités d'évaluation indépendante réalisées pour contrôler la conformité avec les dispositions du présent règlement,
   ii) tous les cas recensés de non-conformité avec les dispositions du présent règlement et les recommandations de l'organisme d'évaluation;

e) les conclusions de l'évaluation indépendante.

*

ANNEXE X

Exigences médicales et psychologiques

1. Exigences générales

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:

– une perte soudaine de conscience;
– une baisse d'attention ou de concentration;
– une incapacité soudaine;
– une perte d'équilibre ou de coordination;
– une limitation significative de mobilité.

1.2. ***Vision***

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

– acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'oeil le moins performant;
– lentilles correctives maximales: hypermétropie: +5/myopie: -8.

Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'oeil. Le médecin prend ensuite la décision:

– vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non;
– les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste;
– vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire. Le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– champ de vision: complet;
– vision des deux yeux: effective; non exigée lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions;
– vision binoculaire: effective;
– reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– sensibilité aux contrastes: bonne;
– absence de maladie évolutive de l'oeil;
– les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin;
– capacité de résistance aux éblouissements;
– les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. ***Exigences en matière d'audition et d'expression verbale***

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

– audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1.000 Hz;
– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2.000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne;
– absence d'anomalie du système vestibulaire;
– absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix);

– les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. ***Grossesse***

Sans préjudice des dispositions légales en vigueur, la grossesse doit être considérée, en cas de faible tolérance ou d'état pathologique, comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs.

2. Contenu minimal de l'examen avant affectation

2.1. ***Examens médicaux***

– examen médical général;
– examens des fonctions sensorielles (vision audition, perception des couleurs);
– analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat;
– électrocardiogramme (ECG) au repos;
– recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction.

2.2. ***Examens psychologiques sur le plan professionnel***

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

Les examens psychologiques portent au moins sur:

– les aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement;
– la communication;
– les aptitudes psychomotrice: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

3. Examens périodiques après affectation

3.1. ***Fréquence***

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin si l'état de santé du conducteur l'exige.

Conformément à l'article 77 sub b) un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence de conducteur ou de l'habilitation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées au point 1 ci-dessus.

Les examens psychologiques sont effectués au moins tous les 10 ans.

3.2. ***Contenu minima de l'examen périodique médical***

Si un conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

– un examen médical général,
– un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
– analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique;
– la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

4. Niveau de scolarité

Le candidat doit avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.

ANNEXE XI

Compétences professionnelles

A. *Connaissances professionnelles générales*

1) Le travail d'un conducteur, son environnement de travail, son rôle et ses responsabilités dans le processus d'exploitation, les exigences professionnelles et personnelles de le fonction

a) Connaître les grandes lignes de la législation et des règles applicables à l'exploitation et la sécurité (exigences et procédures relatives à la certification des conducteurs, à la protection de l'environnement, à la protection contre l'incendie, etc.),

b) Comprendre les exigences spécifiques ainsi que les exigences professionnelles et personnelles (travailler principalement de façon autonome, travail posté, protection et sécurité individuelle, lecture et mise à jour de documents, etc.),

c) Comprendre les comportements qui sont compatibles avec des responsabilités déterminantes pour la sécurité (médication, alcool, drogues et autres substances psycho-actives, maladie, stress, fatigue, etc.),

d) Identifier les documents de référence et d'application (Règlement de Sécurité et d'Exploitation (RSE), consignes d'exploitation. etc.),

e) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées,

f) Comprendre l'importance de la précision dans l'exercice des tâches et l'application des méthodes de travail,

g) Comprendre les aspects de santé et sécurité au travail (code de conduite sur les voies et à proximité, ergonomie, règles de sécurité du personnel, équipement de protection individuelle, etc.),

h) Connaître les compétences et principes de comportement (gestion du stress, situations extrêmes, etc.),

i) Connaître les principes de protection de l'environnement (conduite durable, etc.).

2) Technologies tramway, y compris les principes de sécurité à la base des réglementations d'exploitation

a) Connaître les principes, réglementations et dispositions concernant la sécurité de l'exploitation tramway,

b) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

3) Principes de base des infrastructures de tramway

a) Connaître les principes et paramètres systématiques et structurels,

b) Connaître les définitions des voies, stations et zones de manoeuvres,

c) Connaître les infrastructures (ponts, tunnels, aiguillages, etc.),

d) Connaître les modes d'exploitation (marche à vue, exploitation en mode et mode dégradé, en voie unique, à double voie, etc.),

e) Connaître les systèmes de signalisation,

f) Connaître les installations de sécurité,

g) Connaître l'alimentation en énergie tramway.

4) Principes de base de la communication opérationnelle

a) Connaître l'importance de ces principes, les moyens et les procédures,

b) Identifier les personnes à contacter par le conducteur et connaître leur rôle et responsabilité (poste de commande centralisé, responsable de ligne),

c) Identifier les situations/causes rendant nécessaire l'engagement d'une communication,

d) Comprendre les méthodes de communication écrite(s) et verbale(s),

e) Connaître l'organisation des trajets.

5) Les tramways, leurs éléments constitutifs et les exigences techniques

a) Connaître le système de traction,

b) Décrire la configuration d'un véhicule-tramway (bogies, carrosserie, cabine de conduite, systèmes de protection, etc.),

c) Comprendre le fonctionnement des systèmes de freinage et savoir en apprécier les performances. Savoir identifier les facteurs influençant les performances d'accélération et de freinage (conditions météorologiques, équipement de freinage, adhérence réduite, sablage, confort et sécurité des passagers, etc.,

d) Identifier la vitesse du tramway,

e) Connaître les dispositions et la finalité du système de gestion de tramway.

6) Connaître les risques liés à l'exploitation en général

a) Comprendre les principes régissant la sécurité des circulations,

b) Connaître les risques liés à l'exploitation et les divers moyens à utiliser pour les réduire,

c) Connaître les incidents affectant la sécurité et comprendre les comportements/réactions à adopter à leur égard,

d) Connaître les procédures à suivre en cas d'incident ou d'accident (évacuation etc.),

e) Comprendre les principes de l'électricité.

B. *Connaissances professionnelles relatives au matériel*

Après avoir suivi la formation d'habilitation de conduite du tramway, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. Essais et vérifications prescrits avant le départ

– de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais.

Le conducteur doit être capable d'assurer la préparation du tramway pour le service commercial. Cette préparation a pour objectif de vérifier le fonctionnement des principaux équipements relatifs à la sécurité et à la communication.

Le processus de préparation inclut notamment:

- Test de communication Radio avec le poste de commande centralisé
- Vérification du dispositif de commande d'itinéraire
- Séquence d'ouverture et de fermeture des portes
- Test avertisseur sonore et gong
- Test Air conditionné/chauffage
- Contrôle des extincteurs de bord
- Contrôle de position des boutons et vérification des voyants du pupitre de conduite
- Vérification de l'éclairage extérieur et intérieur
- Propreté de l'intérieur
- Test Freinage de service
- Test Freinage d'urgence
- Test de l'écran IHM du pupitre de conduite
- Contrôle des moniteurs des rétro-caméras
- Présence des agrès (manuel de conduite, barre d'aiguillage, manivelle pour remontage manuel du pantographe, etc.)

2. Connaissance du matériel roulant

Pour conduire un véhicule-tramway, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des équipements mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

– la chaine de traction;

– les systèmes de freinage et leurs différents modes d'activation;

– les systèmes d'alimentation électrique;

– les moyens de communication;

– le fonctionnement des portes;
– les éléments liés à la sécurité de la circulation.

5. Maîtrise de la conduite du tramway de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant

Le conducteur doit être capable:
– d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;
– de faire démarrer le tramway en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;
– d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant, des installations et de la sécurité et du confort des passagers.

6. Anomalies

Le conducteur doit:
– pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du tramway;
– être capable d'inspecter le tramway et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de les signaler au poste de commande centralisé, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier dans le respect des procédures en privilégiant, dans tous les cas la sécurité du trafic et des personnes;
– connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit:
– être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du tramway;
– connaître la procédure d'évacuation d'un tramway en cas d'urgence.

8. Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant

près un incident, le conducteur doit connaître les procédures relatives à la reprise de marche.

9. Immobilisation du tramway

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le tramway, ne se met pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un tramway, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

C. *Connaissances et compétences professionnelles relatives aux infrastructures*

2. Vitesse maximum pour chaque tronçon de la ligne

Le conducteur doit être capable:
– de prendre connaissance des informations qui lui sont indiquées sur la ligne, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation;
– d'adapter en permanence sa vitesse aux conditions rencontrées en circulation (météorologie, présence de piétons, trafic routier …).

3. Connaissance de ligne

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité, ponctualité et respect des intervalles de circulation. Il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:
– les conditions d'exploitation (modes nominaux et dégradés);
– la prise de connaissance préalable de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;
– les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;
– le système de cantonnement pour les lignes équipées et les règles associées;

– le nom des stations ainsi que la position et le repérage à distance des stations et aiguillages, afin d'adapter la conduite en conséquence;
– la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;
– les profils topographiques;
– les particularités d'exploitation: signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. Réglementation de sécurité

Le conducteur doit être capable:

– de ne mettre le tramway en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);
– de conduire le tramway en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas de danger ou de dysfonctionnements, manoeuvres rotations, circulation sur voie de chantier, etc.;
– de respecter les arrêts prévus à l'horaire, et à effectuer les opérations liées au service des passagers lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. Conduite du tramway

Le conducteur doit être capable:

– de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;
– d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;
– de régler la marche du tramway pour respecter la ponctualité et la régularité du service commercial.

6. Anomalies

Le conducteur doit être capable:

– d'être attentif, dans la mesure où la conduite du tramway le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: obstacles engageant le gabarit, état des signaux, voie, alimentation en énergie, abords de la voie, et autres participants à la circulation;
– d'évaluer la distance d'arrêt;
– de communiquer avec le poste de commande centralisé, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;
– en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir en tant que de besoin.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit être capable:

– de prendre des mesures pour protéger le tramway et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;
– de prendre en charge l'évacuation des voyageurs si nécessaire;
– de communiquer au poste de commande centralisé les renseignements utiles sur l'incendie/l'accident, etc.

8. Terminologie spécifique utilisée sur l'infrastructure luxembourgeoise

Le conducteur doit être capable – d'utiliser le langage et le vocabulaire spécifiques du domaine tramway utilisés sur les lignes de tramway pour lesquelles il est habilité.

D. *Connaissances linguistiques*

Le conducteur qui doit communiquer avec le poste de commande centralisé sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir les connaissances linguistiques nécessaires dans le domaine de la terminologie spécifique utilisée sur le réseau de tramway pour laquelle il est habilité.

Le gestionnaire d'infrastructure du réseau définit d'emblée la langue opérationnelle. La langue opérationnelle est choisie entre le luxembourgeois, le français et l'allemand.

Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Il doit pouvoir:

– faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu;
– faire une description;
– participer à une conversation simple.

Pour être maintenu à des fonctions de conducteur sur le réseaux concerné, tout conducteur doit avoir la connaissance requise de la langue opérationnelle choisie.

Les deux autres langues peuvent également être utilisées pour communiquer lorsque les interlocuteurs ont les connaissances nécessaires.

Le personnel communicant doit d'entrée de jeu se concerter sur la langue à utiliser.

Lorsqu'il a été établi, lors de la procédure de recrutement, que le candidat conducteur ou affecté à une tâche de sécurité possède de bonnes connaissances en langues française, luxembourgeoise ou allemande, la vérification périodique de cette connaissance linguistique, n'est pas exigée. L'entreprise de tramway peut exiger l'apprentissage d'une seconde langue.

*

EXPOSE DES MOTIFS

L'objet du présent projet de loi est la création d'un cadre légal dans le domaine de la sécurité du tramway et l'adaptation

1) de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,
2) de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics,
3) de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents gaves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, et
4) de l'article L.215-1 du Code du travail.

Ad création d'un cadre légal dans le domaine de la sécurité du tramway

Il convient de rappeler que le développement de la capitale luxembourgeoise s'accompagne d'un accroissement important des déplacements, dans un contexte de rayonnement transfrontalier. Le trafic aux heures de pointes est particulièrement intense en raison de déplacements domicile-travail corrélés au nombre exceptionnel des emplois offerts. Les moyens de transport collectif existants sont à leur limite structurelle de capacité. Pour éviter une dégradation continue du service et même une paralysie des réseaux routiers, ferroviaires et de bus, il est nécessaire de réorganiser l'offre de transports en commun de façon considérable.

Un nouveau système de transport très performant doit donc être mis en place. La meilleure solution est apportée par le tramway qui, outre une capacité importante et adaptable, permet des déplacements rapides et confortables. Avec le tramway l'offre de transport en commun franchira un nouveau cap. C'est le système de transport le plus adapté à la Ville de Luxembourg; il permet des déplacements rapides et confortables dans le respect du milieu qu'il traverse.

Comme en matière de sécurité ferroviaire, (matière qui est régie par la loi modifiée du 22 juillet 2009, qui détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic), ce système de transport, nécessite de prévoir des exigences en matière de sécurité applicables au système-tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic. Ces exigences font l'objet du présent projet de loi.

Ad 1)

La loi du 14 février 1955 précitée est adaptée en son article 1er dans le contexte de la mise en service du tramway. Le projet prévoit de renvoyer à la loi relative à la sécurité du tramway pour ce qui est des

dispositions concernant le tramway, exception faite des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière.

Ad 2)

La loi du 29 juin 2004 précitée est adaptée dans le contexte de la mise en service du tramway sur quelques aspects ponctuels, notamment de terminologie.

Ad 3)

La loi du 30 avril 2008 précitée est adaptée afin d'élargir le champ de compétences de l'administration aux accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques.

Comme défini actuellement dans la loi précitée, le but d'une enquête technique est l'amélioration de la sécurité par la prévention d'accidents. Or, ladite loi ne prévoit pour l'instant l'ouverture d'une enquête technique qu'après un accident, respectivement un incident grave dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes ainsi que des chemins de fer.

Dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques, outre les enquêtes judiciaires effectuées à la suite de certains accidents graves, aucune enquête technique n'est pour l'instant réalisée au Luxembourg. Le projet de loi ne vise toutefois pas une ouverture systématique et obligatoire d'une enquête technique après chaque accident grave. Afin de limiter, sauf en cas d'événement exceptionnel, l'intervention aux seuls événements graves impliquant le transport en commun de voyageurs sur le réseau routier public, pour lesquels une enquête technique est susceptible d'améliorer la sécurité par le biais de la prévention, le projet de loi donne la possibilité au ministre ayant le transport routier dans ses attributions de saisir l'Administration des Enquêtes Techniques en vue de réaliser une enquête technique. De même, le chef d'administration de l'Administration des enquêtes techniques (AET) peut, par voie d'auto-saisine, lancer l'ouverture d'une enquête technique après un accident grave dans ce domaine. Afin de limiter les moyens à mettre en oeuvre pour ce nouveau domaine de compétence, le processus d'enquête prévoit une analyse préliminaire dont le but est de décider de la suite et, le cas échéant, de l'envergure de l'enquête.

Comme la mise en service d'un réseau de tramways est prévue à partir de 2017, il paraît opportun d'élargir le champ de compétences de l'AET également au transport de voyageurs sur le réseau des tramways, qui est de fait inclus dans la circulation de véhicules sur les voies publiques.

L'extension du champ d'application se limite principalement au transport public. En effet, il y a lieu de constater que dans une très grande majorité des cas, le comportement individuel des usagers de la voie publique est la cause principale d'un accident (alcool, autres non-respects du Code de la route, etc.). Dans ces cas, la sécurité routière ne peut pas être améliorée par le biais d'une enquête technique.

Ad 4)

L'activité des conducteurs de tramway s'écarte de celle des conducteurs de train, par le fait que la circulation des tramways se fait sur la voie publique, dans le respect du Code de la route (conduite à vue), et relève du transport urbain de voyageurs.

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

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

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

„A cet endroit, il importe de soulever que la base de l'accord en question a déjà été adopté par le règlement grand-ducal du 24 août 2007, qui intégrait les dispositions communautaires dans le statut du personnel des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL). Le statut en question ne s'applique pourtant qu'aux seuls agents des CFL, l'exclusion des salariés des autres entreprises ferroviaires, dont les conditions de travail dépendent des négociations collectives.

Le projet de loi vise finalement la transposition „entière" de la directive 2005/47/CE en droit national et il généralise, par son intégration au Code du travail, l'application du contenu de la directive susmentionnée sur base d'un régime unique et non discriminatoire des conditions de travail à tous les salariés du secteur ferroviaire." (Projet 6179[7], Rapport de la Commission parlementaire, p. 2)

De plus, la Directive 2005/47/CE du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects de conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur du ferroviaire transposée par la loi du 2 juin 2011 précitée, a exclusivement trait aux travailleurs mobiles occupés dans le secteur des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.

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

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

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Le présent projet de loi est divisé en **10 titres**.

Titre Ier:

Articles 1 et 2

Il détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système-tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic et prévoit toute une série de définitions.

Titre II:

Article 3

Afin de comprendre le titre II, il convient de se référer aux annexes I, II et III du présent projet de loi qui définissent le système-tramway, les sous-systèmes et les exigences essentielles.

Le système-tramway comprend les réseaux et les véhicules. Afin de permettre une certaine cohérence de ce système, il faut garantir une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau et celles des véhicules-tramways.

Les sous-systèmes sont: l'infrastructure, l'énergie, le contrôle-commande et la signalisation, le matériel roulant, l'exploitation et la gestion du trafic, l'entretien et les applications télématiques.

Les exigences essentielles comprennent des exigences de portée générale, (comme la sécurité, la fiabilité, la disponibilité, la santé, la protection de l'environnement, la compatibilité technique et l'accessibilité) et des exigences particulières à chaque sous-système, (infrastructures, énergie, contrôle-commande et signalisation, matériel roulant, maintenance, exploitation et gestion du trafic …).

Titre III:

Articles 4, 5, 6, et 7

Les missions de l'Administration des Chemins de Fer sont multiples et variées. Elle crée, tient, met à jour, adapte le registre national des véhicules-tramways, veille à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans ce registre et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour. Elle instruit les dossiers en vue de rémission, du renouvellement, du réexamen, de la modifica-

tion, du retrait et de la suspension par le ministre de la certification de sécurité et vérifie que les conditions de validité sont remplies.

Elle autorise en application du titre II la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système tramway implanté au Luxembourg et vérifie qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant.

Elle accomplit les missions dans le cadre de la mise en service au matériel roulant utilisé sur un réseau de tramway, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant.

Elle accomplit les missions dans le cadre de la formation et de la certification personnel affecté à des tâches de sécurité sur un réseau de tramway.

En outre, elle a pour mission de vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine du tramway, y compris le système des règles nationales.

Elle assiste et conseille le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité dans le domaine du tramway.

Elle apporte son concours à ces études et activités en rapport avec la sécurité dans le domaine du tramway.

Elle échange les informations et expériences avec ses homologues en vue de toute évolution en matière de sécurité du système tramway.

Elle accomplit les missions dans le cadre de la gestion de la sécurité.

Elle rend compte, une fois par an, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente.

Elle peut confier des mission à du personnel qualifié appartenant à une autorité de sécurité étrangère ou à une société spécialisée sous certaines conditions.

Finalement, dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées, notamment les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de tramway.

Le titre IV concerne la mise en place et la gestion de la sécurité:

Articles 8, 9 et 10

L'Administration établit et publie la liste des règles de sécurité nationales.

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

Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par la présente loi et par les règles de sécurité nationales.

Chaque année avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système tramway et de maîtriser les risques qui en résultent,le cas échéant, en coopération les uns avec les autres.

Le titre V concerne la licence d'activité et la certification de sécurité dans le secteur du tramway:

Articles 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, et 25

Toute entité exerçant des activités de transport et/ou de gestion de l'infrastructure de tramway doit être titulaire d'une licence d'activité et d'une certification de sécurité.

Une entité peut exercer conjointement les activités d'entreprise de tramway et de gestionnaire d'infrastructure.

L'autorité responsable pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité est le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions.

Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions d'honorabilité, de capacité financière appropriée, de capacité professionnelle et en matière de couverture de la responsabilité civile.

L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu.

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

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.

La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

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

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

En vue de l'appréciation de la capacité financière l'entreprise doit présenter un rapport d'un réviseur d'entreprises.

L'entité apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux activités pour lesquelles la licence sera valable.

L'entité doit respecter les dispositions légales en matière fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service, de ses voyageurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.

L'entité doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile, pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport de tramway.

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

La licence est valable aussi longtemps que l'entité remplit les obligations en question. Toutefois, le ministre peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les 10 ans.

Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Le ministre peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre par une entité à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

Le ministre suspend ou retire la licence si elle constate que l'entité ne satisfait pas aux exigences.

Lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, le ministre peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entité, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par une inscription au Mémorial B.

Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Le ministre prend en compte toutes les informa-

tions disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motive.

Les décisions du ministre sont soumises à un contrôle juridictionnel.

La prestation des activités de transport d'une part et de gestion de l'infrastructure d'autre part nécessite la détention d'une certification spécifique à l'activité concernée de l'entité.

a) La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.

b) La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de entité la détention d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises, afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

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

Le ministre peut à tout instant vérifier la validité de la certification de sécurité et le respect des conditions de validité.

Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.

La certification de sécurité n'est valable qu'à condition pour l'entité concernée de respecter outre les exigences fixées dans la certification de sécurité, les dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur du tramway.

L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement constaté et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.

Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

Les décisions de refus du ministre sont motivées.

En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways.

En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande notamment une copie de la licence. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications à la base de cette demande.

La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et la portée des activités couvertes.

Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de tramway. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

dans les règles nationales, ou

dans d'autres règles pertinentes, ou

dans les décisions de l'autorité,

et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en oeuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

La certification de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

En vue de son renouvellement, l'entité doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'Administration.

La certification de sécurité est mise à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le titulaire de la certification de sécurité informe sans délai l'Administration de toute modification de ce type.

Le titre VI concerne l'autorisation de mise en service:

Articles 26 à 48

L'Administration autorise au préalable la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway qui sont implantés ou exploités sur les réseaux de tramway.

L'Administration vérifie:

– la conformité du sous-système par rapport aux règles nationales applicables en la matière,

– la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent et,

– l'intégration en sécurité des sous-systèmes.

Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation émise par elle-même.

L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.

Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation de l'autorisation.

La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.

Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration des Chemins de Fer doit être dûment motivée.

Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.

Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation.

L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.

Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation. La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même

doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.

L'Administration peut délivrer des autorisations par type. L'autorisation pour un sous-système porte également sur le type correspondant.

Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe V de la présente loi, le ministre peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés „organismes compétents".

Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales des constituants et des sous-systèmes.

Tout véhicule-tramway mis en service sur le système de tramway porte un numéro qui lui est attribué par l'Administration lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.

L'Administration tient un registre des véhicules-tramways autorisés. Le registre est accessible sur demande motivée auprès de l'Administration.

L'Administration détermine les critères du registre de l'infrastructure.

La tenue du registre est à charge du gestionnaire d'infrastructure.

Le registre est mis à la disposition des intéressés sur leur demande au gestionnaire d'infrastructure.

Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des règles applicables.

L'agrément des organismes compétents et la reconnaissance des organismes d'évaluation font l'objet d'un registre tenu et publié par l'Administration.

Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités nationales doivent être rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.

Le titre VII concerne la surveillance exercée par l'Administration après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité et le contrôle exercé par les entreprises de tramway et le(s) gestionnaire(s) d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou agrément de sécurité:

Articles 49 à 68

Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance sont:

a) chargés de mener le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi. Ce processus de contrôle comprend les activités suivantes:

a) définition d'une stratégie de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle;

b) collecte et analyse d'informations;

c) établissement d'un plan d'action pour les cas de manquement inacceptable aux exigences fixées dans le système de management;

d) mise en oeuvre du plan d'action éventuellement établi;

e) évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action éventuellement établi.

Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de le maintenance, y compris leurs contractants, concluent des dispositions contractuelles garantissant qu'ils s'échangent mutuellement toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité obtenues en appliquant le processus de contrôle décrit à l'annexe VI, afin de permettre aux autres parties de prendre les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

Si les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance décèlent, grâce au processus de contrôle, un risque pertinent pour la sécurité résultant d'anomalies d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements d'équipements techniques, notamment ceux de sous-systèmes structurels, ils signalent ces risques aux autres parties concernées afin de leur permettre de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de tramway rendent comptent à l'Administration dans les rapports annuels sur la sécurité qu'ils lui soumettent.

Le rapport annuel d'entretien des entités en charge de la maintenance contient ces informations sur l'expérience acquise par les entités chargées de l'entretien.

Le titre VIII a pour objet de fixer les conditions et les procédures pour la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité:

Articles 69 à 95

Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par les règles de sécurité nationales.

La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure relève de la compétence de l'entité elle-même.

Le titre IX concerne des dispositions modificatives:

Articles 96 à 104

Ad article 96:

Comme le tramway circulera sur la voie publique et que l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques comporte déjà des dispositions relatives au tramway, les dispositions concernant la circulation sur la voie publique et la signalisation routière sont ou restent intégrées dans ledit arrêté.

L'article est divisé en deux paragraphes suite à l'ajout des dispositions visant le tramway.

Ad article 97:

1) Le terme *„transports publics"* remplace le terme *„transports en commun"* en vue d'harmoniser la terminologie.
2) Le tramway effectue des services de transports publics et est donc introduit à ce titre au premier tiret. La mention du train-tram est supprimée, car ce moyen de transports publics n'a pas été et ne sera pas mis en service.

Ad article 98:

Le terme *„transports publics"* remplace le terme *„transports en commun"* en vue d'harmoniser la terminologie.

Ad article 99:

La mention *„immédiatement, dans les limites techniquement possibles," r*emplace la mention *„immédiatement"* dans le contexte particulier au tramway. La distance d'arrêt du tramway n'est en effet pas comparable avec celle des autres véhicules, dont l'immobilisation est plus prompte.

Ad article 100:

L'article 1er définit l'objectif de la loi et les domaines auxquels elle s'applique. La modification prévue à cet article étend les domaines d'attribution existants, qui sont l'aviation civile, les transports fluviaux et maritimes et les chemins de fer, au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques.

Ad article 101:

La modification de l'article 2 vise à limiter son champ d'application aux seuls domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer. Pour ce qui est du nouveau domaine, un nouvel article est ajouté au projet.

Ad article 102:

Un nouvel article 2.bis est ajouté, dont le premier paragraphe étend le champ d'application de la loi au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Sur demande du ministre ayant le

transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'administration, il donne la possibilité, sans toutefois en faire une obligation, de procéder à une enquête technique en cas d accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes.

Le paragraphe (2) définit le processus d'enquête technique dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques afin de limiter les moyens à mettre en oeuvre aux seuls cas où une amélioration de la sécurité par la prévention est à attendre. Il est ainsi prévu de procéder d'abord à une analyse préliminaire sur base des informations recueillies avant de décider de la suite à donner à une éventuelle enquête technique et d'en définir l'envergure.

Ad article 103:

L'article 4 porte création de l'AET et réfère aux domaines de compétences de l'administration. Il est modifié de manière à prendre en compte l'extension du champ d'application au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques telle que décrit à l'article 2.bis. La référence au paragraphe (1) de l'article 2.bis est dès lors ajoutée au paragraphe 1er de l'article 4.

Ad Article 104: *exclusion des conducteurs de tramway des dispositions concernant la durée du travail des salariés d'une entreprise de transport par rail établie au Luxembourg ou exerçant son activité sur le réseau ferroviaire luxembourgeois*

Le Chapitre V du Titre Ier du Livre II du Code du travail est issu de la transposition de la Directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération Européenne des travailleurs de transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire (Accord entre la Communauté Européenne du Rail (CER) et la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire, Bruxelles, 27 janvier 2004).

La Directive 2005/47/CE transposée par la loi du 2 juin 2011 précitée, a exclusivement trait aux travailleurs mobiles occupés dans le secteur des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.

Or, le Chapitre V du Titre Ier du Livre II du Code du travail s'applique notamment *„aux salariés chargés respectivement des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail et occupés par une entreprise de transport par rail établie au Luxembourg"* (article L.215-1 du Code du travail).

Ainsi, la formulation actuelle de l'article L. 215-1 du Code du travail est tellement large qu'elle pourrait inclure, à défaut d'analyse plus approfondie, le secteur des tramways.

Le document parlementaire n° 6179 de la loi du 2 juin 2011, qui a introduit l'article L. 215-1 du Code du travail, précise que l'alinéa 1er de cet article a été introduit pour inclure les sociétés de transport ferroviaire autres que les CFL. Il ne s'agissait à l'époque en aucune manière d'étendre la dérogation sectorielle à un autre secteur que celui des chemins de fer.

Par conséquent, l'application de la Directive 2005/47/CE à des conducteurs de tramway n'était manifestement ni la volonté de la Commission Européenne, ni celle du législateur luxembourgeois.

Dans un souci de clarté juridique, l'ajout de la mention „hors les tramways" permettrait d'éviter une interprétation erronée de l'article L.215-1 du Code du travail, et d'exclure clairement les Conducteurs de tramways du Champ d'application du Chapitre V du Titre II du Livre II du Code du travail.

Le titre X concerne des dispositions finales:

Articles 105 à 109

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet:	**Projet de loi ayant pour objet** **A) la sécurité du tramway;** **B) de modifier** **a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,** **b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics,** **c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer, et** **d) l'article L.215-1 du Code de travail**
Ministère initiateur:	**Ministère du Développement durable et des Infrastructures**
Auteur(s):	**Département des transports – MDDI**
Tél:	**247-84410**
Courriel:	**felicie.weycker@tr.etat.lu**
Objectif(s) du projet:	**Détermination des exigences en matière de sécurité applicables au système tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, dispositions modificatives des lois précitées et l'article L. 215-1 du Code du travail.**
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	
Administration des Chemins de Fer, Luxtram S.A.	
Date:	**27.5.2016**

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, …) consultée(s): Oui ☐ Non ☒
   Si oui, laquelle/lesquelles:
   Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:
   – Entreprises/Professions libérales: Oui ☒ Non ☐
   – Citoyens: Oui ☒ Non ☐
   – Administrations: Oui ☒ Non ☐

3. Le principe „Think small first" est-il respecté? Oui ☐ Non ☐ N.a.[1] ☒
   (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
   Remarques/Observations:

1 N.a.: non applicable.

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui ☒ Non ☐

   Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui ☐ Non ☒

   Remarques/Observations:

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui ☐ Non ☒

   Remarques/Observations:

6. Le projet contient-il une charge administrative[2] pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui ☐ Non ☒

   Si oui, quel est le coût administratif[3] approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?

   b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel[4]? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?

8. Le projet prévoit-il:
   - une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐
   - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

   Si oui, laquelle:

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive" est-il respecté? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

    Si non, pourquoi?

11. Le projet contribue-t-il en général à une:

    a) simplification administrative, et/ou à une Oui ☐ Non ☒

    b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui ☐ Non ☒

    Remarques/Observations:

---

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui ☐ Non ☒
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
– principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui ☐ Non ☒
– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui ☐ Non ☒
Si oui, expliquez de quelle manière:
– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui ☐ Non ☒
Si oui, expliquez pourquoi:
– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui ☐ Non ☒
Si oui, expliquez de quelle manière:

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive „services"

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation[5]? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers[6]? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

5 Article 15, paragraphe 2 de la directive „services" (cf. Note explicative, p. 10-11)

6 Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services" (cf. Note explicative, p. 10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7034/00A

N° 7034[A]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

P R O J E T D E L O I

ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L.215-1 du Code de travail

* * *

ADDENDUM

(12.8.2016)

FICHE FINANCIERE

Il convient de se référer à la **loi du 24 juillet 2014** portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale au Kirchberg.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7034/01

N° 7034[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

P R O J E T D E L O I

ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L.215-1 du Code de travail

* * *

SOMMAIRE:

page

1) Avis de la Chambre de Commerce (20.10.2016) 2

2) Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points 4

– Dépêche du Président de la Chambre des Salariés au Ministre du Développement durable et des Infrastructures (17.10.2016) 4

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(20.10.2016)

Le projet de loi sous avis a pour objet principal de créer un cadre légal déterminant les exigences en matière de sécurité applicables au système[1] tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure afférente et du trafic. En outre, dans le contexte de la mise en service du tramway, il est également profité du projet de loi sous avis pour procéder à la modification ponctuelle de certaines lois, à savoir:

- la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
- la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;
- la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer; et
- l'article L.215-1 du Code de travail.

*

REMARQUE PREALABLE

Parallèlement à la présente saisine et à la même date, la Chambre de Commerce a été saisie pour avis concernant le projet de règlement grand-ducal modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et 2) le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points. Etant donné que ledit projet de règlement grand-ducal est étroitement lié au projet de loi sous avis, il serait préférable aux yeux de la Chambre de Commerce que les deux textes soient adoptés concomitamment de manière à coordonner leur entrée en vigueur.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le Luxembourg se trouve aujourd'hui dans une situation où la mobilité s'est fortement accrue, surtout aux heures de pointe, ce qui impacte négativement la qualité de vie tant des voyageurs que des résidents, ainsi que l'environnement et l'économie. Cependant, l'assurance d'une bonne accessibilité tant interne au pays qu'externe, notamment aux acteurs économiques, constitue un élément fondamental d'attractivité et de compétitivité pour le pays, pouvant permettre au Luxembourg d'attirer davantage d'entreprises, d'investisseurs et la main-d'oeuvre dont le pays a besoin afin de poursuivre son développement économique dans les secteurs porteurs et d'avenir. A cet égard, le présent projet de loi est étroitement lié à l'introduction d'une ligne de tramway dans la Ville de Luxembourg ainsi que dans sa proche périphérie qui s'inscrit dans la stratégie nationale de mobilité durable appelée *„MoDu"* et qui a été élaborée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructure et l'Administration des Ponts et Chaussées au courant des années 2011 et 2012, et ce dans l'objectif d'intégrer différentes mesures permettant de donner des réponses aux défis liés aux besoins croissants en matière de mobilité. Comme elle a eu l'occasion de l'affirmer à plusieurs reprises, la Chambre de Commerce approuve, dans ses grandes lignes, la stratégie nationale de mobilité durable et considère que l'introduction d'une ligne de tramway dans la Ville de Luxembourg ainsi que dans sa proche périphérie constitue en effet un maillon essentiel de cette stratégie nationale de mobilité durable.

Alors que les infrastructures de transports doivent être adaptées en permanence aux besoins socio-économiques et démographiques du pays, le présent projet de loi prévoit des exigences en matière de sécurité applicables au tramway notamment en matière de conception, exploitation et entretien du système tramway.

---

1 L'article 2 paragraphe 49 du projet de loi sous avis définit le système comme *„toute partie du système tramway qui, dans le cadre d'une analyse de risque, fait l'objet d'un changement, qu'il soit de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle"*.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

La Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à formuler quant au contenu du projet de loi sous avis et s'en tient à l'exposé des motifs et au commentaire des articles qui expliquent clairement les objectifs du présent projet de loi. Alors qu'elle émet un avis généralement favorable, la Chambre de Commerce aimerait toutefois relever quelques commentaires ponctuels.

Quant à l'intitulé

Etant donné que le projet de loi sous avis porte principalement sur la sécurité du tramway et ne modifie que de manière ponctuelle les lois y énumérées, la Chambre de Commerce s'interroge s'il ne serait pas opportun de modifier l'intitulé du projet de loi sous avis afin de lui donner la teneur suivante:

„Projet de loi relative à la sécurité du tramway et modifiant

1. *la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;*
2. *la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;*
3. *la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer; et*
4. *l'article L.215-1 du Code de travail."*

Concernant l'article 1er

Afin de rendre plus aisée la lecture du projet de loi sous avis, la Chambre de Commerce juge préférable de classer les définitions établies à l'article 1er du projet de loi sous avis par ordre alphabétique.

Concernant l'article 5

Aux termes de l'article 5 du projet de loi sous avis, l'Administration des Chemins de Fer est tenue de rendre compte, avant le 1er avril de chaque année et dans un rapport écrit, au ministre ayant le transport routier dans ses attributions de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. L'Administration des Chemins de Fer inclut dans son rapport, *inter alia*, *„les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure de tramway*[2] *et des entreprises de tramway*[3] *et les enseignements qui en ont été tirés"*. Cependant, l'article 8 paragraphe 4 du projet de loi sous avis prévoit quant à lui l'obligation pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway de soumettre à l'Administration des Chemins de Fer leurs rapports annuels respectifs, et ce avant le 30 juin de chaque année. La Chambre de Commerce se demande s'il ne serait pas utile d'aligner les deux délais précités afin de permettre à l'Administration des Chemins de Fer de prendre connaissance des rapports annuels sur la sécurité établis respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway avant de soumettre son propre rapport annuel au ministre.

Concernant l'article 8

La Chambre de Commerce souhaite réitérer ses commentaires énoncés précédemment au sujet de l'article 5 en ce qui concerne l'alignement des délais relatifs à la soumission des rapports annuels de l'Administration des Chemins de Fer ainsi que du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises de tramway.

---

2 L'article 2 paragraphe 3 du projet de loi sous avis définit le gestionnaire de l'infrastructure comme *„toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est notamment l'établissement, la gestion et l'entretien d'un réseau de tramway, afin d'assurer la sécurité"*.

3 L'article 2 paragraphe 2 du projet de loi sous avis définit l'entreprise de tramway comme *„toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de voyageurs par tramway, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assure uniquement la traction"*.

Concernant l'article 69

Quant à la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité, la Chambre de Commerce s'interroge s'il ne serait pas utile de prévoir que cette formation pourra être organisée et dispensée par les différents centres de formation accrédités, et non pas uniquement par le gestionnaire de l'infrastructure ou les entreprises de tramway.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer son accord au projet de loi sous rubrique, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES SALARIES AU MINISTRE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES

(17.10.2016)

Monsieur le ministre,

Par lettre du 20 juillet 2016, le projet de loi et son projet de règlement grand-ducal sous rubrique ont été soumis à l'avis de la Chambre des salariés.

En ce qui concerne le système relatif aux prérequis médicaux et psychologiques en vue de l'obtention de la licence des futurs conducteurs de tramway, notre Chambre professionnelle constate avec satisfaction que ledit projet de loi s'aligne sur les dispositions applicables aux conducteurs de train en confiant (en vertu de l'article 2, point 61 combiné à l'article 72 du projet examiné) à l'Administration des chemins de fer le soin de réaliser lesdits examens relatifs aux conditions d'aptitudes physiques et psychologiques par le recours à des médecins et psychologues reconnus par cette Administration.

Notre Chambre constate néanmoins une différence de régime en ce qui concerne la formation à l'habilitation, alors que les compétences professionnelles et les capacités de mise en oeuvre en vue de l'habilitation sont acquises pour les conducteurs de train dans le cadre d'une formation dispensée par des examinateurs reconnus du Centre de formation accrédité, alors que les futurs conducteurs de tramway auront une formation à l'habilitation dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur (art. 76 du projet de loi). Dans un souci d'impartialité, la CSL préconiserait un alignement desdits régimes, permettant de garantir également aux conducteurs de tram l'intervention d'un organisme formateur indépendant, faisant intervenir des examinateurs reconnus.

Pour le surplus, la Chambre des salariés approuve les projets de loi et de règlement grand-ducal en cause.

Elle insiste toutefois d'être saisie pour avis sur tous les projets de texte à venir concernant le domaine du tramway et qui touchent aux intérêts des salariés y employés.

Veuillez agréer, Monsieur de ministre, l'expression de notre très haute considération.

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau
7034 - Dossier consolidé : 84

7034/02

N° 7034[2]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

P R O J E T D E L O I

ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L.215-1 du Code de travail

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(23.12.2016)

Par dépêche du 9 août 2016, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact ainsi que des textes coordonnés manuscrits de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics et de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

Par dépêche du 31 août 2016, le ministre du Développement durable et des Infrastructures a fait parvenir au Conseil d'État des versions dactylographiées des textes coordonnés des lois précitées que le projet sous avis entend modifier.

En outre, aucune fiche financière n'était jointe au dossier au moment de la saisine. Par dépêche du 10 octobre 2016, a été communiquée au Conseil d'État une fiche financière indiquant que le projet sous avis ne comporte pas de frais pour le budget de l'État autres que ceux détaillés dans la fiche financière de la loi du 24 juillet 2014 portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare centrale et le Circuit de la foire internationale au Kirchberg[1].

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ont été communiqués au Conseil d'État par dépêche du 3 novembre 2016.

*

1 Dossier parl. n° 6626.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le projet de loi sous examen a pour objet la création d'un cadre légal pour différents aspects de la sécurité technique du tramway. À cette fin, il établit les exigences de sécurité essentielles à respecter pour les différents sous-systèmes du tramway et le régime de contrôle à mettre en place tant par le gestionnaire de l'infrastructure que par l'exploitant des véhicules. L'Administration des chemins de fer est, entre autres, désignée responsable du maintien et de l'amélioration du niveau de sécurité du tramway. Le projet précise en outre les conditions minimales pour la qualification professionnelle, les conditions de santé et la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité, d'entretien et d'exploitation du tramway.

Les dispositions concernant la sécurité technique et les descriptifs des systèmes et sous-systèmes du tramway s'inspirent largement de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire et du règlement grand-ducal modifié du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transposant différentes directives européennes, dont notamment la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. Cette directive concerne une harmonisation technique optimale de différents éléments du système ferroviaire classique afin d'augmenter l'interopérabilité des chemins de fer au sein de l'Union européenne. La directive vise en principe tous les systèmes ferroviaires, mais autorise les États membres d'exclure les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers. À l'époque, le Luxembourg a retenu cette option et a exclu le tramway du champ d'application de la loi précitée du 22 juillet 2009.

Il s'ensuit que les missions de l'Administration des chemins de fer dans le domaine du tramway sont sensiblement les mêmes que celles qu'elle doit accomplir dans le domaine du transport ferroviaire et les dispositions du Titre III – Missions de l'Administration des Chemins de Fer s'inspirent dès lors largement de la loi précitée du 22 juillet 2009. L'éparpillement des dispositions concernant les missions de l'Administration des chemins de fer, à travers plusieurs textes législatifs, ne contribue cependant pas à la transparence de ces dispositions et le Conseil d'État aurait souhaité que les auteurs aient saisi l'occasion du projet sous avis pour regrouper toutes les dispositions relatives à l'organisation et aux missions de cette administration dans une loi autonome, tel que cela a été fait pour l'Institut luxembourgeois de régulation moyennant la loi du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et sa modification du 26 juillet 2010[2]. Par ailleurs, étant donné que les missions de l'Administration des chemins de fer sont étendues par le projet de loi sous avis au domaine du tramway, il y a lieu de revoir le nom de ladite administration et de la dénommer le cas échéant: „Administration des chemins de fer et des tramways".

Outre la loi précitée du 22 juillet 2009 et le règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010, le projet de loi sous avis s'inspire des lois, règlements grand-ducaux ainsi que des directives et règlements européens suivants:

– la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
– le règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;
– le règlement grand-ducal modifié du 16 août 2010 ayant pour objet a) la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté; b) de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferré luxembourgeois;
– le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009, tel qu'il a été modifié par le règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et l'appréciation des risques, et la

2 Loi du 26 juillet 2010 portant modification de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant: 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État.

directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Tout en reconnaissant l'utilité de s'inspirer des lois et règlements mentionnés pour assurer un certain parallélisme de la réglementation en matière de la sécurité du tramway, le Conseil d'État tient à rendre attentif au fait que la reprise – souvent partielle – et le réagencement de larges passages de dispositions d'origines différentes, risquent de créer des incohérences dans le texte ainsi recomposé. Le Conseil d'État regrette en outre que le commentaire des articles soit resté complètement muet quant à l'origine des dispositions reprises et quant aux raisons pour lesquelles certaines dispositions n'ont été reprises que partiellement.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Observation préliminaire

Le Conseil d'État note que le texte de la version imprimée du document parlementaire diffère à plusieurs reprises du texte de la version communiquée par le Gouvernement au Conseil d'État. Pour l'examen des articles, le Conseil d'État s'en tient à la version lui communiquée.

Article 1er

L'article 1er détermine l'objet du projet. Il ne comporte cependant pas de valeur normative et peut être supprimé.

Article 2

L'article sous examen comporte une série de soixante-sept définitions.

La définition au point 1 concerne le „tramway" en tant que tel et renvoie à la définition reprise dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le Conseil d'État s'oppose formellement au renvoi dans la loi à une définition figurant dans un règlement grand-ducal en raison du non-respect de la hiérarchie des normes. Il propose de reprendre à cet endroit directement le texte qui est prévu à l'article 1er, point 3, du projet de règlement grand-ducal modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, et dont le Conseil d'État a été saisi également en date du 9 août 2016 pour avis.

Au point 3, le Conseil d'État s'oppose formellement pour violation du principe de sécurité juridique à l'emploi du terme „notamment", puisque celui-ci engendre une incertitude quant au périmètre exact de l'activité principale dans lequel doivent se situer les entreprises gestionnaires de l'infrastructure.

Au point 14 „organisme compétent", le Conseil d'État demande de compléter le libellé *in fine* par un renvoi à l'article 42, qui apporte des précisions supplémentaires à la définition du terme.

La définition prévue au point 23 ne contribue pas à une meilleure compréhension du texte. En effet, une définition doit fixer, préciser et unifier l'usage d'un terme au-delà de sa pure signification lexicale. Or, le libellé du point 23 propose deux significations différentes du terme à définir et renvoie pour plus de précisions à l'article 3 du texte sous examen. Or, l'article 3 n'est constitué essentiellement que de renvois à trois annexes qui comptent sept pages. À la lecture du texte et des occurrences de l'expression „système de gestion", le Conseil d'État doute de la pertinence et de la nécessité de la définition proposée et demande dès lors de la supprimer.

Au point 38 „organisme d'évaluation", le Conseil d'État demande de compléter le libellé *in fine* par un renvoi à l'article 61, qui apporte des précisions supplémentaires à la définition du terme.

Au point 51, le Conseil d'État demande d'indiquer avec précision qui est l'organisme national d'accréditation visé.

À la lecture des définitions proposées aux points 55 „défaillance systématique" et 56 „panne systématique", le Conseil d'État est à se demander quelle est la différence exacte entre les deux concepts et en quoi une différenciation des deux notions s'impose dans le contexte du projet sous avis.

Article 3

L'article sous examen propose une définition du „système tramway" à travers les annexes I, II et III, alors que le projet sous avis comporte à l'article 2 une série impressionnante de soixante-sept définitions, dont les termes „tramway", „réseau de tramway", „véhicule-tramway" et „sous-systèmes". Le Conseil d'État est dès lors d'avis qu'il n'y a pas lieu d'ajouter à l'article 3 une définition du „système tramway" qui en sus aurait recours à des annexes qui ne proposent pas de définitions précises, mais des subdivisions en sous-systèmes et leur description. Il propose dès lors de libeller l'article sous revue de la façon suivante:

> „**Art. X.** Le système tramway tel que déterminé à l'annexe I et ses sous-systèmes tels que déterminés à l'annexe II doivent satisfaire aux exigences essentielles précisées à l'annexe III."

Article 4

Le Conseil d'État renvoie à son observation formulée aux considérations générales quant à l'opportunité de regrouper les dispositions concernant l'Administration des chemins de fer dans une loi autonome. En outre, le libellé sous avis appelle les observations suivantes.

À l'alinéa 1er, le Conseil d'État demande de supprimer les termes „en conformité avec les dispositions en vigueur", étant donné qu'ils sont superfétatoires.

À la lettre a), il y a lieu de préciser dans quel registre les véhicules-tramways doivent être inscrits.

À la lettre b), il y a lieu de préciser de quel ministre il s'agit:

> „… du retrait et de la suspension par le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre", de la certification …"

Articles 5 et 6

Sans observation.

Article 7

L'article sous revue prévoit que, dans la phase d'élaboration des règles de sécurité, l'Administration des chemins de fer doit consulter les parties concernées. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, il est prévu à l'égard du transport ferroviaire que l'Administration consulte également „les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel". Le Conseil d'État est à se demander pour quelles raisons, la consultation de ces trois types d'acteurs n'est pas prévue au moment de l'élaboration des règles de sécurité du système tramway.

Article 8

D'après le texte en projet, il revient à l'Administration des chemins de fer d'établir et de publier la liste des règles nationales de sécurité auxquelles doit se soumettre toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure.

S'agissant d'un acte à caractère normatif, on est en présence d'un acte réglementaire qui ne saurait être pris par l'Administration. Le Conseil d'État doit s'y opposer formellement, ceci au regard de l'article 36, voire le cas échéant de l'article 32(3) de la Constitution[3], qui réservent le pouvoir de prendre des règlements au Grand-Duc.

Le Conseil d'État attire encore l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que les règles nationales de sécurité concernant la mise sur le marché, voire l'utilisation des sous-systèmes du tramway, peuvent comporter des restrictions à la liberté de commerce, réservées de par l'article 11(6) de la Constitution à la loi formelle. En conséquence, pour qu'un règlement grand-ducal puisse être adopté, les principes et points essentiels doivent être définis dans la loi, conformément à l'article 32(3) de la Constitution.

Article 9

Sans observation.

---

3 Cour constitutionnelle, arrêt du 6 mars 1998, n° 1/98 (Mém. A n° 19 du 18 mars 1998, p. 254).

Article 10

Le Conseil d'État propose de préciser la référence à la fin de l'alinéa 2 en indiquant qu'il s'agit de couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 17.

Article 11

L'article 11 précisant les conditions à remplir par l'exploitant pour mettre en œuvre l'activité de transport par tramway ou l'exploitation de l'infrastructure, concerne tant la licence d'activité que la certification de sécurité et n'a dès lors pas sa place au chapitre 1er du Titre V. Étant donné cependant qu'il n'y a pas d'autre chapitre traitant de ces questions, le Conseil d'État peut s'accommoder de la structure du texte sous examen.

En outre, le Conseil d'État note que le projet sous avis ne fournit aucune indication quant au mode d'instruction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la licence d'activité, tel que ceci est prévu à l'article 22 pour le certificat de sécurité.

Article 12

En renvoyant à l'examen de l'article 4, le Conseil d'État propose de libeller l'article sous examen de la façon suivante:

> „**Art. XX.** Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévus ci-après."

Article 13

Le Conseil d'État propose de préciser au premier tiret qu'il s'agit de l'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité qui fait la demande d'une licence d'activité. En effet, selon l'article 14, celle-ci est évaluée „sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise".

Finalement et afin d'améliorer la lisibilité du dispositif, le Conseil d'État propose d'insérer les termes de la fin du paragraphe libellés „spécifiées aux articles 14 à 17" à l'endroit des termes „conditions suivantes" et d'écrire „… remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 14 à 17:".

Article 14

Le texte sous avis est fortement inspiré de l'article 8 de la loi précitée du 11 juin 1999, sauf qu'il est complété par un alinéa autorisant le ministre à traiter des données judiciaires dans le cadre de la gestion des licences sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Or, le texte sous avis, de même que le commentaire de l'article restent muets quant à la finalité poursuivie par ce traitement, de sorte que le Conseil d'État n'est pas en mesure de juger de la nécessité et de la proportionnalité de cette conservation de données judiciaires. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous examen pour être contraire à l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et à l'article 5 de la Convention du 28 janvier 1981 pour la protection à l'égard du traitement automatisé des données[4]. En outre, si l'honorabilité des dirigeants s'apprécie sur base de leurs antécédents judiciaires, le Conseil d'État est d'avis que le recours au casier judiciaire s'impose à chaque fois qu'un examen d'honorabilité s'avère nécessaire. Par conséquent, le traitement des données judiciaires tel que prévu dans la disposition sous examen est sans utilité et la disposition peut être supprimée.

Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur la formule „sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection …" qui énonce une évidence.

Article 15

Sans observation.

---

4 Voir plus particulièrement l'article 5 de la Convention du Conseil de l'Europe de 1981 pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, selon lequel: „Les données à caractère personnel faisant l'objet d'un traitement automatisé sont: […] c) adéquates, pertinentes et non excessives par rapport aux finalités pour lesquelles elles sont enregistrées;"

Article 16

L'article sous examen est inspiré de l'article 10 de la loi précitée du 11 juin 1999. Or, si dans le contexte de la transposition en droit national d'une directive européenne concernant l'accès d'entreprises européennes au réseau ferroviaire luxembourgeois, les dispositions de l'alinéa 2 peuvent être justifiées, elles sont entièrement superfétatoires dans le contexte du projet sous avis et le Conseil d'État demande dès lors leur suppression.

Articles 17 et 18

Sans observation.

Article 19

Le Conseil d'État propose de libeller le paragraphe 5 de la façon suivante:

„… , le ministre lui retire la licence, s'il est convaincu qu'il n'existe pas …"

Article 20

Au paragraphe 1er, le Conseil d'État est à se demander si l'intention des auteurs était de rendre publiques, à travers une inscription au Mémorial B, les différentes étapes de la procédure de délivrance ou le fait de l'introduction d'une demande, voire même uniquement la décision concernant une licence accordée et demande que le texte soit précisé à cet égard.

Au paragraphe 2, le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer la deuxième phrase pour manque de valeur normative, à moins de préciser de quelles informations il s'agit exactement.

Le Conseil d'État demande la suppression de l'alinéa 3, étant donné qu'il est superfétatoire par rapport au droit commun résultant de la loi du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.

Article 21

L'article sous examen prévoit que les prestations des services de transport de personnes, d'un côté, et de gestion de l'infrastructure, de l'autre côté, nécessitent des certifications en matière de sécurité de la part des exploitants respectifs. Selon le Conseil d'État, l'alinéa 1er n'apporte pas de plus-value normative par rapport aux lettres a) et b) et peut être supprimé.

À la lettre a), le texte prévoit un certificat de sécurité pour la prestation de transport et à la lettre b), il prévoit un agrément de sécurité pour la gestion de l'infrastructure de tramway. Ces deux types d'agrément ont probablement été repris du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010[5]. Or, la suite du texte sous examen ne différencie plus entre l'agrément pour les infrastructures et le certificat pour les véhicules. Le Conseil d'État propose dès lors de faire abstraction de l'usage du terme „agrément" à la lettre b).

En outre, il y a lieu de préciser de quelle „entité" il est question en renvoyant à celles visées à l'article 11.

À la lettre b), le libellé selon lequel „l'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire" est ambigu. En effet, est-ce que l'autorité compétente atteste par cet agrément que le gestionnaire de l'infrastructure répond à toutes les exigences particulières en matière de sécurité ou est-ce que c'est le gestionnaire de l'infrastructure qui confirme accepter les exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure? Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, que le libellé sous examen soit précisé.

Article 22

L'article sous examen appelle plusieurs observations. En premier lieu, le Conseil d'État demande qu'au paragraphe 1er, alinéa 2, le texte précise qu'il s'agit des entités prévues à l'article 11 qui sont renseignées dans la notification.

---

5 Ce règlement a pour objet de transposer la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne telle que modifiée par la suite.

Au paragraphe 3, le Conseil d'État est d'avis que „vérifier la validité de la certification de sécurité" revient à „vérifier le respect des conditions de validité" et il demande, par conséquent, la suppression de la deuxième partie de la phrase.

Au même paragraphe, l'alinéa 3 est superfétatoire, les dispositions nationales y énumérées étant de toute façon à respecter.

À l'alinéa 4, le Conseil d'État demande la suppression du terme „constaté". En effet, un manquement doit être signalé à l'Administration dès que le titulaire de la certification en a pris connaissance sans que cela ne doive être „constaté" de façon formelle.

À l'alinéa 5, le lien logique de l'agencement des conditions selon lesquelles le ministre procède au retrait de la certification est à revoir. Tel que le texte est libellé, les deux conditions doivent être remplies cumulativement pour que la certification puisse être retirée. Le Conseil d'État doute cependant que ceci traduise la volonté des auteurs.

Le paragraphe 4 est à supprimer pour être superfétatoire. En effet, dans le cadre d'une loi ou d'un règlement fixant les conditions à remplir pour l'octroi d'une autorisation, il n'est pas nécessaire de prévoir que les décisions de refus ou de retrait doivent être motivées, étant donné qu'il s'agit d'un double emploi avec le droit commun inscrit dans la loi du 1er décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, précisée par le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes.

Article 23

Au paragraphe 1er, il y a lieu de préciser les „activités" que les entités doivent exercer à titre principal. En outre, en limitant les entités visées à celles qui „assurent la traction de tramway", le paragraphe sous examen ne s'applique qu'aux „entreprises de tramway" et non pas aux gestionnaires de l'infrastructure. Or, le chapitre sous examen s'applique aux deux types d'entités. Le libellé est à préciser à cet égard.

Le Conseil d'État note l'insécurité juridique due à l'emploi du terme „notamment" au paragraphe 2, étant donné que celui-ci engendre une incertitude quant aux documents que les entités doivent adjoindre à leur demande. Il insiste à voir omettre ce terme.

Par ailleurs, le Gouvernement s'étant engagé à simplifier les procédures administratives, il est difficilement justifiable que les administrés se voient obligés de remettre à l'Administration une copie de la licence d'activité que cette même administration a établie à leur sujet.

Finalement, la fin de la deuxième phrase du paragraphe 2 est inintelligible. Que faut-il entendre par „les modifications à la base de cette demande", étant donné que l'article 23 ne concerne a priori pas la modification d'une certification de sécurité. Le commentaire des articles, qui se limite essentiellement à recopier le libellé des articles, est sans aucune valeur ajoutée à cet égard.

En raison de toutes ces imprécisions conduisant à de multiples risques d'insécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé de l'article sous examen.

Article 24

Quant au paragraphe 1er, le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'égard de l'article 21, relative à la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité. Il y a lieu de préciser si la certification constate la conformité de ce système ou l'engagement de l'entité de se conformer audit système.

En outre, le terme „portée" pour désigner l'étendue des activités couvertes est impropre et doit être remplacé.

Quant au paragraphe 3, à la lettre j), le mot „régulier" manque de précision. En effet, l'emploi de cet adjectif peut prêter à des appréciations divergentes.

Article 25

Sans observation.

Articles 26 et 27

Sans observation.

Article 28

Au paragraphe 2, alinéas 1er et 2, l'expression „dans les meilleurs délais" est à écarter pour être superfétatoire, un délai étant prévu dans les deux cas de figure.

Article 29

Sans observation.

Article 30

L'article sous avis se propose de préciser des dispositions quant à la procédure administrative à suivre. Celle-ci résulte cependant à suffisance de la loi et du règlement précités respectivement du 1er décembre 1978 et du 8 juin 1979. Le Conseil d'État insiste dès lors à ce que l'article sous examen soit supprimé.

Article 31

À l'article sous examen, les auteurs du projet reprennent de nouveau la différenciation entre agrément et certificat. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à l'examen de l'article 21 et propose de faire abstraction du terme „agrément".

En outre, les termes „ces sous-systèmes" et „cette vérification" ne sont pas clairs en ce sens que le dispositif ne précise ni les sous-systèmes ni la vérification dont il est question exactement. Le Conseil d'État demande dès lors sous peine d'opposition formelle, pour des raisons de sécurité juridique que le libellé sous avis soit précisé.

Article 32

L'article sous examen énumère une série de conditions auxquelles la demande d'un certificat de sécurité doit satisfaire et qui trouvent leur place plutôt parmi l'énumération des informations requises à l'article 28. Le Conseil d'État est, par conséquent, à se demander s'il n'y a pas lieu de reprendre l'essentiel des conditions de l'article sous examen à l'endroit de l'article 28 et de supprimer l'article sous revue.

Article 33

L'article sous revue concerne l'exploitation des sous-systèmes et ne trouve pas sa place au Titre VI relatif aux autorisations de mise en service. En outre, il est redondant avec le libellé de l'article 3. Si pourtant les auteurs le considèrent comme indispensable, ils devront l'insérer au Titre VII relatif à la surveillance et au contrôle.

Article 34

L'article est recopié de l'article 15, paragraphe 6, du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010 pris en urgence. Il y a lieu de préciser qu'il s'agit d'un autre État membre de l'Union européenne et d'indiquer selon quelles procédures ou normes de sécurité la reconnaissance mutuelle peut être appliquée.

Article 35

Sans observation.

Article 36

Le paragraphe 3 est à supprimer, en premier lieu, parce qu'il ne trouve pas sa place à cet endroit et, en second lieu, parce qu'il est redondant avec l'article 42.

Article 37

Le Conseil d'État propose de reprendre les idées essentielles de l'article sous revue à l'article 38, paragraphe 1er. En tout état de cause, il n'y a pas lieu de prévoir un paragraphe 1er, si celui-ci n'est pas suivi d'un deuxième paragraphe.

Article 38

Le Conseil d'État est à se demander s'il n'y a pas de contradiction entre le paragraphe 1er précisant que l'instruction de vérification de la conformité est à charge du requérant et le paragraphe 5 qui stipule

que la prestation à fournir par l'organisme compétent est à charge du fabricant ou de son mandataire, le requérant, défini à l'article 32, ne devant pas nécessairement être le fabricant du sous-système ou son mandataire. Il y a lieu de préciser la disposition.

En outre, si le Conseil d'État est suivi dans sa proposition à l'égard de l'article 37, le paragraphe 1er de l'article sous revue pourrait être libellé de la façon suivante:

> „(1) En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage telle que définie par le ministre sur proposition de l'Administration."

Article 39

Sans observation.

Article 40

Le paragraphe 2 de l'article sous examen est identique à l'article 30, mis à part la dernière phrase qui prévoit à l'article 30 que le requérant peut s'adresser au ministre pour que celui-ci revoie une décision de refus. Le Conseil d'État renvoie néanmoins à l'examen de l'article 30 et demande la suppression du paragraphe 2.

Les paragraphes 3 et 4 sont identiques au libellé de l'article 29. Le Conseil d'État demande aux auteurs de réaménager le dispositif de telle façon que des redites soient évitées.

Article 41

Le paragraphe 1er de l'article sous examen est incohérent et le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour des raisons de sécurité juridique. En effet, selon sa définition prévue à l'article 2, point 20, le terme „type" concerne uniquement des véhicules et ne s'applique pas aux sous-systèmes du tramway. Les auteurs doivent dès lors clarifier si les dispositions de l'autorisation par type ne sont applicables que pour les véhicules du système tramway ou également pour d'autres sous-systèmes. Ceci a une incidence sur tous les paragraphes de l'article sous examen.

Article 42

L'article sous examen s'inspire fortement de l'article 30 du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010. Il y a cependant lieu de préciser qu'il s'agit d'États membres de l'Union européenne.

Article 43

L'article sous examen introduit la notion d'„organisme d'évaluation" et renvoie pour sa définition à l'article 61. Le Conseil d'État note qu'il aurait été préférable de prévoir toutes les définitions à l'article 2.

Article 44

L'article sous examen s'inspire fortement de l'article 31 du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010 pris en urgence. Or, le Conseil d'État doit noter que l'alinéa 3 ne précise pas si ce sont les bureaux techniques qui, dans l'exécution de leur mandat, peuvent procéder à des essais de sous-systèmes sur le réseau du tramway. Le Conseil d'État demande que le texte soit précisé afin d'indiquer qui peut procéder à ces essais.

Article 45

Au paragraphe 2, le Conseil d'État propose de libeller l'alinéa 2 de la façon suivante:

> „Ce registre recense les informations suivantes: …"

En outre, le Conseil d'État est à se demander pourquoi les auteurs ont recours au terme „rame" et en quoi sa signification est divergente du terme „véhicule-tramway" défini à l'article 2, point 9. Il propose dès lors de s'en tenir au terme „véhicule-tramway".

Article 46

L'article sous examen a trait au registre de l'infrastructure dont la tenue est à assurer par le gestionnaire de l'infrastructure et non pas par l'Administration, tel que cela est le cas pour le registre des véhicules.

Le Conseil d'État propose de libeller la première phrase de la façon suivante:

„L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure."

Article 47

L'article sous examen prévoit que l'Administration publie le registre des organismes compétents et des organismes d'évaluation sans autre précision quant au lieu, à la forme et à la périodicité de cette publication. Le Conseil d'État demande que le texte soit précisé à cet égard.

Article 48

Le libellé est superfétatoire au regard de l'article 3 de la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, et le Conseil d'État demande, par conséquent, sa suppression.

Articles 49 et 50

Ces deux articles concernent la méthode d'évaluation au regard du certificat et de l'agrément de sécurité. Sauf pour leurs titres, qui n'ont pas de valeur normative, les deux articles ont un libellé identique. Pour ce qui est du libellé des titres, le Conseil d'État renvoie à l'examen de l'article 21 et demande de rendre le dispositif cohérent.

En outre, le libellé indique que „le présent chapitre vise la méthode d'évaluation […] pour l'obtention de certificat de conformité", alors que le titre du chapitre fait référence à la période „après la délivrance d'un certificat de sécurité". Même si le titre d'un article n'a pas de force normative, le Conseil d'État insiste à ce que le libellé et le titre de l'article, voire du chapitre, soient rendus cohérents.

Finalement, il y a lieu de préciser l'autorité nationale de sécurité qui accorde les certificats de sécurité.

Article 51

Le Conseil d'État rappelle que, selon l'intitulé du chapitre, l'article sous revue devrait concerner la surveillance après délivrance d'un certificat de sécurité. Or, le libellé de l'article concerne la procédure d'examen des demandes en obtention d'une certification. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs du projet de vérifier le bienfondé de la disposition à l'endroit du Titre VII du projet.

En outre, l'article comporte un paragraphe 1er, sans que celui soit suivi d'un deuxième paragraphe.

Article 52

Sans observation.

Article 53

Le libellé de l'article sous examen est repris de l'article 1er du règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien. Le Conseil d'État note que ce règlement s'applique exclusivement aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure et que les entreprises de tramway n'en font pas partie.

Le Conseil d'État propose de libeller les paragraphes 1er et 2 de la façon suivante:

„(1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de:

a) gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion;

b) vérifier l'application correcte et l'efficacité […];

c) vérifier si le système […];

d) identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective […]."

Article 54

Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 3 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 55

Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 4 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 56

Le libellé de l'article sous examen est inspiré de l'article 5 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Articles 57 et 58

Les articles 57 et suivants s'inspirent du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013.

Or, l'article 57 est sans valeur normative et peut être fusionné avec l'article 58 de façon à libeller la première phrase de ce dernier comme suit:

„La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36, …"

L'article 58 n'appelle pas d'autre observation.

Article 59

L'article 59 correspond à l'article 4 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Or, le Conseil d'État insiste à ce que le début du paragraphe 1er soit supprimé. En effet, si la référence à une „règle nationale" a toute sa signification dans un règlement européen, elle est privée de sens dans un texte de loi nationale. Soit les auteurs suppriment la référence générale à la „règle nationale" soit ils indiquent, dans une formulation positive et avec précision, quelles sont les dispositions nationales à prendre en considération. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen.

Article 60

Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 61

Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 6 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Il appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'État. En premier lieu, il est inconcevable que l'Administration fixe elle-même ses propres compétences, voire décide si elle offre ou non un service spécifique en relation avec l'évaluation des risques tel qu'il est prévu au paragraphe 4. En outre, si un service figure parmi les missions arrêtées dans la loi organique de l'Administration, celle-ci est dans l'obligation de l'exécuter.

Le Conseil d'État attire, par ailleurs, l'attention des auteurs sur le fait que le règlement prévoit certes la possibilité pour l'État membre de reconnaître l'autorité nationale de sécurité, c'est-à-dire l'Administration des chemins de fer, en tant qu'organisme d'évaluation, mais dit que dans ce cas il est également de sa responsabilité de veiller à ce que l'autorité en question réponde aux exigences fixées à l'annexe VII. En outre, les fonctions d'organisme d'évaluation de l'autorité nationale de sécurité doivent dans ce cas être mises en œuvre de façon indépendante de ses autres fonctions, et, d'après le paragraphe 2 du règlement, ceci doit pouvoir être démontré. Même si le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 ne s'applique pas directement aux systèmes de tramways, le Conseil d'État est d'avis que les deux cas devraient être traités de la même manière.

Article 62

Sans observation.

Article 63

Le Conseil d'État demande de remplacer le terme „type" dans le libellé de l'article sous examen étant donné que ce terme est défini à l'article 2 en relation avec les différents types de véhicules et propose de libeller l'article de la façon suivante:

„**Art. XX.** La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes: […]"

En renvoyant à son commentaire de l'article 61 et au cas où les auteurs maintiennent l'idée que l'Administration puisse exercer dans certains cas la fonction d'autorité d'évaluation, le Conseil d'État considère qu'il est inconcevable que cette même administration puisse se reconnaître elle-même cette compétence. Le Conseil d'État insiste, en conséquence, à ce que le libellé prévoie expressément une reconnaissance par le ministre.

Article 64

L'article sous avis précise une durée de validité pour la reconnaissance de l'organisme d'évaluation prévue à l'article 63, lettre a), mais reste muet quant à la durée de validité pour la reconnaissance prévue à la lettre b). Le Conseil d'État est à se demander si dès lors, les auteurs prévoient de façon implicite une durée de validité indéterminée pour la reconnaissance prévue à la lettre b). Pour des raisons de cohérence, il demande de fixer également une durée de validité dans ce cas et invite les auteurs à s'inspirer, à cet effet, du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013.

Si les auteurs comptent ne pas suivre le Conseil d'État sur ce point, il y a lieu reconsidérer la structure de l'article. En effet, celui-ci ne comporte qu'un seul et unique paragraphe 1er.

Article 65

Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 15 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 66

Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Afin, toutefois, de préciser le dispositif, le Conseil d'État demande de compléter l'article in fine par le libellé suivant:

> „[…] selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII."

Article 67

Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 17 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 68

Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 18 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Il consiste toutefois en une reformulation d'extraits repris de façon incomplète qui mène à un libellé inintelligible. Ainsi, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il faut entendre par „faire brièvement état de leur expérience concernant l'application du présent titre". De même, la dernière phrase du point 1 n'est pas compréhensible. En outre, il y a lieu de revoir le texte du point 2, d'y supprimer le terme „visé" et de ne pas faire référence au „présent règlement" étant donné que le texte sous examen n'a pas vocation à devenir un règlement d'exécution de l'Union européenne, mais une loi. Le Conseil d'État propose dès lors soit de supprimer l'ensemble de l'article, soit de le reformuler de façon à ce qu'il indique avec précision les points sur lesquels les différentes entités concernées doivent faire rapport ainsi que la forme et les délais que ces rapports doivent respecter. Finalement, si les auteurs entendent maintenir l'intitulé de l'article, il y aurait lieu de préciser comment ces rapports contribuent au progrès technique.

La phrase qui précède l'article 69 est à supprimer pour être purement descriptive et n'apportant aucune valeur ajoutée d'ordre juridique.

Le Conseil d'État déplore cependant que le commentaire des articles 69 à 95 se résume à deux alinéas lapidaires qui n'offrent aucune explication supplémentaire par rapport au libellé des articles.

Article 69

Sans observation.

Article 70

L'article sous revue s'inspire très largement de l'article 3 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Le libellé appelle cependant les observations suivantes.

Le Conseil d'État note que, selon le libellé du paragraphe 1er, lettre a), la licence du conducteur est valide si elle atteste les conditions minimales énumérés à l'article 71, alors que l'article 72 prévoit en outre des conditions relatives aux aptitudes physiques et psychologiques auxquelles le demandeur d'une licence doit également satisfaire. Il y a lieu, soit de compléter le libellé du paragraphe 1er, lettre a), par une référence aux conditions prévues à l'article 72, soit de supprimer la référence à l'article 71. Par ailleurs, le Conseil d'État insiste à ce que le terme „minimales" soit supprimé à la lettre a). En effet, l'article 71 prévoit certes des conditions minimales en ce sens que les candidats doivent être âgés d'au moins vingt-et-un ans, être titulaires du permis de conduire au moins de la catégorie B et avoir atteint avec succès un niveau de scolarité minimal; or, les termes „conditions minimales" pourraient également être compris comme se référant à une liste de conditions non exhaustive. C'est pourquoi le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour des raisons de sécurité juridique.

Article 71

L'article sous avis fixe les conditions minimales pour être admis à des fonctions de conducteur.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'approche selon laquelle la limite d'âge prévue pour les conducteurs de tramway au paragraphe 1er est de vingt-et-un ans et s'apparente dès lors à celle des chauffeurs de bus et non pas à celle des conducteurs de train.

Au paragraphe 2, il est fait référence à une annexe XI sub 4, pour fixer le niveau de scolarité de base requis. Or, l'annexe XI n'indique pas ce niveau. Le Conseil d'État insiste dès lors à ce que, ou bien la référence soit corrigée, ou bien la condition relative au niveau de scolarité de base soit précisée directement dans la disposition sous examen.

Par ailleurs, le Conseil d'État note qu'une condition relative à la scolarité figure à l'annexe X. Cependant, il ne partage pas l'approche particulière, qui semble être celle des auteurs du projet, selon laquelle le niveau de scolarité est à considérer parmi les caractéristiques médicales et psychologiques des candidats à une licence de conducteur. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen de l'Annexe X – Exigences médicales et psychologiques.

Finalement, le Conseil d'État demande de remplacer le terme „droit de conduire" par „permis de conduire" tel qu'il est d'usage en relation avec les catégories du permis de conduire.

Article 72

L'article sous avis fixe les conditions d'aptitude physique et psychologique que les candidats doivent remplir en sus des conditions minimales arrêtées à l'article 71 pour être admis aux fonctions de conducteur.

Il s'inspire de dispositions analogues figurant dans le règlement grand-ducal précité du 16 août 2010 qui a transposé la directive 2007/59/CE. La directive vise en principe tous les systèmes ferroviaires, mais autorise les États membres d'en exclure les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers. Le Luxembourg a opté pour cette option et a exclu le tramway du champ d'application de la loi précitée du 22 juillet 2009 qui sert de base légale à ce règlement grand-ducal.

Ceci étant, en comparant les dispositions de la directive avec celles retenues dans le projet de loi sous revue, on constate que la directive prévoit que „le candidat justifie de son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen réalisé ou supervisé, selon la décision de l'État membre, par un psychologue ou un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe II, point 2.2". L'article 20 précise que le processus de reconnaissance ou d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Le projet de loi sous avis, par contre, ne prévoit aucune condition d'accréditation ou de reconnaissance pour le médecin ou le psychologue. Il a néanmoins réservé le volet de l'évaluation de l'aptitude psychologique à un „psychologue reconnu" et a, par ailleurs, étendu le spectre de l'évaluation incombant à ce dernier puisqu'elle comprend également l'examen des aptitudes cognitives (attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement), de la communication, et des aptitudes psychomotrices, vitesse de réaction, coordination gestuelle), qui dans la directive précitée figurent au point 2.1. de l'annexe II, qui fait partie de l'examen médical et est donc réservé au médecin. Le Conseil d'État se demande donc dans quelle mesure le texte sous avis confie à un „psychologue reconnu" par l'Administration sur base de critères non connus des examens qui relèvent de l'exercice médical. Dans ce contexte, le Conseil d'État rappelle que la profession de psychologue est une profession non réglementée au Luxembourg, et donc le titre de psychologue non protégé.

Le „psychologue reconnu“ fait donc subir au candidat un examen que ce dernier doit passer „avec succès“. Si le médecin effectue un examen médical et établit un certificat médical qui se prononce sur l'aptitude physique, le „psychologue reconnu“ signe et date un „bilan psychologique“. Est-ce que ce bilan détermine si le candidat correspond ou non au profil psychologique requis? Ce bilan peut mentionner une restriction, temporaire ou définitive, à l'exercice des fonctions de conducteur. Le Conseil d'État se demande quels éléments du profil psychologique constaté chez le candidat devraient évoluer, et de quelle manière, pour que la restriction puisse être levée. Au total, le Conseil d'État estime qu'il est préférable que l'évaluation de l'aptitude physique et psychologique soit confiée au seul médecin, qui établit un certificat unique évaluant aussi bien l'aptitude physique que l'aptitude psychique du demandeur de licence.

L'alinéa 2 du paragraphe 5 fait état d'„examens complémentaires“, en cas de recours du candidat. Selon la dernière phrase de cet alinéa, ces „examens complémentaires“ sont à considérer comme des „bilans“. S'agit-il d'un nouvel examen auprès d'un autre médecin ou d'un autre „psychologue reconnu“? Dans ce cas, il ne s'agit pas d'un examen complémentaire, qui ajouterait des éléments supplémentaires à ceux qui ont servi à l'établissement du certificat médical ou du bilan du psychologue, mais d'un nouvel examen. L'Administration donne un avis motivé, sauf si elle prévoit des „examens complémentaires“. Le Conseil d'État suppose qu'il s'agit plutôt d'une décision que d'un avis. La dernière phrase évoque „cette décision“. Or, aucune décision n'est mentionnée dans le paragraphe en question, à moins que les auteurs considèrent que l'„avis motivé“ correspond à une décision, ce qu'il faudrait dans ce cas préciser.

La disposition figurant au paragraphe 6 prévoit que „dans l'hypothèse où l'examen médical visé au paragraphe 3 ou l'examen psychologique visé au paragraphe 4 ont eu lieu à l'initiative de l'employeur, deux copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 73, paragraphe 5, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 1er de l'article 73“. Or, l'article 73, paragraphe 5, ne prévoit pas que des copies de ces documents soient systématiquement intégrées au registre. Ces documents seront-ils donc uniquement intégrés au registre si l'employeur introduit la demande à la place du candidat? De même, l'article 73, paragraphe 1er, ne prévoit pas que des copies de ces documents soient obligatoirement annexées à la demande. Faut-il en conclure que ces documents ne seront donc uniquement joints à la demande si l'employeur introduit la demande à la place du candidat ? Si tel n'est pas le cas, l'alinéa 6 risque d'être dénué de sens.

Le Conseil d'État note finalement que le projet sous avis ne comporte pas d'annexe XII et exige de renseigner la référence à l'annexe de façon correcte.

Article 73

L'article sous avis prévoit la procédure d'émission des licences de conducteur et s'inspire en grande partie de l'article 7 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010.

Or, à l'opposé des dispositions qui régissent les licences de conducteur dans le domaine ferroviaire, les auteurs ne prévoient aucune compétence professionnelle indispensable parmi les conditions préalables à la délivrance d'une licence de conducteur de tramway. Les compétences professionnelles dont doit disposer un conducteur de tramway sont fixées aux articles 74 et suivants et constituent les conditions pour l'obtention de l'habilitation. Si la licence de conducteur est octroyée par l'Administration des chemins de fer et s'apparente en quelque sorte à un permis de conduire d'une personne âgée d'au moins vingt-et-un ans et disposant d'une attestation de son état de santé physique et psychologique, l'habilitation est octroyée par l'employeur et elle concerne plus particulièrement les compétences nécessaires à la manipulation des différents sous-systèmes du tramway concernant, par exemple, la communication opérationnelle, la gestion du système de sécurité, la maîtrise de la conduite du véhicule de tramway et les compétences relatives à la maîtrise des infrastructures du réseau de tramway.

L'article appelle, en outre, les observations suivantes:

Le Conseil d'État demande aux auteurs de déterminer de façon claire et transparente soit au paragraphe 1er de l'article sous examen, soit dans un règlement grand-ducal, les documents que les candidats doivent soumettre lors de la demande en fonction des conditions à remplir selon les articles 71 et 72.

Au paragraphe 2, il est prévu que „le respect des conditions minimales […] revient à l'Administration“. Le Conseil d'État est d'avis que le respect de ces conditions relève plutôt du candidat, alors que la vérification du respect de ces conditions revient à l'Administration. Le Conseil d'État renvoie à ses

observations faites à l'endroit de l'article 70 en ce qui concerne la suppression du terme „minimales" et les conditions requises, qui ne peuvent pas être uniquement celles figurant à l'article 71, alors que l'article 72 en comporte également. En outre, il y a lieu de revoir le libellé de la deuxième phrase du paragraphe qui est incompréhensible. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

Au paragraphe 3, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il faut entendre par „attestation provisoire", d'autant plus que les limites de sa validité ne sont pas précisées – alors que l'article traite de la licence de conducteur. En outre quelle serait la plus-value d'une licence provisoire alors que l'Administration est appelée à statuer sur les demandes endéans un mois? Est-ce que, dans ce contexte, l'établissement d'une licence provisoire ne risque pas de prolonger inutilement l'établissement des licences définitives, alors que l'examen de l'Administration devrait se limiter à la vérification de l'exactitude des quatre documents certifiant l'âge, la scolarité, le permis de conduire et les conditions d'aptitude physique et psychologique du candidat?

Articles 74 et 75

Le Conseil d'État demande aux auteurs de renseigner correctement l'annexe à laquelle renvoient les articles sous examen. En effet, le projet de loi ne comporte pas d'annexe XII.

Article 76

L'article sous examen prévoit que la formation nécessaire à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur et que celui-ci doit être habilité à la conduite sur un réseau tramway depuis au moins cinq ans et justifier des compétences professionnelles dans le domaine de la formation. Cet article est à lire, par ailleurs, en parallèle à la disposition transitoire prévue à l'article 106, paragraphe 3, selon laquelle „la condition visée à l'article 76 devra être remplie" au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Le Conseil d'État note que les auteurs n'ont pas fait le choix de recourir à des formateurs ou centres de formation agréés par l'Administration ou le ministre tel que cela est requis pour la formation des conducteurs de train. Le libellé proposé appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'État.

D'abord, il se demande selon quels critères les compétences professionnelles du formateur dans le domaine de la formation doivent être évaluées par l'employeur. Certes, l'habilitation est émise sous la responsabilité de l'employeur et par celui-ci. Étant donné cependant que la détention d'une habilitation est une des conditions énumérées à l'article 71 pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur et que l'Administration peut, selon l'article 91, lettre b), vérifier à tout moment la validité de l'habilitation, le Conseil d'État estime que l'article sous avis doit impérativement préciser les compétences professionnelles dans le domaine de la formation dont doit faire preuve le formateur.

Ensuite, il note que, selon le dispositif sous avis, le formateur ne doit pas nécessairement disposer d'une habilitation pour le même type de système de tramway que celui pour lequel il dispense une formation, le libellé demandant à cet égard uniquement une habilitation „à la conduite sur un réseau tramway" sans autre précision. Le cas échéant, les formateurs pourraient également être détenteurs d'une habilitation à la conduite pour un ou plusieurs réseaux de tramway à l'étranger auquel cas la disposition transitoire prévue à l'article 106 serait cependant sans objet. Étant donné que le formateur doit également enseigner et sanctionner les connaissances relatives aux règles nationales de sécurité applicables au Luxembourg, le Conseil d'État estime que le formateur doit disposer d'une habilitation à la conduite pour un système évoluant sous ce régime de règles de sécurité et que la disposition transitoire à l'article 106, paragraphe 3, se justifie à cet égard. Il demande, dès lors, que le libellé de l'article sous examen soit précisé.

Article 77

Sans observation.

Article 78

Le Conseil d'État demande de remplacer au paragraphe 1er le terme „il" par celui de „conducteur" et aux paragraphes 1er et 3, l'expression „droit de conduire" par celle de „permis de conduire", tel qu'il est d'usage en relation avec les catégories de permis de conduire.

Le Conseil d'État demande aux auteurs de renseigner correctement l'annexe à laquelle renvoie l'article sous examen. En effet, le projet sous examen ne renseigne pas à l'annexe XI sur une périodicité des examens médicaux et psychologiques. Si les auteurs visent les périodicités mentionnées à l'annexe 10, le Conseil d'État s'interroge sur le sens de l'expression „affectation". S'ils visent la délivrance de la licence, il faut le spécifier; s'ils visent l'affectation à un poste de travail, le Conseil d'État se demande si cette périodicité d'examens ne fait pas double emploi avec celle des examens du médecin de travail. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'État se demande si l'examen de contrôle imposé préalablement à la reprise de fonction de conducteur n'est pas plutôt de l'attribution du médecin de travail, puisqu'il s'agit de s'assurer de l'aptitude au poste, alors que les examens relatifs à la délivrance s'apparentent plutôt à ceux en rapport avec la délivrance d'un permis de conduire.

Article 79

L'article sous avis détermine la procédure de retrait ou de suspension des licences de conducteur et s'inspire en grande partie de l'article 15 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010.

Le Conseil d'État entend que la licence de conducteur est suspendue quand le titulaire se voit retirer temporairement son permis de conduire. Étant donné que la condition que le conducteur doit disposer d'un permis de conduire valable est expressément mentionnée au paragraphe 1er de l'article 78, il n'est pas nécessaire de mentionner l'article 71 à la lettre b) de l'article sous revue. En effet, le respect des conditions minimales d'âge et de scolarité ne pouvant pas se perdre, la seule raison de mentionner plus particulièrement l'article 71 à la lettre b) ne peut consister en une suspension temporaire du permis de conduire.

Article 80

À la lettre a), le Conseil d'État exige que le libellé renseigne correctement que les critères de validité de la licence sont énumérés au chapitre III du présent titre.

A la lettre b), le Conseil d'État constate que l'article 76 ne précise pas de modalités de vérification des compétences professionnelles et insiste dès lors à ce que le texte soit revu.

À l'alinéa 2, le Conseil d'État exige de revoir les termes „préalablement à la reprise des fonctions de conducteur". En effet, tout conducteur qui ne remplit plus les conditions prévues à l'alinéa 1er devrait se voir retirer son habilitation. Le Conseil d'État propose dès lors qu'une formation complémentaire devrait être suivie avec succès par le conducteur afin que son habilitation puisse être renouvelée.

Au dernier alinéa, le Conseil d'État note encore que l'article 76 n'indique pas de modalités de réussite des formations complémentaires et insiste dès lors à ce que le texte soit revu.

Article 81

Sans observation.

Article 82

L'article sous examen régit le cas des conducteurs qui n'ont pas réussi aux examens de vérification des compétences professionnelles prévus à l'article 80, lettre b).

À cet égard, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il faut entendre par ne pas réussir temporairement une vérification des compétences et à partir de quand, le formateur peut ou doit constater que le conducteur ne réussit définitivement plus cette vérification. En outre, le Conseil d'État note que la seule différence entre la suspension (lettre b) et la modification (lettre c) d'une habilitation est que la modification peut également intervenir dans le cas où le détenteur de l'habilitation ne réussit pas la vérification des compétences professionnelles générales. Or, ne faudrait-il pas suspendre, voire même retirer une habilitation, particulièrement dans ce cas-là? De façon plus générale, le texte ne renseigne pas en quoi consiste exactement une modification de l'habilitation. S'il s'agit d'une modification de l'habilitation suite à l'échec du titulaire lors de la vérification des compétences professionnelles spécifiques portant sur un type de matériel roulant ou d'infrastructure pour lequel l'attestation est délivrée en particulier, il y a lieu de le préciser dans le libellé et de prévoir la modification de l'habilitation uniquement pour ce cas spécifique. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au libellé de l'article sous revue en raison de l'imprécision des textes portant atteinte à la sécurité juridique.

Articles 83 et 84

Les articles sous avis reprennent les dispositions de l'article 20, du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Soit les auteurs maintiennent la structure de cet article 20 et reprennent le libellé de l'article 84 sous avis comme paragraphe 2 de l'article 83 sous avis, soit ils suppriment la présentation de l'article 83 en un seul et unique paragraphe 1er.

Articles 85 à 89

Les articles sous avis constituent des copies exactes des articles 23 à 27 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010 et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 90

L'article sous examen est à supprimer pour être redondant par rapport à l'article 4 qui définit les missions de l'Administration des chemins de fer.

Pour ce qui est de l'intitulé du Chapitre IX Contrôles et sanctions, le Conseil d'État demande de remplacer le terme „sanctions" par „mesures administratives", étant donné que le chapitre ne prévoit aucune sanction, mais uniquement des mesures administratives.

Article 91

Sans observation.

Article 92

Le Conseil d'État est à se demander pourquoi l'Administration ne pourrait pas interdire à un conducteur d'une entreprise gestionnaire du réseau d'opérer sur le réseau de tramway et demande, le cas échéant, de remplacer la fin de la dernière phrase par les termes suivants: „[…] de la part de l'entité ayant émis l'habilitation".

Article 93

Le Conseil d'État estime que l'article sous revue manque de plus-value normative par rapport à l'article 92 et propose de le supprimer.

Article 94

Sans observation.

Article 95

Le Conseil d'État exige la suppression de l'alinéa 1er de l'article sous revue, la compétence des juridictions luxembourgeoises en la matière allant de soi.

À l'alinéa 2, il importe de préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par „**peut**[6] faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente". En effet, il ne ressort pas du dispositif ainsi libellé si la requête de révision constitue une étape facultative ou obligatoire avant que le requérant ne s'adresse à la juridiction compétente.

Finalement, le Conseil d'État tient à attirer l'attention des auteurs sur le fait qu'un recours contre une décision d'habilitation prise par l'employeur relève d'une juridiction civile alors que l'article sous avis prévoit à cet égard une requête de révision à adresser à l'Administration. Se pose dès lors la question de savoir si le recours contre une décision d'habilitation ne change pas la nature du recours contentieux, sachant que le recours contre une telle décision relève en principe des juridictions administratives.

Article 96

Selon le Conseil d'État, il est superfétatoire de prévoir dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, qu'à l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par le texte sous avis. En effet, ce dernier est une loi spéciale, qui régit

6 Mis en évidence par le Conseil d'État.

spécifiquement les questions en relation avec la sécurité du tram et qui, de par ce fait, peuvent déroger le cas échéant aux dispositions plus générales de la loi précitée du 14 février 1955.

Articles 97 et 98

Les articles sous examen se limitent à remplacer aux articles visés de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics les termes „transports en commun" par „transports publics" et les termes „train-tram" par „véhicules-tramways" et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 99

La disposition de l'article 24 de la loi susmentionnée selon laquelle „les conducteurs des moyens de transport affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement" sur injonction des „officiers et agents de police judiciaire" est complétée par les termes „dans les limites techniquement possibles". D'après le commentaire des articles, l'ajout se justifierait par le fait que „la distance d'arrêt du tramway n'est […] pas comparable avec celle des autres véhicules, dont l'immobilisation est plus prompte". Or, en premier lieu, tel que le libellé est formulé, les limites techniques ne s'appliquent pas spécifiquement aux tramways, mais à tous les véhicules interpellés et, en second lieu, le Conseil d'État ne perçoit pas la plus-value normative de cet ajout. En effet, les limites techniques et opérationnelles imposent déjà actuellement des distances d'arrêt différentes selon qu'il s'agit d'une voiture, d'un autobus transportant des passagers en circulation urbaine ou de poids lourds. Le Conseil d'État insiste dès lors auprès des auteurs du texte pour que cet ajout soit supprimé.

Articles 100 à 103

Les articles sous revue visent à étendre la compétence de l'Administration des enquêtes techniques aux accidents intervenant dans le cadre de la circulation de véhicules sur la voie publique en apportant à la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer les modifications nécessaires aux articles 1er et 2, et en la complétant par un nouvel article 2*bis*.

Or, si pour les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer, la loi précitée indique avec précision les accidents suite auxquels une enquête technique doit obligatoirement être effectuée, il en est tout autrement pour le domaine des accidents de la circulation sur les voies publiques. En effet, l'article 102 du projet sous avis prévoit l'introduction d'un article 2*bis* dans la loi précitée du 30 avril 2008 selon lequel „l'enquête technique **peut**[7] être effectuée après un accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes", sur demande du ministre ou sur décision du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. Selon le paragraphe 2 de l'article 2*bis*, l'Administration des enquêtes techniques procède ensuite d'abord à une analyse préliminaire avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique effective.

Le Conseil d'État comprend l'utilité d'une intervention de l'Administration des enquêtes techniques suite à des accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Il tient cependant à rappeler que la loi précitée du 30 avril 2008 transpose la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. Ladite directive prévoit expressément, en son article 2, que les États membres peuvent exclure les tramways des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la directive 2004/49/CE, ce que le Luxembourg a par ailleurs fait à l'article 1er de la loi précitée du 22 juillet 2009. Le Conseil d'État note cependant que, par les articles 100 à 102, les auteurs du projet introduisent la possibilité d'enquêtes techniques pour des accidents impliquant directement ou indirectement le système du tramway ou ses sous-systèmes. Le Conseil d'État est dès lors à se demander s'il n'y a pas lieu d'appliquer, à l'égard des accidents pouvant impliquer le tramway, les dispositions de la directive 2004/49/CE.

Ainsi, le Conseil d'État note que le libellé proposé à l'article 102, définit un accident grave comme celui entraînant des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes, alors que la directive 2004/49/CE définit l'accident grave comme „toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au

7 Mis en évidence par le Conseil d'État.

moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par „importants dommages" des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions EUR". Par ailleurs, la loi précitée du 30 avril 2008 à modifier reprend cette définition pour les besoins des accidents de train. Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé définissant l'accident grave à l'article 102, pour incohérence de texte portant atteinte à la sécurité juridique.

Par ailleurs, le Conseil d'État est à se demander pourquoi les auteurs prévoient dans le cas des accidents sur les voies publiques uniquement une faculté dans le chef du ministre et du directeur de l'Administration d'enclencher une enquête, alors que les circonstances qui rendent obligatoire une enquête technique dans les autres domaines sont décrites avec précision à l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 et que dans ce cas, il n'est pas prévu que le ministre ou le directeur puissent agir de leur propre gré. Certes, les accidents dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sont nombreux et ne nécessitent pas dans tous les cas une enquête technique malgré un degré de gravité éventuellement élevé. Le Conseil d'État est cependant d'avis qu'il y a lieu de cerner davantage les situations qui rendent obligatoires les enquêtes dans le cas des accidents routiers.

En outre, le Conseil d'État note que le texte exclut toute enquête technique suite à des accidents intervenus sur des tronçons du tramway qui, le cas échéant, se situent en dehors de la voie publique.

Finalement, les auteurs introduisent la notion d'„analyse préliminaire", analyse après laquelle seulement l'Administration décide de la suite de l'enquête technique. Or, le texte reste encore muet quant aux conditions dans lesquelles une pareille analyse préliminaire est effectuée et sous quelles conditions l'Administration peut décider de poursuivre, ou non, l'enquête technique. Le Conseil d'État note, par ailleurs, qu'une „enquête préliminaire" n'est pas prévue dans la directive 2004/49/CE.

Article 104

L'article sous examen vise à exclure les conducteurs de véhicules-tramways des dispositions de l'article L.215 du Code du travail régissant la durée de travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train. Afin de rendre la disposition plus lisible, le Conseil d'État propose de libeller le bout de phrase qu'il est prévu d'ajouter *in fine* à l'article L.215-1 de la façon suivante:

> „… , hormis les conducteurs de tramways tels que définis à l'article 2 de la loi du XXX relative à la sécurité du tramway."

Article 105

Malgré le fait que les annexes soient détachées du corps de l'acte, elles sont néanmoins censées en faire partie intégrante. L'article sous avis est dès lors à supprimer.

Article 106

Pour ce qui est du paragraphe 3, le Conseil d'État renvoie à l'examen de l'article 76. Par ailleurs, il doit s'opposer formellement au libellé de ce paragraphe pour être contraire au principe de la sécurité juridique. En effet, la disposition transitoire ne précise pas laquelle des conditions prévues à l'article 76 est visée. Est-ce que, dans les cinq premières années, le formateur ne doit pas être désigné par l'employeur, est-ce qu'il ne doit pas disposer de compétences professionnelles dans le domaine de la formation ou est-ce qu'il ne doit pas disposer, depuis cinq ans au moins, de l'habilitation nécessaire?

Articles 107 à 109

Sans observation.

Annexes I à III

Les annexes sous avis s'inspirent des annexes I à III de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Le Conseil d'État demande cependant que les dispositions soient adaptées au système du tramway. Ainsi, l'annexe III fait référence au point „1.2. Fiabilité, disponibilité" aux trains, alors que ce terme n'est pas utilisé par ailleurs dans le projet sous avis.

Annexe IV – Procédure de vérification des sous-systèmes

Les mots en latin sont à omettre. Ainsi, les mots „mutatis mutandis" sont à supprimer au point 4.

Annexe V – Critères minimaux devant être pris en considération pour la notification des organismes

Le libellé gagnerait en lisibilité s'il indiquait qu'il s'agit d'organismes compétents pour l'établissement de la déclaration de vérification de la conformité aux normes et spécificités techniques requise en vue de l'autorisation de mise en service de sous-systèmes du système tramway. En outre, au point 6, le texte est à revoir afin d'en supprimer les passages issus du texte original qui sont inutiles dans le contexte du projet sous avis.

Annexe VI – Contrôle

Sans observation.

Annexe VII

Le Conseil d'État propose d'intituler l'annexe VII comme suit: „Gestion des risques".

Annexe VIII – Critères de reconnaissance de l'organisme d'évaluation

Au point 1, il est prévu que l'organisme d'évaluation doit satisfaire à toutes les exigences de la norme ISO/IEC17020: 2012 et ses modifications ultérieures. Or, comme il est question de l'observation de normes internationales de la série ISO/IEC, le Conseil d'État rappelle que le caractère contraignant de normes internationales et leur applicabilité aux administrés ne sont donnés que si ces dispositions ont fait l'objet d'une publication en due forme, conformément aux exigences de l'article 112 de la Constitution. En conséquence, l'opposabilité et la valeur contraignante de la norme ISO/IEC17020: 2012 ne sont pas données.[8]

Annexe IX – Rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation

Sans observation.

Annexe X – Exigences médicales et psychologiques

Le Conseil d'État n'est pas d'avis que le niveau de scolarité que les candidats à une licence de conducteur doivent avoir atteint devrait figurer parmi les exigences médicales et psychologiques et propose de les reprendre parmi les compétences professionnelles fixées à l'annexe XI. Il estime que les examens psychologiques figurant au point 2.2. devraient figurer au point 21 en tant qu'examens médicaux, à l'instar de la directive 2007/59/CE.

En ce qui concerne les examens médicaux, le Conseil d'État suggère d'appliquer, pour les conducteurs de tramways, les exigences retenues pour les chauffeurs de bus. En effet, la directive 2014/85/UE de la Commission du 1er juillet 2014 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire a pris en considération les nouvelles connaissances scientifiques relatives aux pathologies qui affectent l'aptitude à la conduite, concernant notamment l'évaluation des risques associés pour la sécurité routière et de l'efficacité avec laquelle les traitements préviennent lesdits risques. De nombreuses études et recherches publiées récemment ont confirmé que le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil constituait l'un des facteurs de risque les plus importants d'accidents de la route. Par conséquent, cette pathologie a été prise en considération dans le cadre de la législation de l'Union européenne relative au permis de conduire. Ainsi, le point 6.2.3 de l'article 77 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 prévoit que, pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, les intéressés porteurs d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil, modéré ou sévère, sous traite-

8 Avis du Conseil d'État du 19 janvier 2016 sur le projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne (N° CE: 51.349, doc. parl. n° 6885[1]); Cour adm., arrêt du 29 novembre 2005, n° 19768C.

ment sont soumis à un examen médical régulier, au moins chaque année, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue. Le Conseil d'État propose de faire figurer une telle disposition dans l'annexe sous revue.

Annexe – XI Compétences professionnelles

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

Observations générales

Le groupement usuel d'articles se fait en chapitres, lesquels peuvent être divisés en sections, voire en sous-sections. S'il est recouru au groupement d'articles, la structure choisie doit être respectée à travers l'ensemble du dispositif, quitte à ce que par exemple un chapitre comporte un article unique. Le recours à un groupement sous des titres, tel que proposé par les auteurs du projet de loi sous avis, n'est indiqué que lorsqu'il s'agit de codes ou de textes normatifs comportant un grand nombre d'articles.

Lorsqu'il est recouru exclusivement à un groupement par chapitres, il est indiqué de faire usage d'une numérotation en chiffres cardinaux arabes suivie d'un intitulé distinct pour chaque chapitre rédigé en caractères gras. L'intitulé est précédé d'un tiret et se termine sans point final.

Exemples: **Chapitre 1er – *Objet et définitions***
Chapitre 2 – *[…]*

Au cas où les auteurs du projet de loi sous avis suivent le Conseil d'État en procédant à un groupement des articles par chapitres, il convient d'adapter les groupements et les références y faites à travers tout le dispositif.

Il n'est pas obligatoire de munir les articles d'un intitulé. Un tel procédé peut cependant s'avérer utile pour faciliter une lecture cursive du contenu du dispositif. S'il y est recouru, chaque article du dispositif doit être muni d'un intitulé propre. Il convient encore que l'intitulé soit spécifique pour chaque article et reflète fidèlement et complètement le contenu de l'article.

La subdivision de l'article se fait en alinéas, voire en paragraphes. Le paragraphe se distingue par un chiffre cardinal arabe, placé entre parenthèses: (1), (2), ... Il est fait usage de parenthèses afin d'éviter toute confusion avec le mode de numérotation employé pour caractériser les énumérations, qui consiste à faire suivre les chiffres d'un point.

Dans le cadre de renvois, l'utilisation d'adjectifs tels que „dernier" ou „avant-dernier", de même que l'emploi des tournures „qui suit" et „qui précède" ou „ci-dessus" ou „ci-après" sont à omettre. De tels ajouts à la suite du numéro de l'article ou de tout autre élément du dispositif sont en effet superfétatoires. Si en revanche ces ajouts figurent dans un renvoi sans indication du numéro, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

L'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures.

Les termes placés entre parenthèses sont à omettre dans les textes normatifs.

Dans les textes normatifs, le verbe „pouvoir" doit être utilisé avec circonspection. Il en est de même du terme „notamment". Leur utilisation est en effet susceptible de faire naître, dans certains cas, une insécurité juridique.

Si, en revanche, les termes „notamment" ou „en particulier" ont pour but d'illustrer un principe établi par le texte (p.ex.: „notamment en cas de …"), ils sont à écarter comme étant superfétatoires. Une énonciation d'exemples est en effet sans apport normatif.

En ce qui concerne l'emploi du verbe „devoir", il suffit généralement, pour marquer une obligation, de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative.

Le recours à la forme „et/ou" est à éviter. En effet, celle-ci peut généralement être remplacée par un simple „ou".

La première référence à des actes normatifs est à faire en employant son intitulé complet ou, le cas échéant, son intitulé sous forme abrégée. Par la suite, il est possible de s'y référer à travers le dispositif en employant le terme „précité", placé entre la nature et la date de l'acte dont question.

Exemples: „[…] loi précitée du […];

„[…] règlement grand-ducal précité du […]".

Les mots en latin sont à omettre. Ainsi, le mot „sub" est à écarter tout au long du dispositif.

Finalement, l'emploi de l'expression „de la présente loi" est à écarter pour être superfétatoire.

Article 2

Les définitions sont à introduire comme suit:

„Au sens de la présente loi, on entend par:

1. „tramway": véhicule automoteur tel que défini […];
2. „…": …;
3. „…": … .

[…]".

Par ailleurs, les définitions reprises chacune sous un numéro distinct, suivent un ordre logique ou, lorsqu'elles sont nombreuses, un ordre alphabétique.

À l'endroit du point 8, il est fait usage de l'acronyme „RNV". Avant d'employer une telle abréviation à travers le dispositif, il est recommandé d'indiquer à l'occasion de la première citation la dénomination exacte, suivie de son sigle placé entre parenthèses.

Au point 23, il convient d'omettre les références à la loi sous avis pour être superfétatoires et ainsi lire:

„[…] au sens de l'article 24 et conformes aux exigences fixées à l'article 3, soit le système d'entretien des entités en charge de la maintenance conforme aux exigences fixées à l'article 3;".

Au point 51, il est fait usage de l'acronyme „ILNAS". Comme relevé ci-dessus, il convient, lors de l'emploi d'acronymes, d'indiquer à l'occasion de la première citation la dénomination exacte, suivie de son sigle placé entre parenthèses.

Au point 53, il faut écrire:

„[…] au sens de l'article 1er de la loi […]".

Au point 54, il est indiqué d'écrire:

„[…] visée à l'article 61, paragraphes 1er et 2;".

Au point 61, il convient d'écrire:

„[…] Administration des chemins de fer […]" avec des lettres „c" et „f" minuscules.

Article 4

Les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

Article 8

Au paragraphe 1er, alinéa 1er, et aux paragraphes 2 et 3, il convient d'écrire „règles nationales de sécurité" au lieu de „règles de sécurité nationales".

Article 9

À l'alinéa 1er, il faut écrire „[…] visées à l'article 8, paragraphe 1er, et établissant […]" et „[…] l'article 24, paragraphe 2".

Article 10

À l'alinéa 2, il est indiqué d'écrire „[…] alinéa 1er".

Article 12

La partie de phrase „le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme […]" est à supprimer.

Article 16

Les textes normatifs sont en principe rédigés à l'indicatif présent et non au futur. Partant, la conjugaison „sera" est à remplacer par „est".

Article 18

Les nombres s'écrivent en toutes lettres. La dernière phrase de l'alinéa 1er de l'article sous avis se lira comme suit:

„Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les dix ans".

Article 19

À l'endroit des paragraphes 1er et 5, se sont glissées des erreurs matérielles. En effet, il semble que les auteurs aient par erreur eu recours au pronom sujet singulier féminin pour faire référence au ministre. Par conséquent, il convient de remplacer le terme „elle" par „il", à trois reprises.

Au paragraphe 2, il faut écrire „paragraphe 1er".

Article 22

À l'endroit du paragraphe 3, alinéa 3, il convient d'agencer le texte du dispositif pour lire:

„[…] en cas de manquement grave ou répété de l'entité".

Articles 63 et 64

Il semble que les auteurs des articles sous avis ont voulu introduire une subdivision en paragraphes. Or, la division de l'article en paragraphes ne s'impose que pour autant que le nombre d'alinéas risque de compliquer les références qui y seraient faites. Par ailleurs, un article ne saurait comporter de paragraphe unique.

Article 69

Au paragraphe 1er, alinéa 1er, il convient d'écrire „règles nationales de sécurité" au lieu de „règles de sécurité nationales".

Article 70

L'expression ci-après dénommée „licence de conducteur" est à écarter.

Article 80

À la lettre b), il convient d'écrire „Système de gestion de la sécurité" avec des lettres „g" et „s" minuscules.

Par ailleurs, une erreur matérielle s'est glissée dans le texte, étant donné que les auteurs passent de la lettre b) à la lettre d).

Article 83

Le Conseil d'État demande de supprimer à la première phrase soit les termes „de s'assurer et" soit les termes „et de vérifier", les deux verbes étant utilisés ici de façon synonyme.

Article 97

Lorsqu'il est procédé à une série de modifications apportées à un même texte, il convient de faire précéder le contenu de la modification d'une phrase introductive qui désigne la disposition de l'acte à modifier, suivie d'une énumération des modifications. Il convient, par conséquent, d'adapter le texte comme suit:

„**Art. XX.** La loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est modifiée comme suit:

1. À l'article 3, paragraphe 1er, alinéa 1er, les mots „transport en commun de personnes" sont remplacés par „transports publics de personnes";
2. À l'article 3, paragraphe 1er, alinéa 2, le premier tiret est remplacé par le libellé suivant:

„– les transports intérieurs […]";

3. À l'article 4, alinéas 2 et 4, et à l'article 7*bis*, paragraphe 1er, alinéa 1er et paragraphe 2, alinéa 2, les mots „transports en commun" sont remplacés par „transports publics";
4. À l'article 24, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

„Les conducteurs des moyens de transports […]" "

Article 100

Il convient de modifier le texte pour lire:

„**Art. XX.** La loi modifiée du 30 avril 2008 […] est modifiée comme suit:

1. L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.** (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer […]";

2. L'article 2, paragraphe 2, première phrase, est modifiée comme suit:

„L'enquête technique doit obligatoirement être effectué […]";

3. Entre les articles 2 et 3 est inséré un article 2*bis*, libellé comme suit:

„**Art. 2*bis*.** (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du ministre ou sur décision du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. […]";

4. À l'article 4, le paragraphe 1er est remplacé par le texte suivant:

„(1) Il est créé une Administration des enquêtes techniques (AET), chargée d'effectuer les enquêtes techniques prévues au paragraphe 1er de l'article 2 et au paragraphe 1er de l'article 2*bis*, appelée ci-après „l'Administration", qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé le „ministre". Elle est dirigée par le directeur de l'Administration des enquêtes techniques qui en est le supérieur hiérarchique." "

Article 104

Il convient de modifier la phrase pour lire:

„L'article L.215-1, alinéa 1er, du Code du travail est complété *in fine* par le bout de phrase suivant: „[…], hormis les tramways." "

Article 106

Les textes normatifs sont, en principe, rédigés à l'indicatif présent. L'emploi du futur est dès lors à écarter au paragraphe 3 de l'article sous avis.

Article 108

Il convient d'adapter l'introduction de l'intitulé de citation pour lire:

„**Art. XX.** La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante: loi du … relative à la sécurité du tramway".

Article 109

La formule „la présente loi entre en vigueur le premier jour du premier mois qui suit celui de sa publication au Mémorial" peut conduire à une réduction du délai de quatre jours usuellement appliqué dans l'hypothèse où la publication a lieu vers la fin du mois. Dès lors, il est préférable de viser un délai d'entrée en vigueur plus généreux évoquant au moins le „premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au Mémorial".

Ainsi délibéré en séance plénière, le 23 décembre 2016.

Le Secrétaire général, — *Le Président,*

Marc BESCH — Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau
7034 - Dossier consolidé : 109

7034/03

N° 7034[3]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

P R O J E T D E L O I

ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L.215-1 du Code de travail

* * *

SOMMAIRE:

page

Amendements adoptés par la Commission du Développement durable

1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (23.1.2017) 1

2) Texte coordonné 14

*

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

(23.1.2017)

Monsieur le Président,

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 janvier 2017.

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

*

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

Le nouvel article 1er point 1 est modifié comme suit:

1. „tramway": véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier;

Commentaire de l'amendement 1

La Commission fait sienne la proposition du Conseil d'Etat et supprime la référence au Code de la Route (règlement grand-ducal) tout en intégrant la définition dans la loi.

Amendement 2 portant sur l'article 2, point 3 initial (nouvel article 1er)

Au point 3 du nouvel article 1er, le terme „notamment" est supprimé.

Commentaire de l'amendement 2

La Commission adopte la proposition de la Haute Corporation.

Amendement 3 portant sur l'article 2, point 8 initial (nouvel article 1er)

Le point 8 du nouvel article 1er est remplacé comme suit:

8. „entité en charge de la maintenance": une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le „RNV");

Commentaire de l'amendement 3

Comme proposé par le Conseil d'Etat, il est nécessaire d'insérer la dénomination exacte de l'acronyme „RNV".

Amendement 4 portant sur l'article 2, point 20 initial (nouvel article 1er)

Le point 20 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant:

20. „type": un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique;

Commentaire de l'amendement 4

Suite à la remarque du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 41, il est proposé de compléter la notion de „type" par celle de „sous-systèmes".

Amendement 5 portant sur l'article 2, point 23 initial (nouvel article 1er)

Le point 23 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant:

23. „système de gestion": l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités;

Commentaire de l'amendement 5

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion de „système de gestion" et de s'aligner sur la définition utilisée dans la législation ferroviaire.

Amendement 6 portant sur l'article 2, point 51 initial (nouvel article 1er)

Le point 51 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant:

51. „organisme d'évaluation de la conformité": l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, désignée par son acronyme „ILNAS", tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

Commentaire de l'amendement 6

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion d'organisme d'évaluation de la conformité.

Amendement 7 portant sur l'article 2, point 52 initial (nouvel article 1er)

Le point 52 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant:

52. „organisme national d'accréditation": l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme „OLAS", tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

Commentaire de l'amendement 7

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion d'organisme national d'accréditation.

Amendement 8 portant sur l'article 4 point a) initial (nouvel article 3)

Le point a) du nouvel article 3 est remplacé comme suit:

a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour;

Commentaire de l'amendement 8

Suite à la demande du Conseil d'Etat de préciser dans quel registre les véhicules-tramways doivent être inscrits, le texte est modifié en conséquence.

Amendement 9 portant sur l'article 8 initial (nouvel article 7)

Les paragraphes (1), (2) et (4) du nouvel article 7 sont remplacés par les libellés suivants:

(1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.

Les règles nationales de sécurité sont publiées par voie de règlement grand-ducal et concernent:

a) les objectifs et méthodes de sécurité;

b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway;

c) l'exploitation d'un réseau tramway, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic;

d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification;

e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.

(2) Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.

Le rapport de sécurité contient:

a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Commentaire de l'amendement 9

Conformément à l'avis du Conseil d'Etat, les dispositions ont été modifiées et le mécanisme est désormais parallèle à celui en vigueur dans la législation ferroviaire (article 11 de la loi du 22 juillet

2009 relative à la sécurité ferroviaire). Les points essentiels du règlement grand-ducal ont également été renseignés.

Amendement 10 portant sur l'article 14 initial (nouvel article 13)

Le dernier alinéa du nouvel article 13 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 10

La Commission fait sienne la logique de la Haute Corporation et propose de supprimer le dernier alinéa de l'article 14 initial.

Amendement 11 portant sur l'article 20 initial (nouvel article 19)

Le nouvel article 19 est libellé comme suit:

Art. 19. *Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.*

Commentaire de l'amendement 11

A l'instar de la publication dans le registre européen des licences (ERADIS), la commission parlementaire a estimé, en guise de transparence et de parallélisme, nécessaire de prévoir également la publication des licences. Or, au vu du fait qu'une seule entreprise est, du moins pour le moment, susceptible de solliciter une telle licence, tout intéressé est libre de demander une copie auprès du ministre en cas de besoin.

Amendement 12 portant sur l'article 21 initial (nouvel article 20)

Le nouvel article 20 est libellé comme suit:

Art. 20. *La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.*

La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Commentaire de l'amendement 12

Le terme de certification concerne l'action de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure et résulte en un certificat pour une entreprise de tramway et un agrément pour le gestionnaire d'infrastructure.

Il y a des différences de paramètres permettant de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure.

Dès lors la différenciation d'appellation (certificat ou agrément) suite au processus de certification (qui lui est identique pour les deux entités) est justifiée.

Amendement 13 portant sur l'article 22 initial (nouvel article 21)

Le nouvel article 21 est libellé comme suit:

Art. 21. *(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.*

La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

(2) En vue de l'instruction des demandes en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à

l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.

Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

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

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

(3) L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du Ministre.

(4) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe (3).

Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.

L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.

Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

Commentaire de l'amendement 13

Dans la législation ferroviaire (article 15 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire), les conditions sont alternatives, d'où l'emploi du terme „ou". Dans le projet de loi initial, les deux conditions sont effectivement cumulatives et donc le retrait est en théorie moins facilité. La Commission a également fait siennes toutes les propositions de texte de la Haute Corporation pour cet article.

Amendement 14 portant sur l'article 23 initial (nouvel article 22)

Le nouvel article 22 est libellé comme suit:

Art. 22. *(1) En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway.*

(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.

Commentaire de l'amendement 14

L'ACF instruit le dossier de certification de sécurité mais pas celui de la licence qui relève de la compétence du Ministre. Les deux documents sont d'ailleurs délivrés par le Ministre.

Amendement 15 portant sur l'article 24 initial (nouvel article 23)

Le paragraphe 1er du nouvel article 23 est libellé comme suit:

(1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes.

Au point j), les termes „un audit interne régulier" sont remplacés par „au moins un audit annuel".

Commentaire de l'amendement 15

La Commission, suite aux commentaires du Conseil d'Etat, précise les dispositions afférentes.

Amendement 16 portant sur l'article 28 initial (nouvel article 27)

Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression „dans les meilleurs délais" est supprimée.

Un nouveau paragraphe 3 est libellé comme suit:

(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.

Commentaire de l'amendement 16

Vu la remarque du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 32 initial et la décision de la Commission de supprimer l'article 32, l'introduction d'un nouveau paragraphe 3 s'impose.

Amendement 17 portant sur l'article 31 initial (nouvel article 29)

La première phrase du nouvel article 29 est libellée comme suit:

Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration: (...)

Commentaire de l'amendement 17

Au vu de la modification de la définition de „type" au point 20 de l'article 2 initial et au vu des explications relatives à la différence entre certification et agrément (voir amendement 12 ci-avant), le texte est dorénavant plus compréhensible.

Amendement 18 portant sur l'article 32 initial

L'article 32 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 18

Cet article est intégré comme nouveau paragraphe (3) de l'article 27 (nouveau) tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Amendement 19 portant sur l'article 33 initial

L'article 33 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 19

Au vu de la redondance, cet article peut être supprimé.

Amendement 20 portant sur l'article 34 initial

L'article 34 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 20

Cet article est superfétatoire et l'Administration applique la procédure ordinaire.

Amendement 21 portant sur l'article 37 initial

L'article 37 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 21

Cet article est intégré à l'article 38 initial, comme proposé par le Conseil d'Etat.

Amendement 22 portant sur l'article 38 initial (nouvel article 32)

Au paragraphe (5) du nouvel article 32, les mots „du fabricant et de son mandataire" sont remplacés par „du requérant".

Commentaire de l'amendement 22

Cette modification clarifie le texte et intègre l'idée de l'article 37 initial qui est supprimé.

Amendement 23 portant sur l'article 40 initial (nouvel article 34)

Les paragraphes 2 à 4 du nouvel article 34 sont supprimés.

Commentaire de l'amendement 23

La Commission fait siennes les propositions du Conseil d'Etat de supprimer les paragraphes 2 à 4 pour éviter des redites.

Amendement 24 portant sur l'article 42 initial (nouvel article 36)

Au paragraphe 4 du nouvel article 36, les termes „dans un autre Etat" sont complétés par „de l'Espace économique européen ou en Suisse".

Commentaire de l'amendement 24

Cet ajout est nécessaire afin de clarifier de quels Etats il s'agit.

Amendement 25 portant sur l'article 44 initial (nouvel article 38)

A l'alinéa 1er, les mots „et les organismes d'évaluation" sont supprimés.

L'alinéa 3 est complété comme suit:

Le requérant de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme compétent et le gestionnaire de l'infrastructure.

Commentaire de l'amendement 25

Il s'agit d'apporter les précisions telles que demandées par la Haute Corporation.

Amendement 26 portant sur l'article 47 initial (nouvel article 41)

Il est ajouté *in fine* le bout de phrase „sur son site internet."

Commentaire de l'amendement 26

La publication se fera à l'instar des registres concernant les organismes compétents et d'évaluation engagés dans le domaine ferroviaire (site internet de l'ACF).

Amendement 27 portant sur l'article 49 initial (nouvel article 42)

Le nouvel article 42 se lira comme suit:

Art. 42. *Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5 de la présente loi.*

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.

Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.

Commentaire de l'amendement 27

Pour une meilleure lisibilité les articles 49 et 50 initiaux ont été fusionnés.

Amendement 28 portant sur l'article 50 initial

L'article 50 initial est supprimé.

Commentaire de l'amendement 28

Pour une meilleure lisibilité les articles 49 et 50 initiaux ont été fusionnés.

Amendement 29 portant sur l'article 51 initial

L'article 51 initial est supprimé.

Commentaire de l'amendement 29

Ce point est visé au nouvel article 22.

Amendement 30 portant sur l'article 53 initial (nouvel article 44)

Les paragraphes (1) et (2) initiaux sont fusionnés et libellés comme suit:

(1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de:

– *gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion;*

– *vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux Chapitres 4 et 5, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux Chapitres 4 et 5;*
– *vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés;*
– *identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.*

Le paragraphe (3) initial devient le nouveau paragraphe (2).

Commentaire de l'amendement 30

La Commission a repris la proposition de texte du Conseil d'Etat en modifiant le premier point de l'énumération, remplaçant le texte proposé „gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion;" par „gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion;".

Amendement 31 portant sur l'article 59 initial (nouvel article 49)

Le début de phrase du paragraphe (1) „S'il n'existe pas de règle nationale" est supprimé.

Commentaire de l'amendement 31

La Commission se rallie à l'avis du Conseil d'Etat et fait sienne la proposition de ce dernier.

Amendement 32 portant sur l'article 61 initial (nouvel article 51)

Le paragraphe (4) est supprimé.

Commentaire de l'amendement 32

La Commission poursuit la logique développée par la Haute Corporation et propose de supprimer le paragraphe (4) qui prévoyait que l'Administration puisse être choisie comme organisme d'évaluation.

Amendement 33 portant sur l'article 64 initial (nouvel article 54)

La référence à „l'article 63, paragraphe 1, point a)" est remplacée par „l'article 53 points a) et b)".

Commentaire de l'amendement 33

Dans un souci de cohérence, la Commission propose de prévoir la même durée de validité de la reconnaissance pour les deux cas de figure prévus à l'article qui précède.

Amendement 34 portant sur l'article 68 initial (nouvel article 58)

Le nouvel article 58 se lira comme suit:

Art. 58. *(1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur expérience suite à l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.*

(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.

Commentaire de l'amendement 34

Le paragraphe (3) a été intégré au paragraphe (1) pour plus de clarté lors de la lecture.

Le paragraphe (2) vise le rapport de l'ACF qui a pour but de donner des informations sur les audits opérés par l'ACF et les expériences vécues par les entités engagées.

Amendement 35 portant sur l'article 70 initial (nouvel article 60)

Le paragraphe (1) du nouvel article 60 est remplacé par le texte suivant:

(1) Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en:

a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l'article 61;

b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

Commentaire de l'amendement 35

La Commission suit la proposition du Conseil d'Etat.

Amendement 36 portant sur l'article 71 initial (nouvel article 61)

Les paragraphes (2) et (3) sont remplacés par le texte suivant:

(2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.

(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

Commentaire de l'amendement 36

En ce qui concerne le paragraphe (2), la Commission propose d'intégrer le niveau de scolarité minimum dans le texte de l'article au lieu de le faire figurer dans une annexe.

En ce qui concerne le paragraphe (3), le terme „droit de conduire" avait été initialement choisi pour le cas où un détenteur d'un permis étranger aurait perdu le droit de conduire au Luxembourg, tout en gardant le permis (et le droit) de conduire dans le pays d'origine et, le cas échéant, ailleurs. Au sens strict, il n'y a pas de „droit" de conduire de catégorie B, mais des permis de conduire de la catégorie B ou bien un droit de conduire un véhicule relevant de la catégorie B du permis de conduire. La proposition du Conseil d'Etat est suivie du fait que les termes „permis de conduire valide sur le territoire national" ont le même sens. Si un conducteur n'a plus le droit de conduire au Luxembourg, son permis n'est pas valide au Luxembourg. Il en est de même pour un conducteur étranger qui n'a plus son permis national; il n'a pas de permis valide au Luxembourg.

Amendement 37 portant sur l'article 72 initial (nouvel article 62)

Au deuxième alinéa du paragraphe (1), le mot „médecin" est complété par les mots „du travail".

Le paragraphe (1) est complété par l'alinéa suivant:

Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants:

– *une copie de leurs diplômes et*

– *un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.*

Le paragraphe (2) est remplacé par le texte suivant:

(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

Le deuxième alinéa du paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant:

L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.

Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat. L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives.

Le paragraphe (6) est supprimé.

Commentaire de l'amendement 37

Les précisions demandées par le Conseil d'Etat ont abouti à une reformulation du texte qui diffère cependant de celle du secteur ferroviaire (règlement grand-ducal du 16 août 2010) mais qui a pour but d'améliorer la compréhension de l'article.

Amendement 38 portant sur l'article 73 initial (nouvel article 63)

Les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant:

(1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom.

Toute demande doit être accompagnée des documents suivants

- *Photocopie d'un document d'identité en cours de validité*
- *Pièce justificative du niveau scolaire*
- *Certificat d'aptitude psychologique*
- *Certificat d'aptitude physique*
- *Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.*

(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 61 et 62 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.

Commentaire de l'amendement 38

Ces deux premiers paragraphes sont clarifiés conformément aux remarques faites par la Haute Corporation.

Amendement 39 portant sur l'article 76 initial (nouvel article 66)

Le nouvel article 66 se lira comme suit:

***Art. 66.** La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII.*

Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tram-way et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur.

Commentaire de l'amendement 39

Un candidat au poste de formateur doit pouvoir profiter de son expérience sur un autre réseau, toutefois préalablement à la prise de poste, l'employeur doit habiliter le formateur sur son propre réseau afin de s'assurer qu'il maîtrise les règles de sécurité du réseau pour lequel il sera formateur.

Une nouvelle annexe précise les compétences professionnelles des formateurs.

Amendement 40 portant sur l'article 78 initial (nouvel article 68)

La dernière phrase du paragraphe (2) point a) est remplacée comme suit:

Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 l'article 62.

Le dernier tiret du paragraphe (2) point b) est remplacé par le texte suivant:

- *en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.*

Commentaire de l'amendement 40

Il n'y a pas eu d'observation du Conseil d'Etat sur ce point. Toutefois, il est apparu utile de corriger ce point extrait de la législation ferroviaire. Dans ce cas de figure, une licence ne peut pas être temporairement retirée (dans ce cas, elle est suspendue) ou modifiée.

Amendement 41 portant sur l'article 80 initial (nouvel article 70)

Le nouvel article 70 est modifié comme suit:

A la fin de l'avant-dernier alinéa, le bout de phrase „à une formation complémentaire" est remplacé par „à la formation de conducteur".

Au dernier alinéa, les mots „cette formation complémentaire“ sont remplacés par „la formation“.

Commentaire de l'amendement 41

Les modifications s'imposent suite aux remarques du Conseil d'Etat.

Amendement 42 portant sur l'article 82 initial (nouvel article 72)

Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 68 b), l'habilitation est, suivant le cas,

a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d)

b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d).

L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit:

Le retrait ou la suspension d'une habilitation sous point c) est effectué par l'employeur.

Commentaire de l'amendement 42

La possibilité de la modification de l'habilitation sous point c) est supprimée en l'occurrence pour des raisons de simplification: soit elle est retirée, soit elle est suspendue.

Amendement 43 portant sur l'article 95 initial (nouvel article 85)

Le nouvel article 85 est libellé comme suit:

Art. 85. *Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.*

Commentaire de l'amendement 43

Le libellé s'inspire de l'article 34 du règlement grand-ducal du 16 août 2010. De l'avis des auteurs des amendements, le recours gracieux contre une décision concernant la licence doit se faire auprès du ministre alors que le recours gracieux contre l'habilitation se fait auprès de l'Administration. Il s'agit d'une étape obligatoire avant de saisir la juridiction compétente en la matière.

Amendement 44 portant sur l'article 99 initial

L'article 99 initial est supprimé.

Commentaire de l'amendement 44

La Commission poursuit la logique du Conseil d'Etat et propose de supprimer cet article.

Amendement 45 portant sur l'article 100 initial (nouvel article 88)

Le paragraphe (2) de l'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer est remplacé par ce qui suit:

(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.

Commentaire de l'amendement 45

Cet article définit l'objectif de la loi et les domaines auxquels elle s'applique. La modification prévue à cet article étend les domaines d'attribution existants, qui sont l'aviation civile, les transports fluviaux

et maritimes et les chemins de fer, au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques et tient compte de la remarque du Conseil d'Etat.

Amendement 46 portant sur l'article 101 initial (nouvel article 89)

Le nouvel article 89 est complété par le texte suivant:

Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

– *du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,*

Commentaire de l'amendement 46

Concernant le champ de compétence de l'AET et conformément au deuxième paragraphe de l'article 2 de la directive 2004/49/CE, il a été décidé de considérer le système du tramway et ses sous-systèmes comme faisant partie intégrante du domaine des chemins de fer dans le cadre du domaine des enquêtes techniques. La modification du 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 vise ainsi à inclure le système du tramway et ses sous-systèmes dans le matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements.

La mise en service d'un réseau de tramways étant prévue à partir de fin 2017, il paraît opportun d'élargir le champ de compétences de l'AET également au transport de voyageurs sur le réseau des tramways, dont les critères d'ouverture d'enquêtes techniques répondront aux mêmes critères que ceux en vigueur pour le domaine des chemins de fer.

Amendement 47 portant sur l'article 102 initial (nouvel article 90)

Le nouvel article 90 est remplacé par le texte suivant:

La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit:

*„**Art. 2bis.** (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité.*

(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité.“

Commentaire de l'amendement 47

Un nouvel article 2*bis* est ajouté, dont le premier paragraphe étend le champ d'application de la loi au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'administration, l'article donne la possibilité, sans toutefois en faire une obligation, de procéder à une enquête technique en cas d'accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes. La volonté étant de donner la possibilité à l'AET d'émettre des recommandations de sécurité très ciblées afin d'éviter les risques majeurs identifiés.

Le paragraphe (2) définit le processus d'enquête technique dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques afin de limiter les moyens à mettre en œuvre aux seuls cas où une amélioration de la sécurité par la prévention est à attendre. Au vu des moyens restreints dont dispose l'AET, il est ainsi prévu de procéder d'abord à une analyse des informations recueillies, avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique.

Amendement 48 portant sur l'article 106 initial (nouvel article 93)

Le paragraphe (3) du nouvel article 93 est remplacé comme suit:

3. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie.

Commentaire de l'amendement 48

Dans un souci de clarté en vue de l'application de cette disposition transitoire, la condition visée a été introduite dans l'article en question.

Amendement 49 portant sur l'annexe X

L'intitulé du point 2 est libellé comme suit:

„2. Contenu minimal de l'examen pour l'obtention de la licence de conducteur de tramway"

L'intitulé du point 3 est libellé comme suit:

„3. Examens périodiques après délivrance de la licence de conducteur de tramway"

Commentaire de l'amendement 49

Par souci de clarté et suite à la remarque de la Haute Corporation à l'endroit de l'article 78 initial, le mot „affectation" est supprimé.

Amendement 50 portant introduction d'une nouvelle annexe XII

Il est inséré une nouvelle annexe XII libellée comme suit:

Annexe XII: *Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants:*

Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte

La position professionnelle du formateur

L'ingénierie pédagogique

L'animation de la formation et les outils d'animation

Gérer la diversité et les situations difficiles en formation

L'évaluation de la formation

Commentaire de l'amendement 50

Le détail des compétences professionnelles est renseigné dans une annexe à laquelle renvoie le nouvel article 66.

*

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 Premier Ministre, Ministre d'Etat, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, avec prière de transmettre les amendements aux chambres professionnelles ayant avisé le présent projet de loi, et au Ministre aux Relations avec le Parlement.

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

(Les suggestions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées. Les amendements sont soulignés et en gras)

PROJET DE LOI

ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics,

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L. 215-1 du Code du travail

Chapitre 1er – *Définitions*

~~**Art. 1er.** ***Objet***~~

~~La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic.~~

Art. 1. Au sens de la présente loi, on entend par:

1. „tramway": véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier;

2. „entreprise de tramway": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de voyageurs par tramway, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

3. „gestionnaire de l'infrastructure": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est ~~**notamment**~~ l'établissement, la gestion et l'entretien d'un réseau de tramway, afin d'en assurer la sécurité;

4. „licence d'activité": une autorisation accordée à une entreprise à laquelle est reconnue la qualité d'entreprise de tramway et/ou de gestionnaire d'infrastructure;

5. „réseau de tramway": l'ensemble de l'infrastructure de tramway gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;

6. „siège d'opération" le lieu de l'implantation matérielle d'une entreprise à partir duquel elle organise et gère ses activités de façon effective et permanente;

7. „dirigeant": la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise;

8. „entité en charge de la maintenance": une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le „RNV");

9. „véhicule-tramway": un véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur rails sur une ligne de tramway (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;

10. „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 des véhicules;
11. „registre des véhicules“: le registre des véhicules autorisés à circuler sur un réseau de tramway;
12. „sous-systèmes“: le résultat de la division du système tramway comme indiqué à l'annexe II de la présente loi. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles s'appliquent, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
13. „exigences essentielles“: l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III de la présente loi auxquelles doit satisfaire le système tramway.
14. „organismes compétents“: les organismes compétents en matière d'évaluation de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système tramway tel que défini à l'article 36;
15. „réaménagement“: travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;
16. „renouvellement“: travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
17. „mise en service“: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;
18. „bureau technique“: bureau chargé par un organisme compétent pour vérifier la conformité d'un constituant ou d'un sous-système du système de tramway;
19. „entité adjudicatrice“: toute entité, publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de tramway, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur,
20. **„type“: un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique;**
21. „série“: un nombre de véhicules identiques dont la conception et la réalisation relève du même type;
22. „surveillance“: les dispositions prises par l'Administration pour surveiller les performances en matière de sécurité après qu'elle a accordé un certificat de sécurité;
23. **„système de gestion“: l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités;**
24. „contrôle“: les dispositifs mis en place par les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure ou les entités en charge de la maintenance pour vérifier que leur système de gestion est correctement appliqué et efficace;
25. „danger“: une circonstance pouvant mener à un accident;
26. „risque“: la fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage;
27. „analyse de risque“: l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque;
28. „évaluation des risques“: une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint;
29. „appréciation des risques“: le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation des risques;
30. „sécurité“: l'absence de risque inacceptable de dommage;
31. „gestion des risques“: l'application systématique de politiques, procédures et méthodes de gestion aux tâches d'analyse, d'évaluation et de maîtrise des risques;
32. „interfaces“: tous les points d'interaction dans un système ou sous-système, y compris l'exploitation et l'entretien, où différents acteurs du secteur de tramway collaborent pour gérer les risques;
33. „acteurs“: toutes les parties qui participent, directement ou par des accords contractuels, à l'application de la présente loi;

34. „exigences de sécurité“: les caractéristiques de sécurité (qualitatives ou quantitatives, ou, au besoin, qualitatives et quantitatives) devant être observées dans la conception, l'exploitation (y compris les règles d'exploitation) et l'entretien d'un système pour que les objectifs de sécurité établis par la législation ou l'entreprise soient atteints;
35. „mesures de sécurité“: une série de mesures permettant de réduire la fréquence d'occurrence d'un danger ou d'en atténuer les conséquences afin d'atteindre et/ou de maintenir un niveau de risque acceptable;
36. „proposant“:
    a) une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure qui met en œuvre des mesures de maîtrise des risques, ou
    b) une entité chargée de l'entretien qui met en œuvre des mesures de maîtrise de risques, ou
    c) le demandeur d'une autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle;
37. „rapport d'évaluation de la sécurité“: le document contenant les conclusions de l'évaluation du système concerné effectuée par un organisme d'évaluation;
38. „organisme d'évaluation“: la personne, l'organisation ou l'entité indépendante et compétente, externe ou interne, qui procède à des investigations pour formuler un jugement fondé sur des preuves au sujet de l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité qu'il doit satisfaire tel que prévu à l'article 51;
39. „critère d'acceptation des risques“: les éléments au regard desquels l'acceptabilité d'un risque particulier est évaluée; ces critères sont utilisés pour déterminer si le niveau d'un risque est suffisamment bas pour qu'il ne soit pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour le réduire davantage;
40. „registre des dangers“: le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés et les mesures y afférentes, l'origine des dangers et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer;
41. „identification des dangers“: le processus consistant à détecter, à inventorier et à caractériser les dangers;
42. „principe d'acceptation des risques“: les règles utilisées pour déterminer si le risque lié à un ou plusieurs dangers particuliers est acceptable ou non;
43. „règles de l'art“: un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers;
44. „système de référence“: un système dont l'usage a prouvé qu'il présente un niveau de sécurité acceptable et par rapport auquel il est possible d'évaluer, par comparaison, l'acceptabilité des risques présentés par un système en cours d'évaluation;
45. „estimation des risques“: le processus qui est utilisé pour aboutir à une mesure du niveau des risques analysés et qui comprend les étapes suivantes: estimation de la fréquence, analyse des conséquences et intégration des informations y afférentes;
46. „système technique“: un produit ou un ensemble de produits, y compris la conception, la mise en œuvre et la documentation; le développement d'un système technique débute par la spécification de ses exigences et se termine par son acceptation; bien que la conception des interfaces pertinentes avec le comportement humain soit prise en considération, les opérateurs humains et leurs actions ne font pas partie du système technique; le processus d'entretien est décrit dans les manuels d'entretien mais ne fait pas en tant que tel partie du système technique;
47. „accident catastrophique“: un accident touchant généralement un grand nombre de personnes et entraînant de multiples décès;
48. „acceptation de la sécurité“: le statut donné par le proposant au changement sur la base du rapport d'évaluation de la sécurité fourni par l'organisme d'évaluation;
49. „système“: toute partie du système tramway qui, dans le cadre d'une analyse de risque, fait l'objet d'un changement, qu'il soit de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle;
50. „règle nationale de sécurité“: toute règle contenant des exigences en matière de sécurité dans le domaine du tramway, imposée au niveau national et applicable aux entités titulaires d'une certification de la sécurité;

51. „organisme d'évaluation de la conformité": l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services", désignée par son acronyme „ILNAS", tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

52. „organisme national d'accréditation": l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme „OLAS", tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

53. „accréditation": l'accréditation au sens de l'article 1 de la loi du 4 juillet 2014 précitée;

54. „reconnaissance": l'attestation établie par un organisme national autre que l'organisme national d'accréditation spécifiant que l'organisme d'évaluation satisfait aux exigences établies à l'annexe VIII de la présente loi lui permettant d'exercer l'activité d'évaluation indépendante visée à l'article 51 paragraphes 1 et 2;

55. „défaillance systématique": une défaillance qui se produit de manière répétée en présence d'une combinaison d'entrées particulière ou dans des conditions environnementales ou d'application particulières;

56. „panne systématique": une panne inhérente à la spécification, à la conception, à la fabrication, à l'installation, à l'exploitation ou à l'entretien du système évalué;

57. „dispositif de sécurité": une mesure technique, opérationnelle ou organisationnelle de contrôle des risques située en dehors du système évalué, qui réduit la fréquence d'apparition d'un danger ou atténue la gravité des conséquences potentielles de ce danger;

58. „accident critique": un accident touchant généralement un très petit nombre de personnes et entraînant au moins un décès;

59. „hautement improbable": la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-9} par heure d'exploitation;

60. „improbable": la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-7} par heure d'exploitation;

61. „l'Administration": l'Administration des Chemins de Fer instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009;

62. „conducteur de tramway": dénommé ci-après le „conducteur", toute personne apte et autorisée à conduire, pour le compte d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire d'infrastructure, de façon autonome, responsable et sûre des tramways et véhicules assimilés;

63. „candidat": toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité;

64. „candidat-conducteur": toute personne postulant à l'admission ou au maintien à la fonction de conducteur;

65. „employeur": l'entreprise de tramway ou le gestionnaire d'infrastructure à l'initiative ou pour le compte de laquelle ou duquel un candidat se soumet aux examens prévus à l'article 65 ou suit des cours de formation à des tâches de sécurité;

66. „registre des licences": le registre regroupant les informations relatives à la licence de conducteur;

67. „registre de l'infrastructure": le registre regroupant les informations relatives à l'infrastructure de tramway.

Chapitre 2 – *Exigences et missions de l'Administration des Chemins de Fer et du Tramway*

Art 2. Le système tramway tel que déterminé à l'annexe I et ses sous-systèmes tels que déterminés à l'annexe II doivent satisfaire aux exigences essentielles précisées à l'annexe III.

Art. 3. L'Administration des Chemins de Fer créée par la loi modifiée du 22 juillet 2009, ci-après dénommée „Administration", veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine du tramway. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour;

b) instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre" de la certification de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité sont remplies;

c) autoriser en application du titre II la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système tramway implanté au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;

d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur un réseau de tramway, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;

e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur un réseau de tramway;

f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine du tramway, y compris le système des règles nationales;

g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité dans le domaine du tramway;

h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité dans le domaine du tramway;

i) échanger les informations et expériences avec ses homologues en vue de toute évolution en matière de sécurité du système tramway;

j) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la gestion de la sécurité.

Art. 4. Avant le premier avril de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:

a) les informations sur l'évolution de la sécurité du système tramway, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis par le ministre sur proposition de l'Administration,

b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité au système tramway,

c) l'évolution de la certification en matière de sécurité,

d) les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure de tramway et des entreprises de tramway et les enseignements qui en ont été tirés.

Art. 5. (1) Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut confier des missions à du personnel qualifié appartenant à une autorité de sécurité étrangère ou à une société spécialisée, à condition que:

– la société présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise de tramway visés par ses inspections et contrôles;

– l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;

– les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;

– les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

(2) Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

(3) Pour l'exécution de ses missions, l'Administration peut demander l'assistance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de tramway. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution

des vérifications prévues à l'article 3 de la présente loi, elle a le droit, de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle.

(4) Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 6. Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées, notamment les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de tramway. Les avis des parties concernées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

Chapitre 3 – *Mise en place et gestion de la sécurité*

Art. 7. (1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.

Les règles nationales de sécurité sont publiées par voie de règlement grand-ducal et concernent:

a) les objectifs et méthodes de sécurité,

b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway,

c) l'exploitation d'un réseau tramways, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic,

d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification,

e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.

(2) **Chaque** gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.

(3) Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par la présente loi et par les règles de sécurité nationales.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, **chaque** gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.

Le rapport de sécurité contient:

a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Art. 8. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système tramway et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 7, paragraphe 1er et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 23 paragraphe 2 de la présente loi.

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

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise de tramway dans l'exploitation du système tramway n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise de tramway respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 9. La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues aux chapitres 4 et 5 relatifs à la licence d'activité et à la certification de sécurité.

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à l'article 10 ~~de la présente loi~~, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 16.

Chapitre 4 – *Licence d'activité et certification dans le secteur du tramway*

Art. 10. Toute entité exerçant des activités de transport ou de gestion de l'infrastructure de tramway doit être titulaire d'une licence d'activité délivrée conformément au chapitre 4 et d'une certification de sécurité conformément au chapitre 5.

Une entité peut exercer conjointement les activités d'entreprise de tramway et de gestionnaire d'infrastructure.

Art. 11. Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévues ci-après.

Art. 12. Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 13 à 16:

– d'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité
– de capacité financière appropriée
– de capacité professionnelle
– en matière de couverture de la responsabilité civile.

Art. 13. L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu.

Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le ou les dirigeants

– n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, notamment pour des infractions commises dans le domaine commercial;
– n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;
– n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport de tramway, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité;
– n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail.

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

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.

Art. 14. (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

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

Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:

a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;

b) fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;

c) capital d'exploitation;

d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;

e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.

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

En vue de l'appréciation de la capacité financière l'entreprise doit présenter un rapport d'un réviseur d'entreprises qui comporte en particulier toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au premier alinéa du présent paragraphe et qui est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

Art. 15. L'entité apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux activités pour lesquelles la licence est valable.

~~L'entité doit respecter les dispositions légales en matière fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel au service, de ses voyageurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.~~

Art. 16. L'entité doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile, pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport de tramway.

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

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

Art. 17. La licence est valable aussi longtemps que l'entité remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, le ministre peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les dix ans.

Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Art. 18. (1) Le ministre peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre par une entité à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

Le ministre suspend ou retire la licence si elle constate que l'entité ne satisfait plus aux exigences.

(2) Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, le ministre peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entité, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

(3) Le titulaire d'une licence doit informer le ministre dans les meilleurs délais de toute modification pouvant affecter la validité de la licence. En cas de modification affectant la validité d'une licence, le ministre peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande. L'entité en cause peut poursuivre ses activités, à moins que le ministre ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée.

(4) Si une entité envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise au ministre en vue d'un réexamen.

(5) Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entité, le ministre lui retire la licence s'il est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

Art. 19. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.

Chapitre 5 – *Certification en matière de sécurité*

Art. 20. La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.

La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle de trafic et de signalisation.

Art. 21. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.

La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

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

Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

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

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

(3) L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du ministre.

(4) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité **selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe 3.**

Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.

L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement constaté et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.

Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

Art. 22. (1) En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway.

(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande notamment une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.

Art. 23. (1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes.

(2) Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de tramway. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

(3) Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

dans les règles nationales,

ou dans d'autres règles pertinentes ou dans les décisions de l'autorité,

et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en oeuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant au moins un audit annuel du système de gestion de la sécurité.

Art. 24. (1) La certification de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

En vue de son renouvellement, l'entité doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'Administration.

(2) La certification de sécurité est mise à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le titulaire de la certification de sécurité informe sans délai l'Administration de toute modification de ce type.

Chapitre 6 – *Autorisation de mise en service*

Art. 25. L'Administration autorise au préalable la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway qui sont implantés ou exploités sur les réseaux de tramway.

Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles visées au chapitre 2.

L'Administration vérifie:

– la conformité du sous-système par rapport aux règles nationales applicables en la matière,

– la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent et,

– l'intégration en sécurité des sous-systèmes.

Art. 26. L'Administration vérifie, avant que ces sous-systèmes soient mis en service, qu'ils soient conformes, le cas échéant, aux règles nationales de sécurité en matière d'exploitation et de maintenance.

Art. 27. (1) Le requérant soumet à l'Administration un dossier concernant le ou l'ensemble de sous-systèmes et leur usage prévus sur un réseau tramway, comportant les informations suivantes:

a) la déclaration de vérification;

b) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le sous-système répond aux exigences essentielles et est compatible avec les autres sous-systèmes;

c) les éléments afférents à la certification de conformité;

d) le programme de maintenance;

e) le cas échéant, les documents justificatifs attestant que la mise en service du sous-système a déjà été autorisée;

f) le cas échéant, les registres faisant apparaître l'historique de la maintenance du sous-système ainsi que les modifications techniques apportées après l'autorisation;

(2) L'Administration fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service.

Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'Administration, **~~dans les meilleurs délais et~~** au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique.

L'Administration peut demander que:

– des informations complémentaires soient fournies,

– des analyses de risque soient effectuées en application, ou

– que des essais soient réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 1 des points b) et f) du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur.

Dès lors, la décision de l'Administration intervient **~~dans les meilleurs délais et~~** au plus tard

i) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'Administration;

ii) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration.

L'Administration définit, après consultation du requérant, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le requérant, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément à la présente loi sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises de tramway et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation sur les réseaux tramway conformément au chapitre 4.

(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.

Art. 28. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation émise par elle-même.

L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.

Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation de l'autorisation prévue au paragraphe suivant.

La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au chapitre 4.

~~**Art. 30.** Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration des Chemins de Fer doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.~~

~~Si la décision est maintenue, le requérant, pour des raisons dûment justifiées, peut demander au ministre de revoir la décision de l'Administration.~~

Art. 29. Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration:

a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité;

b) pour les véhicules-tramways, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité.

~~**Art. 32. A ces fins, le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.**~~

~~**En particulier, la cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit titre établie.**~~

~~**Art. 33. Les sous-systèmes sont exploités en conformité avec les exigences essentielles les concernant.**~~

~~**Art. 34. Dans le cas d'un sous-système qui a déjà été mis en service dans un autre Etat, l'Administration peut appliquer, sans réduire le niveau global de sécurité le principe de la reconnaissance mutuelle.**~~

Art. 30. L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes compétents et les requérants restent responsables de la conformité du sous-système, y compris les véhicules-tramways, par rapport aux exigences techniques et critères imposés.

Art. 31. (1) Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway sont considérés comme conformes aux exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration de vérification.

(2) Sur base d'une proposition préalable du requérant et pour chaque sous-système, l'Administration établit et publie une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles.

L'Administration veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées.

~~**Art. 37.** ***Procédure d'établissement de la déclaration de vérification***~~

~~**1. En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification définie par le ministre sur proposition de l'Administration.**~~

Art. 32. (1) En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage telle que définie par le ministre sur proposition de l'Administration.

(2) La mission de l'organisme compétent, chargé de la vérification d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans les registres prévus aux articles 39 et 40 ~~de la présente loi~~.

(3) L'organisme compétent est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système.

Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

(4) L'organisme compétent délivre les certificats de vérification. Il peut également délivrer des certificats de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.

(5) Les prestations à fournir par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure assorties des épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du **requérant**. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure.

Art. 33. Lorsque l'Administration constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

Art. 34. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduit auprès de l'Administration un dossier décrivant le projet.

L'Administration examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

L'Administration arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le requérant ait introduit le dossier complet.

La décision d'autorisation de mise en service peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

~~**2. Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.**~~

~~**3. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation.**~~

~~**L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.**~~

~~**Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation prévue au paragraphe 4.**~~

~~**4. La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.**~~

Art. 35. (1) L'Administration peut délivrer des autorisations par type. L'autorisation pour un sous-système porte également sur le type correspondant.

(2) Le sous-système qui est conforme à un type qui a déjà été exploité sur le réseau de tramway est autorisé par l'Administration sur la base d'une déclaration de conformité délivrée antérieurement avec le type considéré présentée par le requérant, sans autre vérification.

~~3. En cas de modification des règles nationales sur la base desquelles un type de sous-système a été autorisé, le détenteur de l'autorisation par type, s'il désire continuer à exploiter ce type de sous-système, doit immédiatement informer l'Administration.~~

~~A cet effet le détenteur:~~

~~a) établit un dossier prouvant que le type de sous-système reste conforme aux nouvelles dispositions; sur base de ce dossier l'Administration décide si l'autorisation par type reste valable ou si une nouvelle autorisation doit être demandée;~~

~~b) doit le remettre en conformité et introduire une nouvelle demande, s'il est manifeste que le type de sous-système ne répond plus aux nouvelles dispositions.~~

~~Les critères que vérifie l'Administration en cas de révision d'une autorisation par type délivrée antérieurement se limitent aux règles ayant été modifiées. Cette nouvelle autorisation par type n'affecte pas les autorisations ayant déjà été délivrées sur le base d'un type autorisé précédemment.~~

(3) La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec les procédures de vérification fixées par l'Administration.

Chapitre 7 – *Organismes compétents, Organismes d'évaluation et bureaux techniques*

Art. 36. (1) Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe V de la présente loi, le ministre peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés „organismes compétents".

Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales des constituants et des sous-systèmes.

(2) Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée au paragraphe 1 sont agréés par arrêté ministériel, sur avis de l'Administration, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence. L'agrément a une durée de validité de cinq ans.

(3) Tout organisme, détenant un tel agrément dont la validité touche à sa fin, peut demander un renouvellement de celui-ci, conformément aux dispositions de cet article.

(4) L'évaluation du ou des organismes candidats interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe V de la présente loi. Les organismes qui sont déjà accrédités ou nommés **dans un autre Etat de l'Espace économique européen ou en Suisse** sont présumés répondre auxdits critères à condition de présenter à l'Administration les documents y relatifs.

(5) Tout organisme prétendant à être nommé organisme compétent, doit fournir une déclaration tenant lieu de serment qu'il possède les capacités professionnelles d'évaluer la conformité relative au 2ème alinéa du paragraphe 1.

(6) Si un organisme compétent ne satisfait plus aux critères visés dans le présent article, le ministre peut retirer l'agrément dont bénéficie l'organisme en question.

Art. 37. Le requérant peut avoir recours à un organisme d'évaluation tel que prévu à l'article 51 ~~de la présente loi~~ et selon les modalités y prescrites.

Art. 38. En vue de l'accomplissement des missions qui leur seront dévolues en vertu de la présente loi, les organismes compétents peuvent avoir recours, en cas de besoin, à des bureaux techniques.

Les bureaux techniques exerceront leur mandat sous la responsabilité et le contrôle respectivement d'un organisme compétent.

Le requérant de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme compétent et le gestionnaire de l'infrastructure.

Chapitre 8 – *Registres*

Art. 39. (1) Tout véhicule-tramway mis en service sur le système de tramway porte un numéro qui lui est attribué par l'Administration lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.

(2) L'Administration tient un registre des véhicules-tramways autorisés. Le registre est accessible sur demande motivée auprès de l'Administration.

Ce registre recense les informations suivantes:

a) numéro d'identification du véhicule-tramway;

b) le numéro d'autorisation de mise en service établie par l'Administration;

c) numéro de construction des éléments constitutifs d'un véhicule-tramway;

d) le détenteur, le constructeur et entité en charge de la maintenance;

e) les caractéristiques techniques du véhicule-tramway;

f) la date de construction;

g) les modifications.

(3) Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre des véhicules-tramways, la destruction d'un véhicule-tramway ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule-tramway.

Art. 40. L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure.

La tenue du registre est à charge du gestionnaire d'infrastructure.

Le registre est mis à la disposition des intéressés sur leur demande au gestionnaire d'infrastructure.

Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des règles applicables.

Art. 41. L'agrément des organismes compétents et la reconnaissance des organismes d'évaluation font l'objet d'un registre tenu et publié par l'Administration **sur son site internet**.

~~**Art. 48.** ***Langues de correspondance***~~

~~Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités nationales doivent être rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.~~

Chapitre 9 – *Surveillance exercée par l'Administration après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité*

Art. 42. Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5.

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.

Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du chapitre 5 de la présente loi après que le ministre a accordé le certificat.

Art. 50. ***Agrément de sécurité***

Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certification de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi.

L'Administration établi cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend:

a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certificat de sécurité visé à l'article 22 introduites par les entreprises de tramway;

b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité a accordé le certificat.

Art. 51. ***Procédures d'évaluation des demandes***

Lorsqu'elle examine des demandes, l'Administration applique la procédure approuvée par le ministre afin d'évaluer la conformité de ces demandes aux exigences. L'Administration utilise les critères d'évaluation approuvés par le ministre.

Art. 43. Après avoir accordé un certificat de sécurité, l'Administration surveille la continuité de la mise en œuvre, par les entreprises de tramway, de leur système de gestion de la sécurité et appliquent les principes de surveillance exposés dans la méthode approuvée par le ministre.

Chapitre 10 – *Contrôle exercé par les entreprises de tramway et le(s) gestionnaire(s) d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou agrément de sécurité*

Art. 44. (1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de:

- **gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion;**
- **vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux chapitres 4 et 5 ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux chapitres 4 et 5;**
- **vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés;**
- **identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.**

(2) Le présent chapitre s'applique après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi qu'aux entités en charge de la maintenance.

Art. 45. (1) Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance:

a) sont chargés de mener le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi;

b) veillent à ce que les mesures de contrôle des risques mises en œuvre par leurs contractants soient également contrôlées conformément au présent chapitre. A cette fin, ils appliquent le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi ou concluent des dispositions contractuelles imposant à leurs contractants de l'appliquer.

(2) Le processus de contrôle comprend les activités suivantes:

a) définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle;

b) collecte et analyse d'informations;

c) établissement d'un plan d'action pour les cas de manquement inacceptable aux exigences fixées dans le système de management;

d) mise en œuvre du plan d'action éventuellement établi;

e) évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action éventuellement établi.

Art. 46. (1) Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance, y compris leurs contractants, concluent des dispositions contractuelles garantissant qu'ils s'échangent mutuellement toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité obtenues en appliquant le processus de contrôle décrit à l'annexe VI, afin de permettre aux autres parties de prendre les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

(2) Si les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance décèlent, grâce au processus de contrôle, un risque pertinent pour la sécurité résultant d'anomalies, d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements d'équipements techniques, notamment ceux de sous-systèmes structurels, ils signalent ces risques aux autres parties concernées afin de leur permettre de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

Art. 47. (1) Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de tramway rendent comptent de l'application du présent chapitre à l'Administration dans les rapports annuels sur la sécurité qu'ils lui soumettent.

(2) Le rapport annuel d'entretien des entités en charge de la maintenance contient des informations sur l'expérience acquise par les entités chargées de l'entretien dans l'application du présent chapitre.

Chapitre 11 – *Evaluation et appréciation des risques*

~~**Art. 57.** ***Objet***~~

~~1. Le présent chapitre vise une méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques.~~

Art. 48. (1) La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36, lorsqu'il apporte des changements au système de tramway.

Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle. En qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les processus d'exploitation ou d'entretien sont pris en compte conformément aux règles de l'article 49.

(2) Lorsque, sur la base d'une évaluation fondée sur les critères fixés à l'article 49, paragraphe 2, points a) à f):

a) le changement est considéré comme significatif, le processus de gestion des risques établi à l'article 50 est appliqué;

b) le changement n'est pas considéré comme significatif, il suffit de conserver la documentation appropriée pour justifier la décision.

(3) Le présent chapitre s'applique également aux sous-systèmes de nature structurelle si le changement est significatif au sens de l'article 49, paragraphe 2, auquel cas le processus de gestion des risques établi à l'article 50 est appliqué dans le cadre de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle afin de garantir leur intégration en sécurité dans un système existant.

Art. 49. (1) ~~**S'il n'existe pas de règle nationale**~~Le proposant prend en compte l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système de tramway.

Si le changement proposé n'a pas d'incidence sur la sécurité, il n'est pas nécessaire d'appliquer le processus de gestion des risques visé à l'article 50.

(2) Si le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le proposant détermine l'importance du changement, sur la base des critères suivants:

a) conséquence d'une défaillance: le scénario réaliste le plus défavorable en cas de défaillance du système évalué, compte tenu de l'existence de dispositifs de sécurité en dehors de ce système;

b) innovation utilisée dans la mise en œuvre du changement: il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur de tramway que de ce qui est nouveau pour l'organisation mettant en œuvre le changement;

c) complexité du changement;

d) suivi: l'impossibilité de suivre le changement mis en œuvre tout au long du cycle de vie du système et de prendre des mesures adéquates;

e) réversibilité: l'impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement;

f) additionnalité: l'évaluation de l'importance du changement, compte tenu de tous les changements liés à la sécurité qui ont été apportés récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérés comme significatifs.

(3) Le proposant conserve une documentation appropriée pour justifier sa décision.

Art. 50. (1) Le proposant est chargé d'appliquer le présent chapitre, y compris d'évaluer l'importance du changement sur la base des critères de l'article 49, et de mener le processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.

(2) Le proposant veille à ce que les risques introduits par ses fournisseurs et par ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, soient également gérés conformément au présent chapitre. A cette fin, le proposant peut demander, en vertu d'arrangements contractuels, que ses fournisseurs et ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, participent au processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.

Art. 51. (1) Un organisme d'évaluation évalue en toute indépendance l'adéquation tant de l'application du processus de gestion des risques décrit à l'annexe VII que des résultats de ce processus. Ledit organisme satisfait aux critères énoncés à l'annexe VIII de la présente loi.

(2) Aux fins de l'évaluation indépendante, l'organisme d'évaluation:

a) veille à comprendre dans les détails le changement significatif sur la base de la documentation fournie par le proposant;

b) évalue les processus de gestion de la sécurité et de la qualité appliqués durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif, si ces processus ne sont pas déjà certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité compétent;

c) évalue l'application desdits processus durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif.

Lorsqu'il a terminé son évaluation conformément aux points a), b) et c), l'organisme d'évaluation remet le rapport d'évaluation de la sécurité prévu à l'article 55 et à l'annexe IX.

(3) Les doublons dans les travaux relatifs aux évaluations suivantes sont évités:

a) l'évaluation de la conformité du système de gestion de la sécurité et du système d'entretien des entités en charge de la maintenance; et

b) l'évaluation de la conformité réalisée par un organisme compétent; et

c) les évaluations indépendantes réalisées par l'organisme d'évaluation.

4. Le proposant peut choisir l'Administration comme organisme d'évaluation lorsque ladite autorité propose ce service et lorsque les changements significatifs concernent les cas suivants:

a) le certificat de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification, du type ou de la portée des activités;

b) le certificat de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité;

c) l'agrément de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'alimentation en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien;

~~**d) l'agrément de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle en matière de sécurité.**~~

Art. 52. L'organisme d'évaluation visé à l'article 51 est reconnu selon les critères fixés à l'annexe VIII de la présente loi.

Art. 53. La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes:

a) reconnaissance par le ministre d'une organisation ou d'une partie de celle-ci, ou d'une personne;

b) reconnaissance par l'Administration de la capacité d'une organisation, d'une partie de celle-ci, ou d'une personne, à effectuer une évaluation indépendante sous la forme de l'évaluation et du contrôle du système de gestion de la sécurité d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 54. Dans le cas visé à l'article **53, points a) et b)**, la période de validité de la reconnaissance par le ministre n'excède pas cinq ans à compter de la date à laquelle elle a été accordée.

Art. 55. (1) L'organisme d'évaluation fournit au proposant un rapport d'évaluation de la sécurité conformément aux exigences fixées à l'annexe IX. Le proposant est responsable de déterminer l'opportunité et la manière de prendre en compte les conclusions du rapport d'évaluation de la sécurité aux fins de l'acceptation de la sécurité du changement évalué. Le proposant justifie sa position et documente la partie du rapport d'évaluation de la sécurité qu'il conteste, le cas échéant.

(2) Dans le cas visé à l'article 58 paragraphe 3, conformément au paragraphe 4 du présent article, la déclaration visée à l'article 66 est acceptée par l'Administration dans sa décision d'autoriser la mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules-tramways.

(3) L'Administration ne peut pas demander de contrôles ou d'analyses de risque supplémentaires, sauf si elle est en mesure de démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité.

(4) Lorsqu'un système ou une partie d'un système ont déjà été acceptés à l'issue du processus de gestion des risques, le rapport d'évaluation de la sécurité qui en découle ne peut être remis en question par aucun autre organisme d'évaluation chargé d'effectuer une nouvelle évaluation du même système. La reconnaissance mutuelle est subordonnée à la démonstration que le système sera utilisé dans les mêmes conditions fonctionnelles, opérationnelles et environnementales que le système déjà accepté, et que des critères d'acceptation des risques équivalents ont été appliqués.

Art. 56. Sur la base des résultats de l'application de la présente loi et du rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation, le proposant produit une déclaration écrite indiquant que tous les dangers identifiés et les risques associés sont maîtrisés de façon à être maintenus à un niveau acceptable selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII.

Art. 57. (1) Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système de gestion de la sécurité.

(2) Les entités en charge de la maintenance prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système d'entretien.

(3) L'Administration contrôle l'application du présent titre par les entreprises de tramway, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités en charge de la maintenance.

Art. 58. (1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur expérience concernant l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.

(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.

Chapitre 11 – *Qualification et formation du personnel et conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de conducteur*

Art. 59. (1) Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des conducteurs au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés au chapitre I du présent Titre.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure relève de la compétence de l'entité elle-même.

Art. 60. (1) Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en:

a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions minimales énumérées à l'article 61;

b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

(2) Les conditions relatives à l'obtention de la licence de conducteur, ci-après dénommée „licence de conducteur", et de l'habilitation de même que celles concernant leur validité respective, sont arrêtées aux articles 61 à 71.

Chapitre 12 – *Conditions d'obtention de la licence de conducteur*

Art. 61. (1) L'âge minimal pour être admis à des fonctions de conducteur est de 21 ans.

(2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.

(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

Art. 62. (1) Avant de pouvoir être admis à une fonction de conducteur tout candidat doit avoir subi avec succès un examen médical et un examen psychologique qui ont lieu au plus tôt dans les douze mois précédant l'obtention de la licence.

Ces examens sont réalisés respectivement par un médecin **du travail** et un psychologue reconnu par l'Administration. Ces examens portent sur les critères indiqués à l'annexe XII de la présente loi.

Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants:

- **une copie de leurs diplômes et**
- **un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.**

(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

(3) La constatation de l'aptitude physique à l'exercice de fonctions de conducteur et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un certificat

médical, signé et daté par le médecin reconnu, dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le médecin ayant effectué l'examen.

(4) La constatation de l'aptitude psychologique à l'exercice de fonctions de conducteur, et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un bilan psychologique, signé et daté par le psychologue reconnu dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le psychologue ayant effectué l'examen.

(5) Toute contestation à propos d'un avis d'aptitude physique ou psychologique précité peut faire l'objet d'un recours auprès de l'Administration endéans un délai de trois mois à compter de la date où l'avis a été porté, conformément aux dispositions respectives des paragraphes précédents, à la connaissance du candidat.

L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.

Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat. L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives.

~~**6. Dans l'hypothèse où l'examen médical visé au paragraphe 3 ou l'examen psychologique visé au paragraphe 4 ont eu lieu à l'initiative de l'employeur deux copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 73 paragraphe 5, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 1 de l'article 73.**~~

Art. 63. (1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom.

Toute demande doit être accompagnée des documents suivants:

- **photocopie d'un document d'identité en cours de validité,**
- **pièce justificative du niveau scolaire,**
- **certificat d'aptitude psychologique,**
- **certificat d'aptitude physique,**

photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 60 et 61 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.

(3) L'Administration délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires. Une attestation provisoire peut être délivrée par l'Administration.

(4) La licence est délivrée en un seul exemplaire et appartient à l'Administration. Seule l'Administration est autorisée à la dupliquer sur demande motivée.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, une copie de la licence est délivrée à l'employeur ayant agi, conformément au paragraphe 2, au nom du candidat.

(5) L'Administration met en place un registre de toutes les licences.

Ce registre contient les informations relatives aux licences respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 69, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque licence.

Chapitre 13 – *Conditions d'obtention de l'habilitation*

Art. 64. (1) Par compétences professionnelles relatives à l'habilitation, on entend les connaissances professionnelles et les capacités de les mettre en œuvre, telles que définies à l'annexe XI de la présente loi.

(2) L'habilitation appartient à l'employeur qui l'établit.

(3) L'habilitation émise par un employeur reste valide tant que son titulaire assure la fonction de conducteur auprès du même employeur.

Art. 65. Avant de délivrer l'habilitation, l'employeur s'est assuré que le candidat:

a) est titulaire d'une licence de conducteur valide;

b) a réussi les examens sur les compétences professionnelles générales, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub A,

c) a réussi les examens sur ses compétences professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub B, relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est délivrée;

d) a réussi „les examens sur ses compétences" professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub C, relatives à l'infrastructure pour laquelle l'attestation est délivrée;

e) remplit le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe XI sub D;

f) a suivi avec succès une formation en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité prévu par la présente loi.

Chaque employeur établit, conformément à la présente loi, ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des habilitations.

L'employeur met à jour l'habilitation sans délai, chaque fois que le titulaire de l'habilitation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.

Art. 66. La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII.

Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tramway et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur.

Art. 67. L'employeur met en place un registre de toutes les habilitations. Ce registre contient également les informations relatives aux habilitations respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 71, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque attestation.

Chapitre 14 – *Validité de la licence de conducteur*

Art. 68. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent titre, et pour autant que le conducteur respecte la condition relative à la détention du permis de conduire valide, une licence est valide pour une durée illimitée n'excédant pas l'âge légal de la retraite.

(2) L'aptitude médicale et psychologique du titulaire doit être attestée:

a) par des examens médicaux périodiques de contrôle de l'aptitude physique et psychologique.

La périodicité de ces examens, ainsi que leur contenu sont fixés à l'annexe X sub 3.

Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 de l'article 62,

b) par un examen médical ou psychologique de contrôle si de l'avis de l'Administration, de l'employeur, du médecin ou du psychologue reconnus des circonstances particulières l'imposent.

Sans préjudice de ce qui précède, un examen médical de contrôle est effectué d'office préalablement à la reprise des fonctions de conducteur:

- après une absence pour cause de maladie professionnelle;
- après un congé de maternité;
- après une absence à temps plein en raison d'un congé parental ou d'un congé sans traitement d'une durée supérieure à 2 mois;
- après un arrêt de travail pour cause d'accident de travail;
- après un arrêt de travail continu de trente jours ou plus pour cause de maladie ou d'accident non professionnel;
- en cas d'absences répétées pour raisons de santé;
- **en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.**

Les modalités relatives à ces examens sont celles prévues, respectivement aux paragraphes 3 à 5 de l'article 62.

(3) Le titulaire d'une licence doit informer l'Administration et son employeur dans les plus brefs délais du retrait ou de la suspension de son permis de conduire.

Art. 69. Lorsque le titulaire d'une licence obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 68, la licence est, suivant le cas,

a) retirée, s'il ne remplit définitivement plus une ou plusieurs des conditions visée aà l'article 68 précité;

b) suspendue, s'il ne remplit temporairement pas une ou plusieurs des conditions visées à l'article 68;

c) modifiée, s'il en résulte une inaptitude partielle entraînant une restriction médicale temporaire ou définitive lors de l'exercice des fonctions de conducteur.

Toute suspension de licence peut être terminée dans l'hypothèse où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives telles que prescrites par la présente loi.

La décision portant retrait, suspension ou modification d'une licence appartient à l'Administration. Elle est immédiatement portée à la connaissance du titulaire et de son employeur sous pli recommandé avec accusé de réception.

Chapitre 15 – *Validité de l'habilitation*

Art. 70. Afin qu'une habilitation reste valide, son titulaire doit:

a) remplir les critères de validité de la licence énumérés au chapitre 14,

b) se soumettre, à une vérification périodique de ses compétences professionnelles portant sur les exigences énoncées à l'article 65 sub b) à e). Les modalités de vérification périodique sont celles indiquées à l'article 66.

La responsabilité du suivi des conducteurs, y compris la formation continue, ainsi que des programmes de formation proprement dit, sont régis dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité de l'employeur.

c) effectuer au moins, tous les six mois, un parcours représentatif sur les lignes sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler. Le cas échéant, le conducteur effectuera le prochain parcours sur le réseau accompagné par une personne du personnel d'encadrement du conducteur disposant d'une habilitation valide. Le délai prévu ci-dessus recommence à courir à partir de la date de la conduite accompagnée.

Tout conducteur ne remplissant plus les conditions ci-dessus, doit se soumettre, préalablement à la reprise des fonctions de conducteur, à **la formation du conducteur**.

Les modalités de réussite relatives à **la formation** sont celles indiquées à l'article 66. En cas de réussite de celle-ci, le délai prévu ci-dessus commence à courir à partir de la date de renouvellement de l'habilitation.

Art. 71. La fréquence de la vérification périodique prévue à l'article 70 est fixée en respectant les périodicités minimales suivantes:

a) connaissance de l'infrastructure (y compris des lignes et des règles d'exploitation): tous les ans ou après toute absence de plus de 12 mois sur l'itinéraire concerné;

b) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans. Les vérifications reprises sub a) et b) ci-devant sont réalisées par un formateur.

Art. 72. Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 70 b), l'habilitation est, suivant le cas,

a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d)

b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d).

En cas de cessation des relations de travail entre le conducteur et son employeur, l'habilitation est retirée. Toutefois, le titulaire reçoit un extrait du registre lui permettant de justifier de ses compétences professionnelles auprès d'un nouvel employeur dont celui-ci pourra tenir compte.

Le retrait ou la suspension d'une habilitation est effectué par l'employeur.

Toute habilitation, suspendue peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par la présente loi.

Chapitre 16 – *Suivi des licences et des habilitations*

Art. 73. Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les habilitations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer temporairement ou définitivement son emploi et le maintien de sa licence ou de son habilitation, l'entreprise de tramway ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires, notamment, dans le cadre de la validité de la licence visée à l'article 68 de la présente loi, pour informer l'Administration de sa décision motivée.

Art. 74. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause temporairement ou définitivement son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise de tramway, le gestionnaire de l'infrastructure, ou l'Administration selon le cas.

Dès qu'une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe X, point 3.2., de la présente loi et, si nécessaire, le retrait de l'habilitation ainsi que la mise à jour du registre prévu à l'article 67 de la présente loi.

L'Administration est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

Chapitre 17 – *Dispositions relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement d'un conducteur*

Art. 75. Nul conducteur ne doit, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Art. 76. Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur supérieure à 0,2 gramme par litre de sang ou de 0,09 mg par litre d'air expiré.

Art. 77. Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise de substances psycho actives telles que drogues et stupéfiants ou substances thérapeutiques susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Art. 78. En cas de traitement médical, le conducteur doit attirer l'attention de son médecin traitant sur le besoin de vigilance et de concentration que requiert l'exercice de ses fonctions. En outre, lors des visites auprès du médecin reconnu il doit informer celui-ci des médicaments qui lui ont été prescrits.

Art. 79. L'employeur doit veiller à l'information des conducteurs sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent chapitre ainsi que sur les sanctions pouvant être prises à l'égard de contrevenants, en cas de consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement.

Chapitre 18 – *Tâches de l'Administration*

Art. 80. L'Administration accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément à l'article 33;

b) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance des habilitations les demandes motivées de suspension des habilitations, conformément à l'article 82;

c) tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 62, paragraphe 5;

d) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 59;

e) effectuer les contrôles prévus aux articles 81 et 82.

L'Administration répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

Chapitre 19 – *Contrôles et mesures administratives*

Art. 81. A tout moment, l'Administration peut, en particulier, prendre les mesures nécessaires pour vérifier:

a) le respect du présent titre par des contrôles;

b) à bord des tramways circulant sur le réseau de tramway, si le conducteur est muni d'une licence et d'une habilitation valides.

Nonobstant la vérification prévue au paragraphe ci-dessus, en cas de négligence commise au travail, l'Administration peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 65 sub b) et c;

c) par tout autre moyen, si le conducteur en question remplit les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions de conducteur qu'il assure, telles que ces conditions sont fixées par le présent titre;

Art. 82. Au cas où l'Administration constate ou estime, lors d'une vérification prévue à l'article précédent, qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

a) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une licence qu'elle a délivrée, elle suspend ou retire la licence en fonction de l'importance de l'irrégularité constatée. L'Administration notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Le cas échéant, elle indique également la procédure à suivre en vue de l'annulation de sa décision;

b) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une habilitation, l'Administration s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'habilitation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'Administration dans un délai de quatre semaines.

L'Administration a la faculté d'interdire à un conducteur d'opérer sur le réseau de tramway en attendant l'information de la part de l'entité ayant émis l'habilitation.

Art. 83. Dans l'hypothèse où l'Administration juge qu'un conducteur assurant la conduite d'un tramway constitue une menace grave pour la sécurité, elle peut immédiatement exiger sa relève et lui interdire d'opérer sur le réseau de tramway jusqu'à ce qu'une décision soit prise conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 84. Les mesures prises en exécution des articles 82 et 83 comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 63 et 67.

Art. 85. Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.

Chapitre 20 – *Dispositions modificatives*

~~**Art. 96.** L'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit:~~

~~1° Le texte actuel de l'article est réuni sous un paragraphe 1er.~~

~~2° Un paragraphe 2 est ajouté avec le texte suivant:~~

~~„2. A l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par la loi du … 2016 relative à la sécurité-tramway.“~~

Art. 86. Le paragraphe 1er de l'article 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est modifié comme suit:

1° A l'alinéa 1er, la mention *„transports publics de personnes“* remplace la mention *„transports en commun de personnes“*.

2° Le premier tiret de l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant:

„– les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de véhicules-tramways, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;“

Art. 87. A l'article 4 de la loi du 29 juin 2004 précitée, alinéas 2 à 4 ainsi qu'à l'article 7bis, paragraphe 1er, alinéa 1er et paragraphe 2, alinéa 2, le terme *„transports publics“* remplace le terme *„transports en commun“*.

~~**Art. 99. La première phrase du paragraphe 2 de l'article 24 de la loi du 29 juin 2004 précitée est remplacée par le texte suivant:**~~

~~**„Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement dans les limites techniquement possibles, sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle.“**~~

Art. 88. L'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.** (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, des chemins de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines.

(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.“

Art. 89. La phrase introductive du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacée par le texte suivant:

„**Art. 2.** (1) L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et du chemin de fer, chaque fois:“

Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

„– du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,"

Art. 90. La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit:

„Art. 2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité.

(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité."

Art. 91. Le paragraphe 1er de l'article 4 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 4.** (1) Il est créé une Administration des Enquêtes Techniques (AET), chargée d'effectuer les enquêtes techniques prévues au paragraphe (1) de l'article 2 et au paragraphe (1) de l'article 2bis, appelée ci-après „Administration", qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le „ministre". Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques qui en est le supérieur hiérarchique."

Art. 92. L'article L.215-1, premier alinéa, du Code du travail est complété *in fine* par le bout de phrase suivant: „hormis les conducteurs de tramways tels que définis à l'article 1er de la loi du XXX relative à la sécurité du tramway".

Chapitre 21 – *Dispositions transitoire, dérogatoire et finales*

~~**Art. 105.** Les annexes I à XII font partie intégrante de la présente loi.~~

Art. 93. (1) Une licence d'activité valable pour trois mois peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée auprès du ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

(2) Une certification de sécurité valable pour un an peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée au ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Au plus tard un an après la délivrance de la certification de sécurité, l'entité doit être titulaire de la certification de sécurité visée au chapitre 5 ~~de la présente loi~~.

(3) Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie.

Art. 94. Par dérogation aux dispositions de l'article 60, l'obligation de posséder une habilitation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur possédant une habilitation valide pour la partie de l'infrastructure concernée, appelé ci-après pilote, se tient aux côtés du conducteur durant la conduite:

a) pour la circulation d'engins spécialisés à l'entretien des voies, dont la conduite est assurée par des conducteurs qui n'ont pas les connaissances de l'infrastructure requise;

b) pour des services exceptionnels uniques avec du matériel historique;

c) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau tramway, ainsi qu'à l'occasion d'un parcours d'essai;

d) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

Art. 95. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du … relative à la sécurité-tramway".

Art. 96. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

*

ANNEXE I

Définition du système tramway

1. Système tramway

1.1. *Réseaux*

Aux fins de la présente loi, tout réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

– lignes prévues pour le trafic des passagers,
– nœuds „passagers",
– les centres de remisage et de maintenance du matériel roulant,
– voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ces réseaux comportent les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de passagers sur ces réseaux afin d'en garantir l'exploitation sûre et une gestion efficace.

1.2. *Véhicules*

Le système tramway comprend tous les véhicules-tramways aptes à circuler sur rails ou guidés par rails sur tout ou partie d'un réseau, y compris

– les tramways constitués de rames automotrices pour le transport de voyageurs;
– le matériel mobile de construction et d'entretien des infrastructures;
– le matériel pour le dépannage de rames automotrices.

2. Cohérence du système tramway

La qualité du système tramway nécessite entre autres une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles des véhicules-tramways (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette compatibilité dépendent les niveaux de performance, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

*

ANNEXE II

Sous-systèmes

1. Liste des sous-systèmes

Aux fins de la présente loi, le système constituant le système tramway peut être subdivisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant:

a) soit à des domaines de nature structurelle:
   – infrastructures,
   – énergie,
   – contrôle-commande et signalisation au sol et à bord,
   – matériel roulant;

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:
   – exploitation et gestion du trafic,

– entretien,
– applications télématiques aux services des voyageurs.

2. Description des sous-systèmes

2.1. ***Infrastructure***

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les nœuds passagers (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. ***Energie***

Le système d'électrification, notamment le matériel aérien et l'équipement au sol.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation (au sol et à bord)***

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des véhicules-tramways.

2.4. ***Matériel roulant***

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du véhicule-tramway, les dispositifs de captage du courant électrique, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, les équipements de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.5. ***Exploitation et gestion du trafic***

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la composition et la conduite des véhicules- tramways, la planification et la gestion du trafic ainsi que les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services.

2.6. ***Entretien***

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif pour garantir les performances nécessaires.

2.7. ***Applications télématiques***

Conformément à l'annexe I, ce sous-système comprend les applications au service des voyageurs, y compris les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre tramways et avec d'autres modes de transport.

*

ANNEXE III

Exigences essentielles

1. Exigences de portée générale

1.1. ***Sécurité***

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des véhicules-tramways doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2. ***Fiabilité, disponibilité***

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des tramways doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. ***Santé***

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les véhicules-tramways et les infrastructures de tramway.

1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. ***Protection de l'environnement***

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système tramway doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système selon les dispositions légales en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les véhicules-tramways et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4. La conception et l'exploitation du système tramway ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d'émissions sonores générées par celui-ci (intérieurs et extérieurs).

1.4.5. L'exploitation du système tramway ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. ***Compatibilité technique***

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des véhicules-tramways.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, peuvent être mises en œuvre.

1.6. ***Accessibilité***

1.6.1. Les sous-systèmes „infrastructure" et „matériel roulant" doivent être accessibles aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite de manière à leur assurer l'accès sur la base de l'égalité avec les autres personnes par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées. Cela inclut la conception, la construction, le renouvellement, le réaménagement, l'entretien et l'exploitation des éléments pertinents des sous-systèmes auxquels le public a accès.

1.6.2. Les sous-systèmes „exploitation" et „applications télématiques au service des voyageurs" doivent offrir les fonctionnalités nécessaires pour faciliter l'accès des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite sur la base de l'égalité avec les autres personnes, par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1. *Infrastructures*

2.1.1. *Sécurité*

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels et les viaducs de grande longueur.

2.1.2. *Accessibilité*

2.1.2.1. Les sous-systèmes „infrastructure" auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.2. *Energie*

2.2.1. *Sécurité*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des véhicules-tramways, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. *Protection de l'environnement*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. *Compatibilité technique*

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

– permettre aux véhicules-tramways de réaliser les performances spécifiées,

– dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les véhicules-tramways.

2.3. *Contrôle-commande et signalisation*

2.3.1. *Sécurité*

Les installations et les procédures de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des véhicules-tramways présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des véhicules-tramways autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. *Compatibilité technique*

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des véhicules-tramways doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système tramway.

2.4. *Matériel roulant*

2.4.1. *Sécurité*

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules-tramways doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des véhicules-tramways.

Les tramways doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord.

2.4.2. *Fiabilité, disponibilité*

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du véhicule-tramway sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. *Compatibilité technique*

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des véhicules-tramways sous les systèmes d'alimentation en énergie du système tramway.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4. *Surveillance et contrôle*

Les tramways doivent être équipés d'au moins un appareil enregistreur.

Les données collectées et le traitement des informations doivent être harmonisés sur les réseaux et mises à disposition sur demande de l'Administration ou de l'Administration des Enquêtes Techniques telle que prévue par la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et, c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

2.4.5. *Accessibilité*

2.4.5.1. Les sous-systèmes „matériel roulant" auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.5. ***Maintenance***

2.5.1. *Santé et sécurité*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. *Protection de l'environnement*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. *Compatibilité technique*

Les installations d'entretien traitant le matériel roulant doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. ***Exploitation et gestion du trafic***

2.6.1. *Sécurité*

La mise en cohérence des règles d'exploitation de tout réseau tramway ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et d'entretien des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel de maintenance et des centres de contrôle-commande, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle-commande et de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. *Compatibilité technique*

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système.

2.6.4. *Accessibilité*

2.6.4.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les règles d'exploitation prévoient les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2.7. ***Applications télématiques au service des voyageurs***

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux voyageurs, plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

– les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles,

– les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et d'entretien de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. *Santé*

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. *Sécurité*

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

2.7.5. *Accessibilité*

2.7.5.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les sous-systèmes „applications télématiques au service des passagers“ offrent les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

*

ANNEXE IV

Procédure de vérification des sous-systèmes

1. Principes généraux

La vérification désigne une procédure effectuée par le requérant en vue de démontrer que les exigences de la législation pertinente relatives à un sous-système sont respectées et que la mise en service du sous-système peut être autorisée.

3. Certificat de vérification délivré par un organisme compétent

3.1. ***Introduction***

Dans le cas où des règles nationales s'appliquent, la vérification comprend une procédure par laquelle l'organisme compétent contrôle et atteste que le sous-système est conforme aux règles nationales.

3.2. ***Certificat de vérification***

L'organisme compétent établit le certificat de vérification destiné au requérant.

Ce certificat fait référence avec précision à la règle nationale ou aux règles nationales dont la conformité a été examinée par l'organisme compétent dans le cadre du processus de vérification.

En cas de règles nationales se rapportant aux sous-systèmes composant un véhicule-tramway, l'organisme compétent subdivise le certificat en deux parties:

– l'une indique les références aux règles nationales se rapportant strictement aux sous-systèmes concernés;

– l'autre indique les références aux règles nationales se rapportant à la compatibilité technique et l'intégration du sous-système dans le système tramway.

3.3. ***Dossier technique***

3.3.1. Le dossier technique qui est constitué par l'organisme compétent et suit le certificat de vérification accompagne la déclaration de vérification. Il contient les données techniques utiles pour l'évaluation de la conformité du sous-système avec les règles nationales.

3.3.2. Le dossier technique doit contenir les éléments suivants:

a) les caractéristiques techniques liées à la conception, y compris notamment les plans généraux et de détail relatifs à l'exécution, les schémas électriques et hydrauliques, les schémas des circuits de commande, la description des systèmes informatiques et des automatismes avec un degré de détail suffisant pour étayer la vérification de la conformité effectuée, les notices de fonctionnement et d'entretien, se rapportant au sous-système concerné;

b) lorsque la vérification de l'intégration en toute sécurité est requise, le dossier technique concerné comprend le ou les rapports de l'évaluateur sur les méthodes de sécurité communes en ce qui concerne l'évaluation des risques.

3.4. ***Dépôt***

Une copie du dossier technique complet accompagnant la déclaration de vérification doit être conservée par le requérant pendant toute la durée de vie du système.

4. Vérification de parties de sous-systèmes

Si un certificat de vérification est délivré pour certaines parties d'un sous-système, les dispositions de la présente annexe s'appliquent ~~mutatis mutandis~~ à ces parties.

*

ANNEXE V

Critères minimaux devant être pris en considération pour la notification des organismes

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.
2. L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

   En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.
3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
   – une formation technique et professionnelle adéquate,
   – une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,
   – l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, [à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'Etat sur la base du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'Etat membre.]
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'Etat où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des ou de parties des sous-systèmes contrôlés).

*

ANNEXE VI

Contrôle

Le processus de contrôle

1. Généralités

1.1. Le processus de contrôle est alimenté par les éléments de tous les processus et procédures appartenant au système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques.

1.2. Les activités du processus de contrôle visées à l'article 54, paragraphe 2, du chapitre II du présent titre sont décrites aux points 2 à 6.

1.3. Ce processus de contrôle est répétitif et itératif, comme il ressort du diagramme figurant en appendice ci-après.

2. Définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle

2.1. Sur la base de son système de gestion, chaque entreprise de tramway, gestionnaire d'infrastructure et entité en charge de la maintenance a pour tâche de définir sa stratégie, ses priorités et son ou ses plans en matière de contrôle.

2.2. Le choix des priorités est décidé en tenant compte des informations émanant des domaines qui présentent les risques les plus grands et qui pourraient entraîner des conséquences néfastes pour la sécurité s'ils ne sont pas contrôlés de manière efficace. Les activités de contrôle sont classées par ordre de priorité, en indiquant le temps, les efforts et les ressources nécessaires. L'ordre de priorité tient compte également des résultats obtenus lors des processus de contrôle antérieurs.

2.3. Le processus de contrôle décèle dès que possible les manquements dans l'application du système de gestion qui sont susceptibles d'entraîner des accidents ou des incidents, survenus ou évités de justesse, ou d'autres événements dangereux. Il entraîne la mise en œuvre de mesures destinées à remédier à ces situations de non-respect.

2.4. La stratégie et le(s) plan(s) de contrôle définissent des indicateurs quantitatifs et/ou qualitatifs qui sont capables:

a) de donner rapidement l'alerte en cas d'écart par rapport aux résultats attendus, ou de donner l'assurance que les résultats attendus seront atteints comme prévu;

b) de fournir des informations sur des résultats non souhaités;

c) d'étayer la prise de décision.

3. Collecte et analyse d'informations

3.1. La collecte et l'analyse d'informations sont effectuées conformément à la stratégie, aux priorités et au(x) plan(s) définis en matière de contrôle.

3.2. Chacun des indicateurs visés au point 2.4 donne lieu aux actions suivantes:

a) collecter les informations nécessaires;

b) évaluer si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont correctement mis en œuvre;

c) vérifier si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont efficaces et s'ils atteignent les résultats escomptés;

d) évaluer si le système de gestion dans son ensemble est correctement appliqué et s'il atteint les résultats escomptés;

e) analyser et évaluer les manquements décelés en ce qui concerne les points b), c) et d), et identifier les causes de ces manquements.

4. Etablissement d'un plan d'action

4.1. Les manquements décelés qui sont jugés inacceptables donnent lieu à l'établissement d'un plan d'action, permettant ainsi:

a) de faire respecter la mise en œuvre correcte des processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques comme indiqué; ou

b) d'améliorer les processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques; ou

c) de définir et mettre en œuvre des mesures supplémentaires de contrôle des risques.

4.2. Le plan d'action comprend notamment les informations suivantes:

a) objectifs et résultats escomptés;

b) mesures préventives et/ou correctives requises;

c) personne chargée de la mise en œuvre des actions;

d) dates pour lesquelles les actions doivent être mises en œuvre;

e) personne chargée d'évaluer l'efficacité des mesures du plan d'action conformément au point 6;

f) examen de l'impact du plan d'action sur la stratégie, les priorités et le(s) plan(s) en matière de contrôle.

4.3. Afin de gérer la sécurité au niveau des interfaces, l'entreprise de tramway, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entité en charge de l'entretien décident, en accord avec les autres acteurs concernés, qui est chargé de la mise en œuvre du plan d'action requis ou de sa mise en œuvre partielle.

5. Mise en œuvre du plan d'action

5.1. Le plan d'action défini au point 4 est mis en œuvre de manière à rectifier les manquements décelés.

6. Evaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action

6.1. Le processus de contrôle décrit dans la présente annexe est également utilisé pour vérifier la mise en œuvre correcte, la pertinence et l'efficacité des mesures recensées dans le plan d'action.

6.2. L'évaluation de l'efficacité du plan d'action comprend notamment les actions suivantes:

a) vérifier si le plan d'action est mis en œuvre correctement et mené à terme dans les délais prévus;

b) vérifier si le résultat escompté est atteint;

c) vérifier si les conditions initiales ont changé entre-temps et si les mesures de contrôle des risques définies dans le plan d'action sont toujours adaptées aux circonstances;

d) vérifier si d'autres mesures de contrôle des risques sont nécessaires.

7. Preuve de l'application du processus de gestion

7.1. Le processus de contrôle est documenté pour prouver qu'il a été appliqué correctement. Cette documentation est constituée avant tout à des fins d'évaluation interne. Sur demande:

a) les entreprises de tramways, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance mettent cette documentation à la disposition de l'Administration;

b) Si des interfaces sont gérées au moyen de contrats, les entités chargées de l'entretien mettent cette documentation à la disposition des entreprises de tramways et des gestionnaires d'infrastructure correspondants.

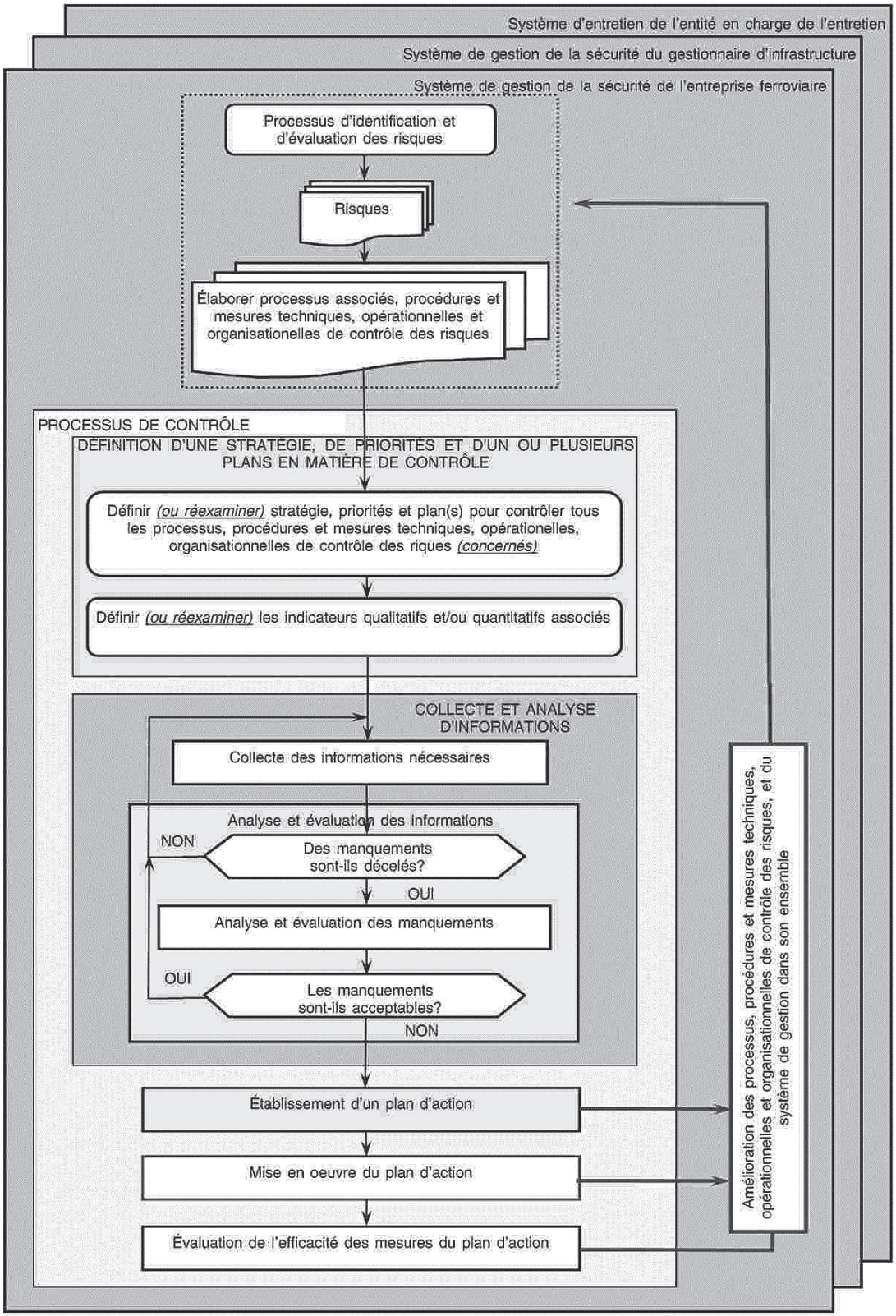
7.2. La documentation produite en vertu du point 7.1 comprend notamment:

a) une description de l'organisation et du personnel désigné pour mener à bien le processus de contrôle;

b) les résultats des différentes activités du processus de contrôle énumérées à l'article 3, paragraphe 2, et notamment les décisions prises;

c) dans les cas de manquements décelés qui sont jugés inacceptables, une liste de toutes les mesures nécessaires à mettre en œuvre pour atteindre le résultat requis.

Cadre du processus de contrôle



*

ANNEXE VII

1. Gestion des risques

1.1. ***Principes généraux et obligations***

1.1.1. Le processus de gestion des risques commence par la définition du système évalué et comprend les activités suivantes:

a) le processus d'appréciation des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité qui en résultent et qui doivent être satisfaites par le système faisant l'objet de l'évaluation;

b) la démonstration de la conformité du système avec les exigences de sécurité définies; et

c) la gestion de tous les dangers identifiés et des mesures de sécurité associées.

Ce processus de gestion des risques est itératif. Il est décrit dans le diagramme de l'appendice. Le processus prend fin lorsqu'il est démontré que le système est conforme à toutes les exigences de sécurité nécessaires pour accepter les risques liés aux dangers identifiés.

1.1.2. Le processus de gestion des risques comporte des mesures appropriées d'assurance de la qualité et est mené par du personnel compétent. Il est évalué de façon indépendante par un ou plusieurs organismes d'évaluation.

1.1.3. Le proposant chargé du processus de gestion des risques tient un registre des dangers conformément au point 4.

1.1.4. Les acteurs ayant déjà mis en place des méthodes ou des outils d'appréciation des risques peuvent continuer à les utiliser pour autant que ceux-ci soient compatibles avec les dispositions du présent règlement et que les conditions suivantes soient remplies:

a) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont décrits dans un système de gestion de la sécurité accepté par une autorité nationale de sécurité; ou

b) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont conformes à des normes publiques reconnues.

1.1.5. Le processus d'appréciation des risques relève de la responsabilité du proposant. En particulier, le proposant désigne, en accord avec les acteurs concernés, ceux qui seront chargés de satisfaire aux exigences de sécurité résultant de l'appréciation des risques. Les exigences de sécurité assignées par le proposant auxdits acteurs n'excèdent pas les limites de la responsabilité et de la sphère de contrôle de ces derniers. La décision du proposant dépend du type de mesures de sécurité sélectionnées pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable. Le respect des exigences de sécurité est démontré conformément au point 3.

1.1.6. La première étape du processus de gestion des risques consiste, pour le proposant, à établir un document indiquant les tâches des différents acteurs et leurs activités de gestion des risques. Le proposant est chargé de coordonner la collaboration à un niveau étroit entre les différents acteurs concernés, en fonction de leurs tâches respectives, dans le but de gérer les dangers et les mesures de sécurité associées.

1.1.7. L'évaluation de l'application correcte du processus de gestion des risques relève de la responsabilité de l'organisme d'évaluation.

1.2. ***Gestion des interfaces***

1.2.1. Pour chaque interface à prendre en considération pour le système qui fait l'objet de l'évaluation, les acteurs concernés du secteur de tramway coopèrent pour identifier et gérer conjointement les dangers et les mesures de sécurité associées à appliquer à ces interfaces. La gestion des risques partagés aux interfaces est coordonnée par le proposant.

1.2.2. Si, pour satisfaire à une exigence de sécurité, un acteur estime qu'une mesure de sécurité qu'il ne peut mettre en œuvre lui-même est nécessaire, il s'accorde avec un autre acteur pour transférer à ce dernier la gestion du danger y afférent, conformément au processus décrit au point 4.

1.2.3. En ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation, tout acteur qui découvre qu'une mesure de sécurité est non conforme ou inadéquate a la responsabilité d'en avertir le proposant, qui informe à son tour l'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité.

1.2.4. L'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité informe alors tous les acteurs concernés par le problème soit dans le système évalué, soit, pour autant que l'acteur en ait connaissance, dans d'autres systèmes existants qui appliquent la même mesure de sécurité.

1.2.5. Lorsqu'un accord ne peut être trouvé entre deux acteurs ou plus, le proposant est tenu de trouver une solution.

1.2.6. Lorsqu'une exigence prévue par une règle nationale ne peut pas être remplie par un acteur, le proposant sollicite l'avis de l'Administration.

1.2.7. Indépendamment de la définition du système faisant l'objet de l'évaluation, le proposant est chargé de veiller à ce que la gestion des risques couvre le système lui-même et son intégration au sein du système de tramway dans son ensemble.

2. Description du processus d'appréciation des risques

2.1. *Description générale*

2.1.1. Le processus d'appréciation des risques est le processus global itératif qui comprend:

a) la définition du système;

b) l'analyse de risque, y compris l'identification des dangers;

c) l'évaluation des risques.

Le processus d'appréciation des risques est appliqué en interaction avec la gestion des dangers conformément au point 4.1.

2.1.2. La définition du système couvre au moins les points suivants:

a) l'objet du système (c'est-à-dire sa finalité);

b) les fonctionnalités et, le cas échéant, les composantes du système (y compris les composantes humaines, techniques et opérationnelles);

c) les limites du système, incluant les autres systèmes en interaction avec celui-ci;

d) les interfaces physiques (telles que les systèmes en interaction) et fonctionnelles (telles que les entrées et sorties fonctionnelles);

e) l'environnement du système (par exemple, les flux énergétiques et thermiques, les chocs, les vibrations, les interférences électromagnétiques, l'exploitation opérationnelle);

f) les mesures de sécurité existantes et, lorsque les itérations nécessaires ont été réalisées, l'établissement des exigences de sécurité définies par le processus d'appréciation des risques;

g) les hypothèses déterminant les limites de l'appréciation des risques.

2.1.3. Les dangers afférents au système défini sont identifiés conformément au point 2.2.

2.1.4. L'acceptabilité des risques du système évalué est appréciée en fonction d'au moins un des principes d'acceptation des risques suivants:

a) l'application de règles de l'art (point 2.3);

b) une comparaison avec des systèmes similaires (point 2.4);

c) une estimation explicite des risques (point 2.5).

Conformément au principe visé au point 1.1.5, l'organisme d'évaluation renonce à imposer au proposant le principe d'acceptation des risques qui sera utilisé par ce dernier.

2.1.5. Le proposant démontre dans l'évaluation des risques que le principe d'acceptation des risques choisi est appliqué correctement. Il vérifie en outre que les principes sélectionnés d'acceptation des risques sont utilisés de manière cohérente.

2.1.6. L'application des principes susmentionnés d'acceptation des risques permet de définir des mesures de sécurité permettant de rendre acceptables le ou les risques présentés par le système évalué. Parmi ces mesures de sécurité, celles sélectionnées pour maîtriser le ou les risques deviennent les exigences de sécurité que doit respecter le système. Le respect desdites exigences est démontré conformément au point 3.

2.1.7. Le processus itératif d'appréciation des risques est considéré comme achevé lorsqu'il a été démontré que toutes les exigences de sécurité sont satisfaites et qu'aucun autre danger raisonnablement prévisible n'est à prendre en considération.

2.2. *Identification des dangers*

2.2.1. Le proposant identifie systématiquement, en faisant appel à la vaste expertise d'une équipe compétente, tous les dangers raisonnablement prévisibles pour l'ensemble du système évalué, pour ses fonctions, le cas échéant, et pour ses interfaces.

Tous les dangers identifiés sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.2. Afin de concentrer l'appréciation des risques sur les risques principaux, les dangers sont classés conformément à l'estimation du risque qu'ils représentent. Si tel est l'avis d'un expert, il n'est pas nécessaire d'analyser davantage les dangers associés à un risque largement acceptable, mais ces derniers doivent être portés au registre des dangers. Leur classification est justifiée de façon à permettre à un organisme d'évaluation de procéder à une évaluation indépendante.

2.2.3. Il est possible d'appliquer le critère selon lequel les risques résultant des dangers peuvent être classés comme largement acceptables lorsque le risque est si faible qu'il n'y a aucune raison de mettre en œuvre des mesures de sécurité supplémentaires. Pour rendre son avis, l'expert tient compte du fait que la part de tous les risques largement acceptables ne doit pas dépasser une proportion déterminée du risque global.

2.2.4. Au cours de l'identification des dangers, des mesures de sécurité peuvent être définies. Elles sont portées au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.5. L'identification des dangers ne doit être effectuée qu'au niveau de détail nécessaire pour déterminer les points où des mesures de sécurité sont requises afin de maîtriser les risques conformément à l'un des principes d'acceptation des risques visés au point 2.1.4. Il peut être nécessaire de procéder à des itérations entre les phases d'analyse de risque et d'évaluation des risques, jusqu'à ce qu'un niveau de détail suffisant soit atteint pour permettre l'identification des dangers.

2.2.6. Lorsque des règles de l'art ou un système de référence sont utilisés pour maîtriser le risque, l'identification des dangers peut être limitée à:

a) la vérification de la pertinence des règles de l'art ou du système de référence;

b) le repérage des écarts par rapport aux règles de l'art ou au système de référence.

2.3. ***Utilisation des règles de l'art et évaluation des risques***

2.3.1. Le proposant évalue, avec l'aide des autres acteurs concernés, si un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont adéquatement couverts par l'application des règles de l'art correspondantes.

2.3.2. Les règles de l'art répondent au minimum aux exigences suivantes:

a) elles sont largement reconnues dans le domaine de tramway. Si tel n'est pas le cas, les règles de l'art doivent être justifiées et être considérées comme acceptables par l'organisme d'évaluation;

b) elles sont pertinentes pour la maîtrise des dangers pris en compte dans le système évalué. L'application réussie de règles de l'art dans des cas similaires pour gérer des changements et maîtriser efficacement les dangers identifiés d'un système au sens du présent règlement suffit pour considérer qu'elles sont pertinentes;

c) sur demande, elles doivent être mises à la disposition des organismes d'évaluation pour que ces derniers évaluent si le processus de gestion des risques a été convenablement appliqué et si ses résultats sont corrects, ou, le cas échéant, procèdent à la reconnaissance mutuelle de ces situations, conformément à l'article 64, paragraphe 4.

2.3.6. Lorsqu'une approche différente est suivie et qu'elle n'est pas pleinement conforme à des règles de l'art, le proposant démontre qu'elle aboutit au moins au même niveau de sécurité.

2.3.7. Si le risque lié à un danger spécifique ne peut pas être rendu acceptable par l'application de règles de l'art, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies en appliquant l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.3.8. Lorsque tous les dangers sont maîtrisés par l'application de règles de l'art, le processus de gestion des risques peut être limité à:

a) l'identification des dangers conformément au point 2.2.6;

b) l'inscription des règles de l'art utilisées dans le registre des dangers conformément au point 2.3.5;

c) la documentation relative à l'application du processus de gestion des risques conformément au point 5;

d) une évaluation indépendante conformément à l'article 61.

2.4. ***Utilisation du système de référence et évaluation des risques***

2.4.1. Le proposant examine, avec l'aide des autres acteurs concernés, si l'un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont couverts adéquatement par un système similaire qui pourrait servir de système de référence.

2.4.2. Tout système de référence remplit au moins les exigences suivantes:

a) il a déjà été prouvé lors de son utilisation qu'il présente un niveau de sécurité acceptable, et il pourrait donc encore être accepté dans l'Etat membre où le changement doit être introduit;

b) ses fonctions et ses interfaces sont semblables à celles du système évalué;

c) il est utilisé dans des conditions opérationnelles semblables à celles du système évalué;

d) il est utilisé dans des conditions environnementales semblables à celles du système évalué.

2.4.3. Si un système de référence satisfait aux exigences énumérées au point 2.4.2, alors, en ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation:

a) les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont considérés comme acceptables;

b) les exigences de sécurité relatives aux dangers couverts par le système de référence peuvent être tirées des analyses de sécurité ou d'une évaluation des performances de sécurité du système de référence;

c) ces exigences de sécurité sont portées au registre des dangers en tant qu'exigences de sécurité pour les dangers concernés.

2.4.4. Si le système évalué s'écarte du système de référence, l'évaluation des risques doit démontrer que le système évalué atteint au moins le même niveau de sécurité que le système de référence, à l'aide d'un autre système de référence ou de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques. Les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont, dans ce cas, considérés comme acceptables.

2.4.5. S'il ne peut pas être démontré qu'un niveau de sécurité au moins équivalent à celui du système de référence est atteint, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies pour les écarts constatés, à l'aide de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.5. ***Estimation et évaluation explicites des risques***

2.5.1. Si les dangers ne sont pas couverts par l'un des deux principes d'acceptation des risques fixés aux points 2.3 et 2.4, l'acceptabilité des risques est démontrée par l'estimation et l'évaluation explicites des risques. Les risques liés à ces dangers sont estimés quantitativement ou qualitativement, ou au besoin quantitativement et qualitativement, compte tenu des mesures de sécurité existantes.

2.5.2. L'acceptabilité des risques estimés est évaluée au moyen de critères d'acceptation des risques tirés de la législation de l'Union ou des règles nationales, ou fondés sur certaines de leurs exigences. En fonction des critères d'acceptation des risques, l'acceptabilité du risque peut être évaluée soit séparément pour chaque danger associé, soit pour la combinaison de tous les dangers pris en compte dans l'estimation explicite des risques.

Si le risque estimé n'est pas acceptable, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies et mises en œuvre afin de ramener le risque à un niveau acceptable.

2.5.3. Si le risque associé à un danger ou à une combinaison de dangers est considéré comme acceptable, les mesures de sécurité définies sont inscrites dans le registre des dangers.

2.5.4. Le proposant n'est pas tenu d'effectuer une estimation explicite des risques supplémentaire pour les risques qui sont déjà considérés comme acceptables en raison du recours à des codes de pratique ou à des systèmes de référence.

2.5.5. Sans préjudice des points 2.5.1 et 2.5.4, lorsque les dangers résultent de défaillances de fonctions d'un système technique, on applique à ces défaillances les objectifs de conception harmonisés suivants:

a) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident catastrophique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est hautement improbable;

b) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident critique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est improbable.

Le choix entre la définition „accident catastrophique" (point 23) et la définition „accident critique" (point 35) dépend de la conséquence dangereuse la plus crédible de la défaillance.

Pour les systèmes techniques mixtes, comprenant à la fois une composante purement mécanique et une composante électrique, électronique et électronique programmable, l'identification des dangers est effectuée conformément au point 2.2.5. Les dangers liés à la composante purement mécanique ne sont pas maîtrisés à l'aide des objectifs de conception harmonisés définis au point 2.5.5.

2.5.7. Le risque lié aux défaillances de fonctions de systèmes techniques visées au point 2.5.5 est considéré comme acceptable si les conditions suivantes sont également remplies:

a) la conformité avec les objectifs de conception harmonisés qui s'appliquent a été démontrée;

b) les défaillances et pannes systématiques associées sont maîtrisées conformément aux procédures de sécurité et de qualité, proportionnellement à l'objectif de conception harmonisé applicable au système technique évalué et défini dans les normes pertinentes communément reconnues;

c) les conditions d'application pour une intégration sans danger, dans le système de tramway, du système technique évalué sont répertoriées et inscrites dans le registre des dangers conformément au point 4. Conformément au point 1.2.2, ces conditions d'application sont transférées à l'acteur chargé de démontrer la sûreté de l'intégration.

2.5.8. Les définitions spécifiques suivantes s'appliquent aux objectifs quantitatifs de conception harmonisés des systèmes techniques:

a) le terme „directement" signifie que la défaillance de la fonction a le potentiel d'aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5, sans que d'autres défaillances doivent nécessairement se produire;

b) le terme „potentiel" signifie que la défaillance de la fonction peut aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5.

2.5.9. Lorsque la défaillance d'une fonction du système technique évalué n'aboutit pas directement au risque considéré, l'application d'objectifs de conception moins stricts est autorisée à condition que le proposant puisse démontrer que l'utilisation de dispositifs de sécurité, tels que définis à l'article 3, point 34), permet d'assurer le même niveau de sécurité.

2.5.11. Lorsqu'un système technique est conçu sur la base des exigences fixées au point 2.5.5, le principe de reconnaissance mutuelle s'applique conformément à l'article 64, paragraphe 4.

Toutefois, si le proposant peut démontrer, pour un danger donné, que le niveau de sécurité existant sur un réseau où le système est appliqué peut être maintenu avec un objectif de conception moins strict que l'objectif de conception harmonisé, cet objectif moins strict peut être utilisé à la place de l'objectif de conception harmonisé.

2.5.12. L'estimation et l'évaluation explicites des risques satisfont au moins aux exigences suivantes:

a) les méthodes utilisées pour l'estimation explicite des risques reflètent correctement le système évalué et ses paramètres (y compris tous les modes opérationnels);

b) les résultats sont suffisamment précis pour fournir une base solide à la prise de décision. Des modifications légères dans les hypothèses de base ou les prérequis n'aboutissent pas à des exigences sensiblement différentes.

3. Démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité

3.1. Préalablement à l'acceptation de la sécurité du changement, il est démontré, sous le contrôle du proposant, que les exigences de sécurité résultant de la phase d'appréciation des risques sont satisfaites.

3.2. Cette démonstration est effectuée par chacun des acteurs tenus de satisfaire aux exigences de sécurité en vertu du point 1.1.5.

3.3. L'approche choisie pour démontrer le respect des exigences de sécurité ainsi que la démonstration elle-même sont évaluées indépendamment par un organisme d'évaluation.

3.4. Toute inadéquation des mesures de sécurité destinées à assurer le respect des exigences de sécurité ou tout danger découvert au cours de la démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité imposent au proposant de procéder une nouvelle fois à l'appréciation et à l'évaluation des risques associés, conformément au point 2. Les nouveaux dangers sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

4. Gestion des dangers

4.1. ***Processus de gestion des dangers***

4.1.1. Durant les phases de conception et de mise en œuvre, le proposant établit ou met à jour (lorsqu'ils existent déjà) un ou plusieurs registres des dangers, jusqu'à ce que le changement soit accepté ou que le rapport d'évaluation de la sécurité soit remis. Le registre des dangers fait état de l'avancement de la surveillance des risques liés aux dangers identifiés. Une fois le système accepté et mis en service, le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway chargé(e) de l'exploitation du système évalué continue de mettre à jour le registre des dangers en tant que partie intégrante de son système de gestion de la sécurité.

4.1.2. Le registre des dangers comporte tous les dangers identifiés, ainsi que toutes les mesures de sécurité et les hypothèses systémiques associées à ceux-ci, qui ont été définies au cours du processus d'appréciation des risques. Il contient une référence claire à l'origine des dangers et aux principes sélectionnés d'acceptation des risques, et il désigne clairement l'acteur ou les acteurs chargés de la maîtrise de chacun des dangers.

4.2. ***Echange d'informations***

Tous les dangers qui ne peuvent pas être maîtrisés et toutes les exigences de sécurité associées qui ne peuvent pas être satisfaites par un seul acteur sont communiqués à un autre acteur concerné dans le but de trouver conjointement une solution adéquate. Les dangers inscrits dans le registre des dangers de l'acteur qui les transfère ne sont considérés comme maîtrisés que lorsque l'évaluation des risques liés à ces dangers est effectuée par l'autre acteur et que la solution est approuvée par tous les acteurs concernés.

5. Preuve de l'application du processus de gestion des risques

5.1. Le processus de gestion des risques utilisé pour évaluer les niveaux de sécurité et la conformité avec les exigences de sécurité est documenté par le proposant de manière à ce qu'un organisme d'évaluation puisse accéder à toutes les preuves nécessaires démontrant l'application correcte du processus de gestion des risques et la fiabilité de ses résultats.

5.2. La documentation établie par le proposant conformément au point 5.1 comporte au minimum:

a) une description de l'organisation et des experts désignés pour mener à bien le processus d'appréciation des risques;

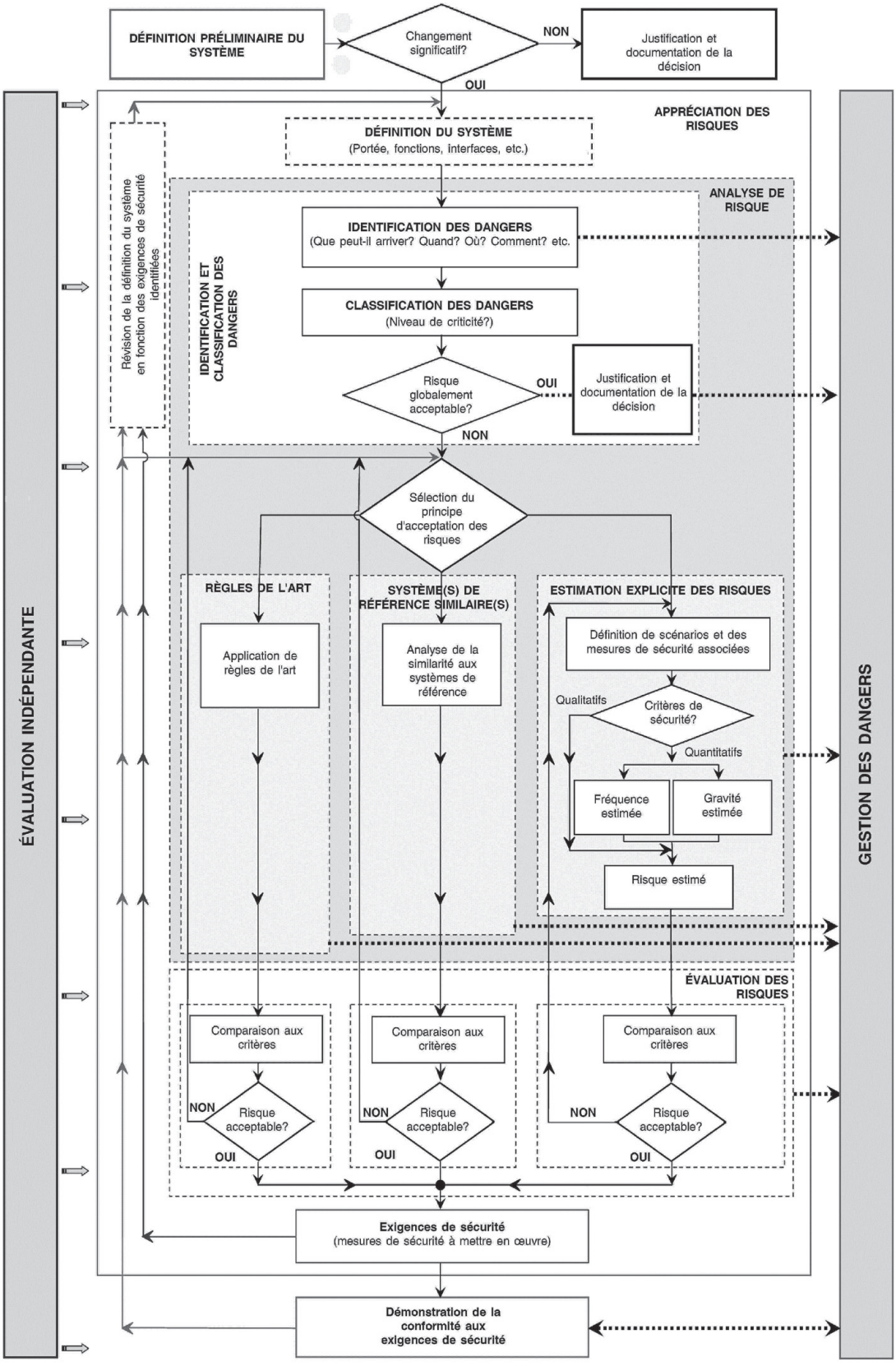
b) les résultats des différentes phases de l'appréciation des risques et une liste de toutes les exigences de sécurité à satisfaire pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable;

c) la preuve de la conformité avec toutes les exigences de sécurité requises;

d) toutes les hypothèses pertinentes pour l'intégration, l'exploitation et l'entretien du système qui ont été formulées lors de la définition et de la conception du système et lors de l'appréciation des risques présentés par celui-ci.

5.3. L'organisme d'évaluation présente ses conclusions dans un rapport d'évaluation de la sécurité, tel que défini à l'annexe IX.

Processus de gestion des risques et évaluation indépendante



*

ANNEXE VIII

Critères de reconnaissance de l'organisme d'évaluation

1. L'organisme d'évaluation satisfait à toutes les exigences de la norme ISO/IEC 17020:2012 et de ses modifications ultérieures. Il exerce son jugement professionnel dans le cadre des travaux d'inspection définis dans ladite norme. Il satisfait à la fois aux critères de compétence et d'indépendance généraux prévus dans ladite norme et aux critères de compétence spécifiques suivants:
   a) compétences en matière de gestion des risques: connaissances et expérience relatives aux techniques standards d'analyse de la sécurité et aux normes applicables;
   b) toutes les compétences utiles pour évaluer les parties du système de tramway affectées par le changement;
   c) compétences en matière d'application correcte des systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité ou en matière de systèmes de gestion d'audits.
2. L'organisme d'évaluation est reconnu pour les différents domaines de compétence afférents au système de tramway ou aux parties de celui-ci concernées par une exigence essentielle de sécurité, y compris le domaine de compétence relatif à l'exploitation et à l'entretien du système de tramway.
3. L'organisme d'évaluation est reconnu pour évaluer la cohérence globale de la gestion des risques et la sécurité de l'intégration du système évalué au sein du système de tramway dans son ensemble. A cette fin, l'organisme d'évaluation dispose des compétences nécessaires pour contrôler les éléments suivants:
   a) l'organisation, c'est-à-dire les dispositions nécessaires pour mettre en œuvre une approche coordonnée assurant la sécurité du système sur la base d'une compréhension et d'une application uniformes des mesures de maîtrise des risques applicables aux sous-systèmes;
   b) la méthodologie, c'est-à-dire l'évaluation des méthodes et des ressources mises en œuvre par différentes parties intéressées pour assurer la sécurité au niveau du sous-système et du système; et
   c) les aspects techniques nécessaires pour évaluer la pertinence et l'exhaustivité des appréciations des risques et le niveau de sécurité du système dans son ensemble.
4. L'organisme d'évaluation peut être accrédité ou reconnu pour un, plusieurs ou l'ensemble des domaines de compétence visés aux points 2 et 3.

*

ANNEXE IX

Rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation

Le rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation contient au minimum les informations suivantes:

a) l'identification de l'organisme d'évaluation;

b) le plan de l'évaluation indépendante;

c) la définition de la portée de l'évaluation indépendante et de ses limites;

d) les résultats de l'évaluation indépendante, notamment:
   i) des informations détaillées sur les activités d'évaluation indépendante réalisées pour contrôler la conformité avec les dispositions du présent règlement,
   ii) tous les cas recensés de non-conformité avec les dispositions du présent règlement et les recommandations de l'organisme d'évaluation;

e) les conclusions de l'évaluation indépendante.

*

ANNEXE X

Exigences médicales et psychologiques

1. Exigences générales

1.1. ***Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:***

– une perte soudaine de conscience;
– une baisse d'attention ou de concentration;
– une incapacité soudaine;
– une perte d'équilibre ou de coordination;
– une limitation significative de mobilité.

1.2. ***Vision***

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

– acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'oeil le moins performant;
– lentilles correctives maximales: hypermétropie: +5/myopie: -8.

  Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision;
– vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non;
– les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste;
– vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire. Le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– champ de vision: complet;
– vision des deux yeux: effective; non exigée lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions;
– vision binoculaire: effective;
– reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– sensibilité aux contrastes: bonne;
– absence de maladie évolutive de l'oeil;
– les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin;
– capacité de résistance aux éblouissements;
– les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. ***Exigences en matière d'audition et d'expression verbale***

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

– audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1.000 Hz;
– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2.000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne;
– absence d'anomalie du système vestibulaire;
– absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix);

– les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. ***Grossesse***

Sans préjudice des dispositions légales en vigueur, la grossesse doit être considérée, en cas de faible tolérance ou d'état pathologique, comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs.

2. Contenu minimal de l'examen pour l'obtention de la licence de conducteur de tramway

2.1. ***Examens médicaux***

– examen médical général;

– examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat;

– électrocardiogramme (ECG) au repos;

– recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction.

2.2. ***Examens psychologiques sur le plan professionnel***

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

Les examens psychologiques portent au moins sur:

– les aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement;

– la communication;

– les aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

3. Examens périodiques après délivrance de la licence de conducteur de tramway

3.1. ***Fréquence***

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin si l'état de santé du conducteur l'exige.

Conformément à l'article 77 sub b) un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence de conducteur ou de l'habilitation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées au point 1 ci-dessus.

Les examens psychologiques sont effectués au moins tous les 10 ans.

3.2. ***Contenu minimal de l'examen périodique médical***

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

– un examen médical général;

– un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique;

– la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

~~**4. Niveau de scolarité**~~

~~Le candidat doit avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.~~

ANNEXE XI

Compétences professionnelles

A. *Connaissances professionnelles générales*

1) Le travail d'un conducteur, son environnement de travail, son rôle et ses responsabilités dans le processus d'exploitation, les exigences professionnelles et personnelles de la fonction

a) Connaître les grandes lignes de la législation et des règles applicables à l'exploitation et la sécurité (exigences et procédures relatives à la certification des conducteurs, à la protection de l'environnement, à la protection contre l'incendie, etc.).

b) Comprendre les exigences spécifiques ainsi que les exigences professionnelles et personnelles (travailler principalement de façon autonome, travail posté, protection et sécurité individuelle, lecture et mise à jour de documents, etc.).

c) Comprendre les comportements qui sont compatibles avec des responsabilités déterminantes pour la sécurité (médication, alcool, drogues et autres substances psycho-actives, maladie, stress, fatigue, etc.).

d) Identifier les documents de référence et d'application (Règlement de Sécurité et d'Exploitation (RSE), consignes d'exploitation, etc.).

e) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

f) Comprendre l'importance de la précision dans l'exercice des tâches et l'application des méthodes de travail.

g) Comprendre les aspects de santé et sécurité au travail (code de conduite sur les voies et à proximité, ergonomie, règles de sécurité du personnel, équipement de protection individuelle, etc.).

h) Connaître les compétences et principes de comportement (gestion du stress, situations extrêmes, etc.).

i) Connaître les principes de protection de l'environnement (conduite durable, etc.).

2) Technologies tramway, y compris les principes de sécurité à la base des réglementations d'exploitation

a) Connaître les principes, réglementations et dispositions concernant la sécurité de l'exploitation tramway.

b) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

3) Principes de base des infrastructures de tramway

a) Connaître les principes et paramètres systématiques et structurels.

b) Connaître les définitions des voies, stations, et zones de manœuvres.

c) Connaître les infrastructures (ponts, tunnels, aiguillages, etc.).

d) Connaître les modes d'exploitation (marche à vue, exploitation en mode nominal et mode dégradé, en voie unique, à double voie, etc.).

e) Connaître les systèmes de signalisation.

f) Connaître les installations de sécurité.

g) Connaître l'alimentation en énergie tramway.

4) Principes de base de la communication opérationnelle

a) Connaître l'importance de ces principes, les moyens et les procédures.

b) Identifier les personnes à contacter par le conducteur et connaître leur rôle et responsabilité (poste de commande centralisé, responsable de ligne).

c) Identifier les situations/causes rendant nécessaire l'engagement d'une communication.

d) Comprendre les méthodes de communication écrite(s) et verbale(s).

e) Connaître l'organisation des trajets.

5) Les tramway, leurs éléments constitutifs et les exigences techniques

a) Connaître le système de traction

b) Décrire la configuration d'un véhicule-tramway (bogies, carrosserie, cabine de conduite, systèmes de protection, etc.).

c) Comprendre le fonctionnement des systèmes de freinage et sacoir en apprécier les performances. Savoir identifier les facteurs influençant les performances d'accélération et de freinage (conditions météorologiques, équipement de freinage, adhérence réduite, sablage, confort et sécurité des passagers, etc.

d) Identifier la vitesse du tramway.

e) Connaître les dispositions et la finalité du système de gestion de tramway.

6) Connaitre les risques liés à l'exploitation en général

a) Comprendre les principes régissant la sécurité des circulations.

b) Connaître les risques liés à l'exploitation et les divers moyens à utiliser pour les réduire.

c) Connaître les incidents affectant la sécurité et comprendre les comportements/réactions à adopter à leur égard.

d) Connaître les procédures à suivre en cas d'incident ou d'accident (évacuation, etc.).

e) Comprendre les principes de l'électricité.

B. *Connaissances professionnelles relatives au matériel*

Après avoir suivi la formation d'habilitation de conduite du tramway, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. Essais et vérifications prescrits avant le départ

– de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais.

Le conducteur doit être capable d'assurer la préparation du tramway pour le service commercial. Cette préparation a pour objectif de vérifier le fonctionnement des principaux équipements relatifs à la sécurité et à la communication.

Le processus de préparation inclut notamment:

- Test de communication Radio avec le poste de commande centralisé
- Vérification du dispositif de commande d'itinéraire
- Séquence d'ouverture et de fermeture des portes
- Test avertisseur sonore et gong
- Test Air conditionné/chauffage
- Contrôle des extincteurs de bord
- Contrôle de position des boutons et vérification des voyants du pupitre de conduite
- Vérification de l'éclairage extérieur et intérieur
- Propreté de l'intérieur
- Test Freinage de service
- Test Freinage d'urgence
- ATest de l'écran IHM du pupitre de conduite
- Contrôle des moniteurs des rétro-caméras
- Présence des agrès (manuel de conduite, barre d'aiguillage, manivelle pour remontage manuel du pantographe, etc.)

2. Connaissance du matériel roulant

Pour conduire un véhicule-tramway, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des équipements mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

– la chaine de traction;

– les systèmes de freinage et leurs différents modes d'activation;

– les systèmes d'alimentation électrique

– les moyens de communication

– le fonctionnement des portes
– les éléments liés à la sécurité de la circulation.

5. Maîtrise de la conduite du tramway de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant

Le conducteur doit être capable:
– d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;
– de faire démarrer le tramway en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;
– d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant, des installations et de la sécurité et du confort des passagers.

6. Anomalies

Le conducteur doit:
– pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du tramway;
– être capable d'inspecter le tramway et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de les signaler au poste de commande centralisé, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier dans le respect des procédures, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic et des personnes;
– connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit:
– être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du tramway;
– connaître la procédure d'évacuation d'un tramway en cas d'urgence.

8. Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant

près un incident, le conducteur doit connaître les procédures relatives à la reprise de marche.

9. Immobilisation du tramway

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le tramway, ne se met pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un tramway, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

C. *Connaissances et compétences professionnelles relatives aux infrastructures*

2. Vitesse maximum pour chaque tronçon de la ligne

Le conducteur doit être capable:
– de prendre connaissance des informations qui lui sont indiquées sur la ligne, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation.
– D'adapter en permanence sa vitesse aux conditions rencontrées en circulation (météorologie, présence de piétons, trafic routier …)

3. Connaissance de la ligne

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité, ponctualité et respect des intervalles de circulation. Il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:
– les conditions d'exploitation (modes nominaux et dégradés);
– la prise de connaissance préalable de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;
– les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;
– le système de cantonnement pour les lignes équipées et les règles associées;

– le nom des stations ainsi que la position et le repérage à distance des stations et aiguillages, afin d'adapter la conduite en conséquence;
– la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;
– les profils topographiques;
– les particularités d'exploitation: signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. Réglementation de sécurité

Le conducteur doit être capable:

– de ne mettre le tramway en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);
– de conduire le tramway en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas de danger ou de dysfonctionnements, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.;
– de respecter les arrêts prévus à l'horaire, et d'effectuer les opérations liées au service des passagers lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. Conduite du tramway

Le conducteur doit être capable:

– de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;
– d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;
– de régler la marche du tramway pour respecter la ponctualité et la régularité du service commercial.

6. Anomalies

Le conducteur doit être capable:

– d'être attentif, dans la mesure où la conduite du tramway le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: obstacles engageant le gabarit, état des signaux, voie, alimentation en énergie, abords de la voie, et autres participants à la circulation;
– d'évaluer la distance d'arrêt;
– de communiquer avec le poste de commande centralisé, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;
– en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit être capable:

– de prendre des mesures pour protéger le tramway et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;
– de prendre en charge l'évacuation des voyageurs si nécessaire;
– de communiquer au poste de commande centralisé les renseignements utiles sur l'incendie/l'accident, etc.;

8. Terminologie spécifique utilisée sur l'infrastructure luxembourgeoise

Le conducteur doit être capable – d'utiliser le langage et le vocabulaire spécifiques du domaine tramway utilisés sur les lignes de tramway pour lesquelles il est habilité.

D. *Connaissances linguistiques*

Le conducteur qui doit communiquer avec le poste de commande centralisé sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir les connaissances linguistiques nécessaires dans le domaine de la terminologie spécifique utilisée sur le réseau de tramway pour laquelle il est habilité.

Le gestionnaire d'infrastructure du réseau définit d'emblée la langue opérationnelle. La langue opérationnelle est choisie entre le luxembourgeois, le français et l'allemand.

Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Il doit pouvoir:

– faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu;
– faire une description;
– participer à une conversation simple.

Pour être maintenu à des fonctions de conducteur sur le réseau concerné, tout conducteur doit avoir la connaissance requise de la langue opérationnelle choisie.

Les deux autres langues peuvent également être utilisées pour communiquer lorsque les interlocuteurs ont les connaissances nécessaires.

Le personnel communicant doit d'entrée de jeu se concerter sur la langue à utiliser.

Lorsqu'il a été établi, lors de la procédure de recrutement, que le candidat conducteur ou affecté à une tâche de sécurité possède de bonnes connaissances en langues française, luxembourgeoise ou allemande, la vérification périodique de cette connaissance linguistique, n'est pas exigée. L'entreprise de tramway peut exiger l'apprentissage d'une seconde langue.

*

ANNEXE XII

Les compétences professionnelles du formateur

Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants

- **Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte**
- **La position professionnelle du formateur**
- **L'ingénierie pédagogique**
- **L'animation de la formation et les outils d'animation**
- **Gérer la diversité et les situations difficiles en formation**
- **L'évaluation de la formation**

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7034/03

N° 7034[3]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

P R O J E T D E L O I

ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L.215-1 du Code de travail

* * *

SOMMAIRE:

page

Amendements adoptés par la Commission du Développement durable

1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (23.1.2017) 1

2) Texte coordonné 14

*

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

(23.1.2017)

Monsieur le Président,

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 janvier 2017.

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

*

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

Le nouvel article 1er point 1 est modifié comme suit:

1. „tramway": véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier;

Commentaire de l'amendement 1

La Commission fait sienne la proposition du Conseil d'Etat et supprime la référence au Code de la Route (règlement grand-ducal) tout en intégrant la définition dans la loi.

Amendement 2 portant sur l'article 2, point 3 initial (nouvel article 1er)

Au point 3 du nouvel article 1er, le terme „notamment" est supprimé.

Commentaire de l'amendement 2

La Commission adopte la proposition de la Haute Corporation.

Amendement 3 portant sur l'article 2, point 8 initial (nouvel article 1er)

Le point 8 du nouvel article 1er est remplacé comme suit:

8. „entité en charge de la maintenance": une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le „RNV");

Commentaire de l'amendement 3

Comme proposé par le Conseil d'Etat, il est nécessaire d'insérer la dénomination exacte de l'acronyme „RNV".

Amendement 4 portant sur l'article 2, point 20 initial (nouvel article 1er)

Le point 20 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant:

20. „type": un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique;

Commentaire de l'amendement 4

Suite à la remarque du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 41, il est proposé de compléter la notion de „type" par celle de „sous-systèmes".

Amendement 5 portant sur l'article 2, point 23 initial (nouvel article 1er)

Le point 23 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant:

23. „système de gestion": l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités;

Commentaire de l'amendement 5

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion de „système de gestion" et de s'aligner sur la définition utilisée dans la législation ferroviaire.

Amendement 6 portant sur l'article 2, point 51 initial (nouvel article 1er)

Le point 51 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant:

51. „organisme d'évaluation de la conformité": l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, désignée par son acronyme „ILNAS", tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

Commentaire de l'amendement 6

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion d'organisme d'évaluation de la conformité.

Amendement 7 portant sur l'article 2, point 52 initial (nouvel article 1er)

Le point 52 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant:

52. „organisme national d'accréditation": l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme „OLAS", tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

Commentaire de l'amendement 7

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion d'organisme national d'accréditation.

Amendement 8 portant sur l'article 4 point a) initial (nouvel article 3)

Le point a) du nouvel article 3 est remplacé comme suit:

a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour;

Commentaire de l'amendement 8

Suite à la demande du Conseil d'Etat de préciser dans quel registre les véhicules-tramways doivent être inscrits, le texte est modifié en conséquence.

Amendement 9 portant sur l'article 8 initial (nouvel article 7)

Les paragraphes (1), (2) et (4) du nouvel article 7 sont remplacés par les libellés suivants:

(1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.

Les règles nationales de sécurité sont publiées par voie de règlement grand-ducal et concernent:

a) les objectifs et méthodes de sécurité;

b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway;

c) l'exploitation d'un réseau tramway, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic;

d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification;

e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.

(2) Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.

Le rapport de sécurité contient:

a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Commentaire de l'amendement 9

Conformément à l'avis du Conseil d'Etat, les dispositions ont été modifiées et le mécanisme est désormais parallèle à celui en vigueur dans la législation ferroviaire (article 11 de la loi du 22 juillet

2009 relative à la sécurité ferroviaire). Les points essentiels du règlement grand-ducal ont également été renseignés.

Amendement 10 portant sur l'article 14 initial (nouvel article 13)

Le dernier alinéa du nouvel article 13 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 10

La Commission fait sienne la logique de la Haute Corporation et propose de supprimer le dernier alinéa de l'article 14 initial.

Amendement 11 portant sur l'article 20 initial (nouvel article 19)

Le nouvel article 19 est libellé comme suit:

Art. 19. *Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.*

Commentaire de l'amendement 11

A l'instar de la publication dans le registre européen des licences (ERADIS), la commission parlementaire a estimé, en guise de transparence et de parallélisme, nécessaire de prévoir également la publication des licences. Or, au vu du fait qu'une seule entreprise est, du moins pour le moment, susceptible de solliciter une telle licence, tout intéressé est libre de demander une copie auprès du ministre en cas de besoin.

Amendement 12 portant sur l'article 21 initial (nouvel article 20)

Le nouvel article 20 est libellé comme suit:

Art. 20. *La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.*

La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Commentaire de l'amendement 12

Le terme de certification concerne l'action de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure et résulte en un certificat pour une entreprise de tramway et un agrément pour le gestionnaire d'infrastructure.

Il y a des différences de paramètres permettant de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure.

Dès lors la différenciation d'appellation (certificat ou agrément) suite au processus de certification (qui lui est identique pour les deux entités) est justifiée.

Amendement 13 portant sur l'article 22 initial (nouvel article 21)

Le nouvel article 21 est libellé comme suit:

Art. 21. *(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.*

La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

(2) En vue de l'instruction des demandes en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à

l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.

Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

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

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

(3) L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du Ministre.

(4) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe (3).

Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.

L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.

Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

Commentaire de l'amendement 13

Dans la législation ferroviaire (article 15 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire), les conditions sont alternatives, d'où l'emploi du terme „ou". Dans le projet de loi initial, les deux conditions sont effectivement cumulatives et donc le retrait est en théorie moins facilité. La Commission a également fait siennes toutes les propositions de texte de la Haute Corporation pour cet article.

Amendement 14 portant sur l'article 23 initial (nouvel article 22)

Le nouvel article 22 est libellé comme suit:

Art. 22. *(1) En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway.*

(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.

Commentaire de l'amendement 14

L'ACF instruit le dossier de certification de sécurité mais pas celui de la licence qui relève de la compétence du Ministre. Les deux documents sont d'ailleurs délivrés par le Ministre.

Amendement 15 portant sur l'article 24 initial (nouvel article 23)

Le paragraphe 1er du nouvel article 23 est libellé comme suit:

(1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes.

Au point j), les termes „un audit interne régulier" sont remplacés par „au moins un audit annuel".

Commentaire de l'amendement 15

La Commission, suite aux commentaires du Conseil d'Etat, précise les dispositions afférentes.

Amendement 16 portant sur l'article 28 initial (nouvel article 27)

Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression „dans les meilleurs délais" est supprimée.

Un nouveau paragraphe 3 est libellé comme suit:

(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.

Commentaire de l'amendement 16

Vu la remarque du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 32 initial et la décision de la Commission de supprimer l'article 32, l'introduction d'un nouveau paragraphe 3 s'impose.

Amendement 17 portant sur l'article 31 initial (nouvel article 29)

La première phrase du nouvel article 29 est libellée comme suit:

Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration: (...)

Commentaire de l'amendement 17

Au vu de la modification de la définition de „type" au point 20 de l'article 2 initial et au vu des explications relatives à la différence entre certification et agrément (voir amendement 12 ci-avant), le texte est dorénavant plus compréhensible.

Amendement 18 portant sur l'article 32 initial

L'article 32 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 18

Cet article est intégré comme nouveau paragraphe (3) de l'article 27 (nouveau) tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Amendement 19 portant sur l'article 33 initial

L'article 33 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 19

Au vu de la redondance, cet article peut être supprimé.

Amendement 20 portant sur l'article 34 initial

L'article 34 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 20

Cet article est superfétatoire et l'Administration applique la procédure ordinaire.

Amendement 21 portant sur l'article 37 initial

L'article 37 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 21

Cet article est intégré à l'article 38 initial, comme proposé par le Conseil d'Etat.

Amendement 22 portant sur l'article 38 initial (nouvel article 32)

Au paragraphe (5) du nouvel article 32, les mots „du fabricant et de son mandataire" sont remplacés par „du requérant".

Commentaire de l'amendement 22

Cette modification clarifie le texte et intègre l'idée de l'article 37 initial qui est supprimé.

Amendement 23 portant sur l'article 40 initial (nouvel article 34)

Les paragraphes 2 à 4 du nouvel article 34 sont supprimés.

Commentaire de l'amendement 23

La Commission fait siennes les propositions du Conseil d'Etat de supprimer les paragraphes 2 à 4 pour éviter des redites.

Amendement 24 portant sur l'article 42 initial (nouvel article 36)

Au paragraphe 4 du nouvel article 36, les termes „dans un autre Etat" sont complétés par „de l'Espace économique européen ou en Suisse".

Commentaire de l'amendement 24

Cet ajout est nécessaire afin de clarifier de quels Etats il s'agit.

Amendement 25 portant sur l'article 44 initial (nouvel article 38)

A l'alinéa 1er, les mots „et les organismes d'évaluation" sont supprimés.

L'alinéa 3 est complété comme suit:

Le requérant de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme compétent et le gestionnaire de l'infrastructure.

Commentaire de l'amendement 25

Il s'agit d'apporter les précisions telles que demandées par la Haute Corporation.

Amendement 26 portant sur l'article 47 initial (nouvel article 41)

Il est ajouté *in fine* le bout de phrase „sur son site internet."

Commentaire de l'amendement 26

La publication se fera à l'instar des registres concernant les organismes compétents et d'évaluation engagés dans le domaine ferroviaire (site internet de l'ACF).

Amendement 27 portant sur l'article 49 initial (nouvel article 42)

Le nouvel article 42 se lira comme suit:

Art. 42. *Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5 de la présente loi.*

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.

Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.

Commentaire de l'amendement 27

Pour une meilleure lisibilité les articles 49 et 50 initiaux ont été fusionnés.

Amendement 28 portant sur l'article 50 initial

L'article 50 initial est supprimé.

Commentaire de l'amendement 28

Pour une meilleure lisibilité les articles 49 et 50 initiaux ont été fusionnés.

Amendement 29 portant sur l'article 51 initial

L'article 51 initial est supprimé.

Commentaire de l'amendement 29

Ce point est visé au nouvel article 22.

Amendement 30 portant sur l'article 53 initial (nouvel article 44)

Les paragraphes (1) et (2) initiaux sont fusionnés et libellés comme suit:

(1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de:

– *gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion;*

– *vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux Chapitres 4 et 5, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux Chapitres 4 et 5;*
– *vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés;*
– *identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.*

Le paragraphe (3) initial devient le nouveau paragraphe (2).

Commentaire de l'amendement 30

La Commission a repris la proposition de texte du Conseil d'Etat en modifiant le premier point de l'énumération, remplaçant le texte proposé „gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion;" par „gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion;".

Amendement 31 portant sur l'article 59 initial (nouvel article 49)

Le début de phrase du paragraphe (1) „S'il n'existe pas de règle nationale" est supprimé.

Commentaire de l'amendement 31

La Commission se rallie à l'avis du Conseil d'Etat et fait sienne la proposition de ce dernier.

Amendement 32 portant sur l'article 61 initial (nouvel article 51)

Le paragraphe (4) est supprimé.

Commentaire de l'amendement 32

La Commission poursuit la logique développée par la Haute Corporation et propose de supprimer le paragraphe (4) qui prévoyait que l'Administration puisse être choisie comme organisme d'évaluation.

Amendement 33 portant sur l'article 64 initial (nouvel article 54)

La référence à „l'article 63, paragraphe 1, point a)" est remplacée par „l'article 53 points a) et b)".

Commentaire de l'amendement 33

Dans un souci de cohérence, la Commission propose de prévoir la même durée de validité de la reconnaissance pour les deux cas de figure prévus à l'article qui précède.

Amendement 34 portant sur l'article 68 initial (nouvel article 58)

Le nouvel article 58 se lira comme suit:

Art. 58. *(1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur expérience suite à l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.*

(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.

Commentaire de l'amendement 34

Le paragraphe (3) a été intégré au paragraphe (1) pour plus de clarté lors de la lecture.

Le paragraphe (2) vise le rapport de l'ACF qui a pour but de donner des informations sur les audits opérés par l'ACF et les expériences vécues par les entités engagées.

Amendement 35 portant sur l'article 70 initial (nouvel article 60)

Le paragraphe (1) du nouvel article 60 est remplacé par le texte suivant:

(1) Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en:

a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l'article 61;

b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

Commentaire de l'amendement 35

La Commission suit la proposition du Conseil d'Etat.

Amendement 36 portant sur l'article 71 initial (nouvel article 61)

Les paragraphes (2) et (3) sont remplacés par le texte suivant:

(2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.

(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

Commentaire de l'amendement 36

En ce qui concerne le paragraphe (2), la Commission propose d'intégrer le niveau de scolarité minimum dans le texte de l'article au lieu de le faire figurer dans une annexe.

En ce qui concerne le paragraphe (3), le terme „droit de conduire" avait été initialement choisi pour le cas où un détenteur d'un permis étranger aurait perdu le droit de conduire au Luxembourg, tout en gardant le permis (et le droit) de conduire dans le pays d'origine et, le cas échéant, ailleurs. Au sens strict, il n'y a pas de „droit" de conduire de catégorie B, mais des permis de conduire de la catégorie B ou bien un droit de conduire un véhicule relevant de la catégorie B du permis de conduire. La proposition du Conseil d'Etat est suivie du fait que les termes „permis de conduire valide sur le territoire national" ont le même sens. Si un conducteur n'a plus le droit de conduire au Luxembourg, son permis n'est pas valide au Luxembourg. Il en est de même pour un conducteur étranger qui n'a plus son permis national; il n'a pas de permis valide au Luxembourg.

Amendement 37 portant sur l'article 72 initial (nouvel article 62)

Au deuxième alinéa du paragraphe (1), le mot „médecin" est complété par les mots „du travail".

Le paragraphe (1) est complété par l'alinéa suivant:

Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants:

– *une copie de leurs diplômes et*

– *un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.*

Le paragraphe (2) est remplacé par le texte suivant:

(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

Le deuxième alinéa du paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant:

L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.

Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat. L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives.

Le paragraphe (6) est supprimé.

Commentaire de l'amendement 37

Les précisions demandées par le Conseil d'Etat ont abouti à une reformulation du texte qui diffère cependant de celle du secteur ferroviaire (règlement grand-ducal du 16 août 2010) mais qui a pour but d'améliorer la compréhension de l'article.

Amendement 38 portant sur l'article 73 initial (nouvel article 63)

Les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant:

(1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom.

Toute demande doit être accompagnée des documents suivants

– *Photocopie d'un document d'identité en cours de validité*
– *Pièce justificative du niveau scolaire*
– *Certificat d'aptitude psychologique*
– *Certificat d'aptitude physique*
– *Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.*

(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 61 et 62 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.

Commentaire de l'amendement 38

Ces deux premiers paragraphes sont clarifiés conformément aux remarques faites par la Haute Corporation.

Amendement 39 portant sur l'article 76 initial (nouvel article 66)

Le nouvel article 66 se lira comme suit:

***Art. 66.** La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII.*

Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tram-way et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur.

Commentaire de l'amendement 39

Un candidat au poste de formateur doit pouvoir profiter de son expérience sur un autre réseau, toutefois préalablement à la prise de poste, l'employeur doit habiliter le formateur sur son propre réseau afin de s'assurer qu'il maîtrise les règles de sécurité du réseau pour lequel il sera formateur.

Une nouvelle annexe précise les compétences professionnelles des formateurs.

Amendement 40 portant sur l'article 78 initial (nouvel article 68)

La dernière phrase du paragraphe (2) point a) est remplacée comme suit:

Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 l'article 62.

Le dernier tiret du paragraphe (2) point b) est remplacé par le texte suivant:

– *en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.*

Commentaire de l'amendement 40

Il n'y a pas eu d'observation du Conseil d'Etat sur ce point. Toutefois, il est apparu utile de corriger ce point extrait de la législation ferroviaire. Dans ce cas de figure, une licence ne peut pas être temporairement retirée (dans ce cas, elle est suspendue) ou modifiée.

Amendement 41 portant sur l'article 80 initial (nouvel article 70)

Le nouvel article 70 est modifié comme suit:

A la fin de l'avant-dernier alinéa, le bout de phrase „à une formation complémentaire" est remplacé par „à la formation de conducteur".

Au dernier alinéa, les mots „cette formation complémentaire“ sont remplacés par „la formation“.

Commentaire de l'amendement 41

Les modifications s'imposent suite aux remarques du Conseil d'Etat.

Amendement 42 portant sur l'article 82 initial (nouvel article 72)

Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 68 b), l'habilitation est, suivant le cas,

a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d)

b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d).

L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit:

Le retrait ou la suspension d'une habilitation sous point c) est effectué par l'employeur.

Commentaire de l'amendement 42

La possibilité de la modification de l'habilitation sous point c) est supprimée en l'occurrence pour des raisons de simplification: soit elle est retirée, soit elle est suspendue.

Amendement 43 portant sur l'article 95 initial (nouvel article 85)

Le nouvel article 85 est libellé comme suit:

Art. 85. *Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.*

Commentaire de l'amendement 43

Le libellé s'inspire de l'article 34 du règlement grand-ducal du 16 août 2010. De l'avis des auteurs des amendements, le recours gracieux contre une décision concernant la licence doit se faire auprès du ministre alors que le recours gracieux contre l'habilitation se fait auprès de l'Administration. Il s'agit d'une étape obligatoire avant de saisir la juridiction compétente en la matière.

Amendement 44 portant sur l'article 99 initial

L'article 99 initial est supprimé.

Commentaire de l'amendement 44

La Commission poursuit la logique du Conseil d'Etat et propose de supprimer cet article.

Amendement 45 portant sur l'article 100 initial (nouvel article 88)

Le paragraphe (2) de l'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer est remplacé par ce qui suit:

(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.

Commentaire de l'amendement 45

Cet article définit l'objectif de la loi et les domaines auxquels elle s'applique. La modification prévue à cet article étend les domaines d'attribution existants, qui sont l'aviation civile, les transports fluviaux

et maritimes et les chemins de fer, au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques et tient compte de la remarque du Conseil d'Etat.

Amendement 46 portant sur l'article 101 initial (nouvel article 89)

Le nouvel article 89 est complété par le texte suivant:

Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

– *du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,*

Commentaire de l'amendement 46

Concernant le champ de compétence de l'AET et conformément au deuxième paragraphe de l'article 2 de la directive 2004/49/CE, il a été décidé de considérer le système du tramway et ses sous-systèmes comme faisant partie intégrante du domaine des chemins de fer dans le cadre du domaine des enquêtes techniques. La modification du 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 vise ainsi à inclure le système du tramway et ses sous-systèmes dans le matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements.

La mise en service d'un réseau de tramways étant prévue à partir de fin 2017, il paraît opportun d'élargir le champ de compétences de l'AET également au transport de voyageurs sur le réseau des tramways, dont les critères d'ouverture d'enquêtes techniques répondront aux mêmes critères que ceux en vigueur pour le domaine des chemins de fer.

Amendement 47 portant sur l'article 102 initial (nouvel article 90)

Le nouvel article 90 est remplacé par le texte suivant:

La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit:

*„**Art. 2bis.** (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité.*

(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité.“

Commentaire de l'amendement 47

Un nouvel article 2*bis* est ajouté, dont le premier paragraphe étend le champ d'application de la loi au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'administration, l'article donne la possibilité, sans toutefois en faire une obligation, de procéder à une enquête technique en cas d'accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes. La volonté étant de donner la possibilité à l'AET d'émettre des recommandations de sécurité très ciblées afin d'éviter les risques majeurs identifiés.

Le paragraphe (2) définit le processus d'enquête technique dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques afin de limiter les moyens à mettre en œuvre aux seuls cas où une amélioration de la sécurité par la prévention est à attendre. Au vu des moyens restreints dont dispose l'AET, il est ainsi prévu de procéder d'abord à une analyse des informations recueillies, avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique.

Amendement 48 portant sur l'article 106 initial (nouvel article 93)

Le paragraphe (3) du nouvel article 93 est remplacé comme suit:

3. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie.

Commentaire de l'amendement 48

Dans un souci de clarté en vue de l'application de cette disposition transitoire, la condition visée a été introduite dans l'article en question.

Amendement 49 portant sur l'annexe X

L'intitulé du point 2 est libellé comme suit:

„2. Contenu minimal de l'examen pour l'obtention de la licence de conducteur de tramway"

L'intitulé du point 3 est libellé comme suit:

„3. Examens périodiques après délivrance de la licence de conducteur de tramway"

Commentaire de l'amendement 49

Par souci de clarté et suite à la remarque de la Haute Corporation à l'endroit de l'article 78 initial, le mot „affectation" est supprimé.

Amendement 50 portant introduction d'une nouvelle annexe XII

Il est inséré une nouvelle annexe XII libellée comme suit:

Annexe XII: *Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants:*

Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte

La position professionnelle du formateur

L'ingénierie pédagogique

L'animation de la formation et les outils d'animation

Gérer la diversité et les situations difficiles en formation

L'évaluation de la formation

Commentaire de l'amendement 50

Le détail des compétences professionnelles est renseigné dans une annexe à laquelle renvoie le nouvel article 66.

*

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 Premier Ministre, Ministre d'Etat, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, avec prière de transmettre les amendements aux chambres professionnelles ayant avisé le présent projet de loi, et au Ministre aux Relations avec le Parlement.

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

(Les suggestions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées. Les amendements sont soulignés et en gras)

PROJET DE LOI

ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics,

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L. 215-1 du Code du travail

Chapitre 1er – *Définitions*

~~**Art. 1er.** ***Objet***~~

~~La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic.~~

Art. 1. Au sens de la présente loi, on entend par:

1. „tramway": véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier;

2. „entreprise de tramway": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de voyageurs par tramway, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

3. „gestionnaire de l'infrastructure": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est ~~**notamment**~~ l'établissement, la gestion et l'entretien d'un réseau de tramway, afin d'en assurer la sécurité;

4. „licence d'activité": une autorisation accordée à une entreprise à laquelle est reconnue la qualité d'entreprise de tramway et/ou de gestionnaire d'infrastructure;

5. „réseau de tramway": l'ensemble de l'infrastructure de tramway gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;

6. „siège d'opération" le lieu de l'implantation matérielle d'une entreprise à partir duquel elle organise et gère ses activités de façon effective et permanente;

7. „dirigeant": la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise;

8. „entité en charge de la maintenance": une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le „RNV");

9. „véhicule-tramway": un véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur rails sur une ligne de tramway (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;

10. „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 des véhicules;
11. „registre des véhicules“: le registre des véhicules autorisés à circuler sur un réseau de tramway;
12. „sous-systèmes“: le résultat de la division du système tramway comme indiqué à l'annexe II de la présente loi. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles s'appliquent, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
13. „exigences essentielles“: l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III de la présente loi auxquelles doit satisfaire le système tramway.
14. „organismes compétents“: les organismes compétents en matière d'évaluation de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système tramway tel que défini à l'article 36;
15. „réaménagement“: travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;
16. „renouvellement“: travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
17. „mise en service“: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;
18. „bureau technique“: bureau chargé par un organisme compétent pour vérifier la conformité d'un constituant ou d'un sous-système du système de tramway;
19. „entité adjudicatrice“: toute entité, publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de tramway, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur,
20. **„type“: un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique;**
21. „série“: un nombre de véhicules identiques dont la conception et la réalisation relève du même type;
22. „surveillance“: les dispositions prises par l'Administration pour surveiller les performances en matière de sécurité après qu'elle a accordé un certificat de sécurité;
23. **„système de gestion“: l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités;**
24. „contrôle“: les dispositifs mis en place par les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure ou les entités en charge de la maintenance pour vérifier que leur système de gestion est correctement appliqué et efficace;
25. „danger“: une circonstance pouvant mener à un accident;
26. „risque“: la fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage;
27. „analyse de risque“: l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque;
28. „évaluation des risques“: une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint;
29. „appréciation des risques“: le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation des risques;
30. „sécurité“: l'absence de risque inacceptable de dommage;
31. „gestion des risques“: l'application systématique de politiques, procédures et méthodes de gestion aux tâches d'analyse, d'évaluation et de maîtrise des risques;
32. „interfaces“: tous les points d'interaction dans un système ou sous-système, y compris l'exploitation et l'entretien, où différents acteurs du secteur de tramway collaborent pour gérer les risques;
33. „acteurs“: toutes les parties qui participent, directement ou par des accords contractuels, à l'application de la présente loi;

34. „exigences de sécurité“: les caractéristiques de sécurité (qualitatives ou quantitatives, ou, au besoin, qualitatives et quantitatives) devant être observées dans la conception, l'exploitation (y compris les règles d'exploitation) et l'entretien d'un système pour que les objectifs de sécurité établis par la législation ou l'entreprise soient atteints;
35. „mesures de sécurité“: une série de mesures permettant de réduire la fréquence d'occurrence d'un danger ou d'en atténuer les conséquences afin d'atteindre et/ou de maintenir un niveau de risque acceptable;
36. „proposant“:
    a) une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure qui met en œuvre des mesures de maîtrise des risques, ou
    b) une entité chargée de l'entretien qui met en œuvre des mesures de maîtrise de risques, ou
    c) le demandeur d'une autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle;
37. „rapport d'évaluation de la sécurité“: le document contenant les conclusions de l'évaluation du système concerné effectuée par un organisme d'évaluation;
38. „organisme d'évaluation“: la personne, l'organisation ou l'entité indépendante et compétente, externe ou interne, qui procède à des investigations pour formuler un jugement fondé sur des preuves au sujet de l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité qu'il doit satisfaire tel que prévu à l'article 51;
39. „critère d'acceptation des risques“: les éléments au regard desquels l'acceptabilité d'un risque particulier est évaluée; ces critères sont utilisés pour déterminer si le niveau d'un risque est suffisamment bas pour qu'il ne soit pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour le réduire davantage;
40. „registre des dangers“: le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés et les mesures y afférentes, l'origine des dangers et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer;
41. „identification des dangers“: le processus consistant à détecter, à inventorier et à caractériser les dangers;
42. „principe d'acceptation des risques“: les règles utilisées pour déterminer si le risque lié à un ou plusieurs dangers particuliers est acceptable ou non;
43. „règles de l'art“: un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers;
44. „système de référence“: un système dont l'usage a prouvé qu'il présente un niveau de sécurité acceptable et par rapport auquel il est possible d'évaluer, par comparaison, l'acceptabilité des risques présentés par un système en cours d'évaluation;
45. „estimation des risques“: le processus qui est utilisé pour aboutir à une mesure du niveau des risques analysés et qui comprend les étapes suivantes: estimation de la fréquence, analyse des conséquences et intégration des informations y afférentes;
46. „système technique“: un produit ou un ensemble de produits, y compris la conception, la mise en œuvre et la documentation; le développement d'un système technique débute par la spécification de ses exigences et se termine par son acceptation; bien que la conception des interfaces pertinentes avec le comportement humain soit prise en considération, les opérateurs humains et leurs actions ne font pas partie du système technique; le processus d'entretien est décrit dans les manuels d'entretien mais ne fait pas en tant que tel partie du système technique;
47. „accident catastrophique“: un accident touchant généralement un grand nombre de personnes et entraînant de multiples décès;
48. „acceptation de la sécurité“: le statut donné par le proposant au changement sur la base du rapport d'évaluation de la sécurité fourni par l'organisme d'évaluation;
49. „système“: toute partie du système tramway qui, dans le cadre d'une analyse de risque, fait l'objet d'un changement, qu'il soit de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle;
50. „règle nationale de sécurité“: toute règle contenant des exigences en matière de sécurité dans le domaine du tramway, imposée au niveau national et applicable aux entités titulaires d'une certification de la sécurité;

51. „organisme d'évaluation de la conformité": l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services", désignée par son acronyme „ILNAS", tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

52. „organisme national d'accréditation": l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme „OLAS", tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

53. „accréditation": l'accréditation au sens de l'article 1 de la loi du 4 juillet 2014 précitée;

54. „reconnaissance": l'attestation établie par un organisme national autre que l'organisme national d'accréditation spécifiant que l'organisme d'évaluation satisfait aux exigences établies à l'annexe VIII de la présente loi lui permettant d'exercer l'activité d'évaluation indépendante visée à l'article 51 paragraphes 1 et 2;

55. „défaillance systématique": une défaillance qui se produit de manière répétée en présence d'une combinaison d'entrées particulière ou dans des conditions environnementales ou d'application particulières;

56. „panne systématique": une panne inhérente à la spécification, à la conception, à la fabrication, à l'installation, à l'exploitation ou à l'entretien du système évalué;

57. „dispositif de sécurité": une mesure technique, opérationnelle ou organisationnelle de contrôle des risques située en dehors du système évalué, qui réduit la fréquence d'apparition d'un danger ou atténue la gravité des conséquences potentielles de ce danger;

58. „accident critique": un accident touchant généralement un très petit nombre de personnes et entraînant au moins un décès;

59. „hautement improbable": la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-9} par heure d'exploitation;

60. „improbable": la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-7} par heure d'exploitation;

61. „l'Administration": l'Administration des Chemins de Fer instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009;

62. „conducteur de tramway": dénommé ci-après le „conducteur", toute personne apte et autorisée à conduire, pour le compte d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire d'infrastructure, de façon autonome, responsable et sûre des tramways et véhicules assimilés;

63. „candidat": toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité;

64. „candidat-conducteur": toute personne postulant à l'admission ou au maintien à la fonction de conducteur;

65. „employeur": l'entreprise de tramway ou le gestionnaire d'infrastructure à l'initiative ou pour le compte de laquelle ou duquel un candidat se soumet aux examens prévus à l'article 65 ou suit des cours de formation à des tâches de sécurité;

66. „registre des licences": le registre regroupant les informations relatives à la licence de conducteur;

67. „registre de l'infrastructure": le registre regroupant les informations relatives à l'infrastructure de tramway.

Chapitre 2 – *Exigences et missions de l'Administration des Chemins de Fer et du Tramway*

Art 2. Le système tramway tel que déterminé à l'annexe I et ses sous-systèmes tels que déterminés à l'annexe II doivent satisfaire aux exigences essentielles précisées à l'annexe III.

Art. 3. L'Administration des Chemins de Fer créée par la loi modifiée du 22 juillet 2009, ci-après dénommée „Administration", veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine du tramway. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour;

b) instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre" de la certification de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité sont remplies;

c) autoriser en application du titre II la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système tramway implanté au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;

d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur un réseau de tramway, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;

e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur un réseau de tramway;

f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine du tramway, y compris le système des règles nationales;

g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité dans le domaine du tramway;

h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité dans le domaine du tramway;

i) échanger les informations et expériences avec ses homologues en vue de toute évolution en matière de sécurité du système tramway;

j) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la gestion de la sécurité.

Art. 4. Avant le premier avril de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:

a) les informations sur l'évolution de la sécurité du système tramway, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis par le ministre sur proposition de l'Administration,

b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité au système tramway,

c) l'évolution de la certification en matière de sécurité,

d) les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure de tramway et des entreprises de tramway et les enseignements qui en ont été tirés.

Art. 5. (1) Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut confier des missions à du personnel qualifié appartenant à une autorité de sécurité étrangère ou à une société spécialisée, à condition que:

– la société présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise de tramway visés par ses inspections et contrôles;

– l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;

– les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;

– les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

(2) Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

(3) Pour l'exécution de ses missions, l'Administration peut demander l'assistance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de tramway. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution

des vérifications prévues à l'article 3 de la présente loi, elle a le droit, de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle.

(4) Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 6. Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées, notamment les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de tramway. Les avis des parties concernées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

Chapitre 3 – *Mise en place et gestion de la sécurité*

Art. 7. (1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.

Les règles nationales de sécurité sont publiées par voie de règlement grand-ducal et concernent:

a) les objectifs et méthodes de sécurité,

b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway,

c) l'exploitation d'un réseau tramways, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic,

d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification,

e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.

(2) **Chaque** gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.

(3) Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par la présente loi et par les règles de sécurité nationales.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, **chaque** gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.

Le rapport de sécurité contient:

a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Art. 8. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système tramway et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 7, paragraphe 1er et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 23 paragraphe 2 de la présente loi.

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

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise de tramway dans l'exploitation du système tramway n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise de tramway respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 9. La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues aux chapitres 4 et 5 relatifs à la licence d'activité et à la certification de sécurité.

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à l'article 10 ~~de la présente loi~~, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 16.

Chapitre 4 – *Licence d'activité et certification dans le secteur du tramway*

Art. 10. Toute entité exerçant des activités de transport ou de gestion de l'infrastructure de tramway doit être titulaire d'une licence d'activité délivrée conformément au chapitre 4 et d'une certification de sécurité conformément au chapitre 5.

Une entité peut exercer conjointement les activités d'entreprise de tramway et de gestionnaire d'infrastructure.

Art. 11. Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévues ci-après.

Art. 12. Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 13 à 16:

– d'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité
– de capacité financière appropriée
– de capacité professionnelle
– en matière de couverture de la responsabilité civile.

Art. 13. L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu.

Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le ou les dirigeants

– n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, notamment pour des infractions commises dans le domaine commercial;
– n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;
– n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport de tramway, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité;
– n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail.

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

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.

Art. 14. (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

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

Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:

a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;

b) fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;

c) capital d'exploitation;

d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;

e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.

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

En vue de l'appréciation de la capacité financière l'entreprise doit présenter un rapport d'un réviseur d'entreprises qui comporte en particulier toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au premier alinéa du présent paragraphe et qui est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

Art. 15. L'entité apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux activités pour lesquelles la licence est valable.

~~L'entité doit respecter les dispositions légales en matière fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel au service, de ses voyageurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.~~

Art. 16. L'entité doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile, pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport de tramway.

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

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

Art. 17. La licence est valable aussi longtemps que l'entité remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, le ministre peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les dix ans.

Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Art. 18. (1) Le ministre peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre par une entité à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

Le ministre suspend ou retire la licence si elle constate que l'entité ne satisfait plus aux exigences.

(2) Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, le ministre peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entité, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

(3) Le titulaire d'une licence doit informer le ministre dans les meilleurs délais de toute modification pouvant affecter la validité de la licence. En cas de modification affectant la validité d'une licence, le ministre peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande. L'entité en cause peut poursuivre ses activités, à moins que le ministre ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée.

(4) Si une entité envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise au ministre en vue d'un réexamen.

(5) Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entité, le ministre lui retire la licence s'il est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

Art. 19. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.

Chapitre 5 – *Certification en matière de sécurité*

Art. 20. La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.

La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle de trafic et de signalisation.

Art. 21. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.

La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

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

Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

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

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

(3) L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du ministre.

(4) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité **selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe 3.**

Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.

L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement constaté et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.

Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

Art. 22. (1) En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway.

(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande notamment une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.

Art. 23. (1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes.

(2) Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de tramway. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

(3) Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

dans les règles nationales,

ou dans d'autres règles pertinentes ou dans les décisions de l'autorité,

et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en oeuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant au moins un audit annuel du système de gestion de la sécurité.

Art. 24. (1) La certification de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

En vue de son renouvellement, l'entité doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'Administration.

(2) La certification de sécurité est mise à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le titulaire de la certification de sécurité informe sans délai l'Administration de toute modification de ce type.

Chapitre 6 – *Autorisation de mise en service*

Art. 25. L'Administration autorise au préalable la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway qui sont implantés ou exploités sur les réseaux de tramway.

Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles visées au chapitre 2.

L'Administration vérifie:

– la conformité du sous-système par rapport aux règles nationales applicables en la matière,

– la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent et,

– l'intégration en sécurité des sous-systèmes.

Art. 26. L'Administration vérifie, avant que ces sous-systèmes soient mis en service, qu'ils soient conformes, le cas échéant, aux règles nationales de sécurité en matière d'exploitation et de maintenance.

Art. 27. (1) Le requérant soumet à l'Administration un dossier concernant le ou l'ensemble de sous-systèmes et leur usage prévus sur un réseau tramway, comportant les informations suivantes:

a) la déclaration de vérification;

b) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le sous-système répond aux exigences essentielles et est compatible avec les autres sous-systèmes;

c) les éléments afférents à la certification de conformité;

d) le programme de maintenance;

e) le cas échéant, les documents justificatifs attestant que la mise en service du sous-système a déjà été autorisée;

f) le cas échéant, les registres faisant apparaître l'historique de la maintenance du sous-système ainsi que les modifications techniques apportées après l'autorisation;

(2) L'Administration fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service.

Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'Administration, **~~dans les meilleurs délais et~~** au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique.

L'Administration peut demander que:

– des informations complémentaires soient fournies,

– des analyses de risque soient effectuées en application, ou

– que des essais soient réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 1 des points b) et f) du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur.

Dès lors, la décision de l'Administration intervient **~~dans les meilleurs délais et~~** au plus tard

i) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'Administration;

ii) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration.

L'Administration définit, après consultation du requérant, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le requérant, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément à la présente loi sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises de tramway et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation sur les réseaux tramway conformément au chapitre 4.

(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.

Art. 28. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation émise par elle-même.

L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.

Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation de l'autorisation prévue au paragraphe suivant.

La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au chapitre 4.

~~**Art. 30.** Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration des Chemins de Fer doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.~~

~~Si la décision est maintenue, le requérant, pour des raisons dûment justifiées, peut demander au ministre de revoir la décision de l'Administration.~~

Art. 29. Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration:

a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité;

b) pour les véhicules-tramways, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité.

~~**Art. 32. A ces fins, le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.**~~

~~**En particulier, la cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit titre établie.**~~

~~**Art. 33. Les sous-systèmes sont exploités en conformité avec les exigences essentielles les concernant.**~~

~~**Art. 34. Dans le cas d'un sous-système qui a déjà été mis en service dans un autre Etat, l'Administration peut appliquer, sans réduire le niveau global de sécurité le principe de la reconnaissance mutuelle.**~~

Art. 30. L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes compétents et les requérants restent responsables de la conformité du sous-système, y compris les véhicules-tramways, par rapport aux exigences techniques et critères imposés.

Art. 31. (1) Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway sont considérés comme conformes aux exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration de vérification.

(2) Sur base d'une proposition préalable du requérant et pour chaque sous-système, l'Administration établit et publie une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles.

L'Administration veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées.

~~**Art. 37.** ***Procédure d'établissement de la déclaration de vérification***~~

~~**1. En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification définie par le ministre sur proposition de l'Administration.**~~

Art. 32. (1) En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage telle que définie par le ministre sur proposition de l'Administration.

(2) La mission de l'organisme compétent, chargé de la vérification d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans les registres prévus aux articles 39 et 40 ~~de la présente loi~~.

(3) L'organisme compétent est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système.

Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

(4) L'organisme compétent délivre les certificats de vérification. Il peut également délivrer des certificats de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.

(5) Les prestations à fournir par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure assorties des épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du **requérant**. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure.

Art. 33. Lorsque l'Administration constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

Art. 34. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduit auprès de l'Administration un dossier décrivant le projet.

L'Administration examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

L'Administration arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le requérant ait introduit le dossier complet.

La décision d'autorisation de mise en service peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

~~**2. Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.**~~

~~**3. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation.**~~

~~**L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.**~~

~~**Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation prévue au paragraphe 4.**~~

~~**4. La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.**~~

Art. 35. (1) L'Administration peut délivrer des autorisations par type. L'autorisation pour un sous-système porte également sur le type correspondant.

(2) Le sous-système qui est conforme à un type qui a déjà été exploité sur le réseau de tramway est autorisé par l'Administration sur la base d'une déclaration de conformité délivrée antérieurement avec le type considéré présentée par le requérant, sans autre vérification.

~~3. En cas de modification des règles nationales sur la base desquelles un type de sous-système a été autorisé, le détenteur de l'autorisation par type, s'il désire continuer à exploiter ce type de sous-système, doit immédiatement informer l'Administration.~~

~~A cet effet le détenteur:~~

~~a) établit un dossier prouvant que le type de sous-système reste conforme aux nouvelles dispositions; sur base de ce dossier l'Administration décide si l'autorisation par type reste valable ou si une nouvelle autorisation doit être demandée;~~

~~b) doit le remettre en conformité et introduire une nouvelle demande, s'il est manifeste que le type de sous-système ne répond plus aux nouvelles dispositions.~~

~~Les critères que vérifie l'Administration en cas de révision d'une autorisation par type délivrée antérieurement se limitent aux règles ayant été modifiées. Cette nouvelle autorisation par type n'affecte pas les autorisations ayant déjà été délivrées sur le base d'un type autorisé précédemment.~~

(3) La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec les procédures de vérification fixées par l'Administration.

Chapitre 7 – *Organismes compétents, Organismes d'évaluation et bureaux techniques*

Art. 36. (1) Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe V de la présente loi, le ministre peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés „organismes compétents".

Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales des constituants et des sous-systèmes.

(2) Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée au paragraphe 1 sont agréés par arrêté ministériel, sur avis de l'Administration, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence. L'agrément a une durée de validité de cinq ans.

(3) Tout organisme, détenant un tel agrément dont la validité touche à sa fin, peut demander un renouvellement de celui-ci, conformément aux dispositions de cet article.

(4) L'évaluation du ou des organismes candidats interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe V de la présente loi. Les organismes qui sont déjà accrédités ou nommés **dans un autre Etat de l'Espace économique européen ou en Suisse** sont présumés répondre auxdits critères à condition de présenter à l'Administration les documents y relatifs.

(5) Tout organisme prétendant à être nommé organisme compétent, doit fournir une déclaration tenant lieu de serment qu'il possède les capacités professionnelles d'évaluer la conformité relative au 2ème alinéa du paragraphe 1.

(6) Si un organisme compétent ne satisfait plus aux critères visés dans le présent article, le ministre peut retirer l'agrément dont bénéficie l'organisme en question.

Art. 37. Le requérant peut avoir recours à un organisme d'évaluation tel que prévu à l'article 51 ~~de la présente loi~~ et selon les modalités y prescrites.

Art. 38. En vue de l'accomplissement des missions qui leur seront dévolues en vertu de la présente loi, les organismes compétents peuvent avoir recours, en cas de besoin, à des bureaux techniques.

Les bureaux techniques exerceront leur mandat sous la responsabilité et le contrôle respectivement d'un organisme compétent.

Le requérant de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme compétent et le gestionnaire de l'infrastructure.

Chapitre 8 – *Registres*

Art. 39. (1) Tout véhicule-tramway mis en service sur le système de tramway porte un numéro qui lui est attribué par l'Administration lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.

(2) L'Administration tient un registre des véhicules-tramways autorisés. Le registre est accessible sur demande motivée auprès de l'Administration.

Ce registre recense les informations suivantes:

a) numéro d'identification du véhicule-tramway;

b) le numéro d'autorisation de mise en service établie par l'Administration;

c) numéro de construction des éléments constitutifs d'un véhicule-tramway;

d) le détenteur, le constructeur et entité en charge de la maintenance;

e) les caractéristiques techniques du véhicule-tramway;

f) la date de construction;

g) les modifications.

(3) Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre des véhicules-tramways, la destruction d'un véhicule-tramway ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule-tramway.

Art. 40. L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure.

La tenue du registre est à charge du gestionnaire d'infrastructure.

Le registre est mis à la disposition des intéressés sur leur demande au gestionnaire d'infrastructure.

Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des règles applicables.

Art. 41. L'agrément des organismes compétents et la reconnaissance des organismes d'évaluation font l'objet d'un registre tenu et publié par l'Administration **sur son site internet**.

~~**Art. 48.** ***Langues de correspondance***~~

~~Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités nationales doivent être rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.~~

Chapitre 9 – *Surveillance exercée par l'Administration après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité*

Art. 42. Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5.

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.

Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du chapitre 5 de la présente loi après que le ministre a accordé le certificat.

Art. 50. *Agrément de sécurité*

Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certification de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi.

L'Administration établi cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend:

a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certificat de sécurité visé à l'article 22 introduites par les entreprises de tramway;

b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité a accordé le certificat.

Art. 51. *Procédures d'évaluation des demandes*

Lorsqu'elle examine des demandes, l'Administration applique la procédure approuvée par le ministre afin d'évaluer la conformité de ces demandes aux exigences. L'Administration utilise les critères d'évaluation approuvés par le ministre.

Art. 43. Après avoir accordé un certificat de sécurité, l'Administration surveille la continuité de la mise en œuvre, par les entreprises de tramway, de leur système de gestion de la sécurité et appliquent les principes de surveillance exposés dans la méthode approuvée par le ministre.

Chapitre 10 – *Contrôle exercé par les entreprises de tramway et le(s) gestionnaire(s) d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou agrément de sécurité*

Art. 44. (1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de:

- **gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion;**
- **vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux chapitres 4 et 5 ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux chapitres 4 et 5;**
- **vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés;**
- **identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.**

(2) Le présent chapitre s'applique après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi qu'aux entités en charge de la maintenance.

Art. 45. (1) Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance:

a) sont chargés de mener le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi;

b) veillent à ce que les mesures de contrôle des risques mises en œuvre par leurs contractants soient également contrôlées conformément au présent chapitre. A cette fin, ils appliquent le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi ou concluent des dispositions contractuelles imposant à leurs contractants de l'appliquer.

(2) Le processus de contrôle comprend les activités suivantes:

a) définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle;

b) collecte et analyse d'informations;

c) établissement d'un plan d'action pour les cas de manquement inacceptable aux exigences fixées dans le système de management;

d) mise en œuvre du plan d'action éventuellement établi;

e) évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action éventuellement établi.

Art. 46. (1) Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance, y compris leurs contractants, concluent des dispositions contractuelles garantissant qu'ils s'échangent mutuellement toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité obtenues en appliquant le processus de contrôle décrit à l'annexe VI, afin de permettre aux autres parties de prendre les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

(2) Si les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance décèlent, grâce au processus de contrôle, un risque pertinent pour la sécurité résultant d'anomalies, d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements d'équipements techniques, notamment ceux de sous-systèmes structurels, ils signalent ces risques aux autres parties concernées afin de leur permettre de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

Art. 47. (1) Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de tramway rendent comptent de l'application du présent chapitre à l'Administration dans les rapports annuels sur la sécurité qu'ils lui soumettent.

(2) Le rapport annuel d'entretien des entités en charge de la maintenance contient des informations sur l'expérience acquise par les entités chargées de l'entretien dans l'application du présent chapitre.

Chapitre 11 – *Evaluation et appréciation des risques*

~~**Art. 57.** ***Objet***~~

~~1. Le présent chapitre vise une méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques.~~

Art. 48. (1) La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36, lorsqu'il apporte des changements au système de tramway.

Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle. En qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les processus d'exploitation ou d'entretien sont pris en compte conformément aux règles de l'article 49.

(2) Lorsque, sur la base d'une évaluation fondée sur les critères fixés à l'article 49, paragraphe 2, points a) à f):

a) le changement est considéré comme significatif, le processus de gestion des risques établi à l'article 50 est appliqué;

b) le changement n'est pas considéré comme significatif, il suffit de conserver la documentation appropriée pour justifier la décision.

(3) Le présent chapitre s'applique également aux sous-systèmes de nature structurelle si le changement est significatif au sens de l'article 49, paragraphe 2, auquel cas le processus de gestion des risques établi à l'article 50 est appliqué dans le cadre de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle afin de garantir leur intégration en sécurité dans un système existant.

Art. 49. (1) ~~**S'il n'existe pas de règle nationale**~~Le proposant prend en compte l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système de tramway.

Si le changement proposé n'a pas d'incidence sur la sécurité, il n'est pas nécessaire d'appliquer le processus de gestion des risques visé à l'article 50.

(2) Si le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le proposant détermine l'importance du changement, sur la base des critères suivants:

a) conséquence d'une défaillance: le scénario réaliste le plus défavorable en cas de défaillance du système évalué, compte tenu de l'existence de dispositifs de sécurité en dehors de ce système;

b) innovation utilisée dans la mise en œuvre du changement: il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur de tramway que de ce qui est nouveau pour l'organisation mettant en œuvre le changement;

c) complexité du changement;

d) suivi: l'impossibilité de suivre le changement mis en œuvre tout au long du cycle de vie du système et de prendre des mesures adéquates;

e) réversibilité: l'impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement;

f) additionnalité: l'évaluation de l'importance du changement, compte tenu de tous les changements liés à la sécurité qui ont été apportés récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérés comme significatifs.

(3) Le proposant conserve une documentation appropriée pour justifier sa décision.

Art. 50. (1) Le proposant est chargé d'appliquer le présent chapitre, y compris d'évaluer l'importance du changement sur la base des critères de l'article 49, et de mener le processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.

(2) Le proposant veille à ce que les risques introduits par ses fournisseurs et par ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, soient également gérés conformément au présent chapitre. A cette fin, le proposant peut demander, en vertu d'arrangements contractuels, que ses fournisseurs et ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, participent au processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.

Art. 51. (1) Un organisme d'évaluation évalue en toute indépendance l'adéquation tant de l'application du processus de gestion des risques décrit à l'annexe VII que des résultats de ce processus. Ledit organisme satisfait aux critères énoncés à l'annexe VIII de la présente loi.

(2) Aux fins de l'évaluation indépendante, l'organisme d'évaluation:

a) veille à comprendre dans les détails le changement significatif sur la base de la documentation fournie par le proposant;

b) évalue les processus de gestion de la sécurité et de la qualité appliqués durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif, si ces processus ne sont pas déjà certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité compétent;

c) évalue l'application desdits processus durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif.

Lorsqu'il a terminé son évaluation conformément aux points a), b) et c), l'organisme d'évaluation remet le rapport d'évaluation de la sécurité prévu à l'article 55 et à l'annexe IX.

(3) Les doublons dans les travaux relatifs aux évaluations suivantes sont évités:

a) l'évaluation de la conformité du système de gestion de la sécurité et du système d'entretien des entités en charge de la maintenance; et

b) l'évaluation de la conformité réalisée par un organisme compétent; et

c) les évaluations indépendantes réalisées par l'organisme d'évaluation.

4. Le proposant peut choisir l'Administration comme organisme d'évaluation lorsque ladite autorité propose ce service et lorsque les changements significatifs concernent les cas suivants:

a) le certificat de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification, du type ou de la portée des activités;

b) le certificat de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité;

c) l'agrément de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'alimentation en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien;

~~**d) l'agrément de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle en matière de sécurité.**~~

Art. 52. L'organisme d'évaluation visé à l'article 51 est reconnu selon les critères fixés à l'annexe VIII de la présente loi.

Art. 53. La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes:

a) reconnaissance par le ministre d'une organisation ou d'une partie de celle-ci, ou d'une personne;

b) reconnaissance par l'Administration de la capacité d'une organisation, d'une partie de celle-ci, ou d'une personne, à effectuer une évaluation indépendante sous la forme de l'évaluation et du contrôle du système de gestion de la sécurité d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 54. Dans le cas visé à l'article **53, points a) et b)**, la période de validité de la reconnaissance par le ministre n'excède pas cinq ans à compter de la date à laquelle elle a été accordée.

Art. 55. (1) L'organisme d'évaluation fournit au proposant un rapport d'évaluation de la sécurité conformément aux exigences fixées à l'annexe IX. Le proposant est responsable de déterminer l'opportunité et la manière de prendre en compte les conclusions du rapport d'évaluation de la sécurité aux fins de l'acceptation de la sécurité du changement évalué. Le proposant justifie sa position et documente la partie du rapport d'évaluation de la sécurité qu'il conteste, le cas échéant.

(2) Dans le cas visé à l'article 58 paragraphe 3, conformément au paragraphe 4 du présent article, la déclaration visée à l'article 66 est acceptée par l'Administration dans sa décision d'autoriser la mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules-tramways.

(3) L'Administration ne peut pas demander de contrôles ou d'analyses de risque supplémentaires, sauf si elle est en mesure de démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité.

(4) Lorsqu'un système ou une partie d'un système ont déjà été acceptés à l'issue du processus de gestion des risques, le rapport d'évaluation de la sécurité qui en découle ne peut être remis en question par aucun autre organisme d'évaluation chargé d'effectuer une nouvelle évaluation du même système. La reconnaissance mutuelle est subordonnée à la démonstration que le système sera utilisé dans les mêmes conditions fonctionnelles, opérationnelles et environnementales que le système déjà accepté, et que des critères d'acceptation des risques équivalents ont été appliqués.

Art. 56. Sur la base des résultats de l'application de la présente loi et du rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation, le proposant produit une déclaration écrite indiquant que tous les dangers identifiés et les risques associés sont maîtrisés de façon à être maintenus à un niveau acceptable selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII.

Art. 57. (1) Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système de gestion de la sécurité.

(2) Les entités en charge de la maintenance prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système d'entretien.

(3) L'Administration contrôle l'application du présent titre par les entreprises de tramway, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités en charge de la maintenance.

Art. 58. (1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur expérience concernant l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.

(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.

Chapitre 11 – *Qualification et formation du personnel et conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de conducteur*

Art. 59. (1) Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des conducteurs au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés au chapitre I du présent Titre.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure relève de la compétence de l'entité elle-même.

Art. 60. (1) Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en:

a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions minimales énumérées à l'article 61;

b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

(2) Les conditions relatives à l'obtention de la licence de conducteur, ci-après dénommée „licence de conducteur", et de l'habilitation de même que celles concernant leur validité respective, sont arrêtées aux articles 61 à 71.

Chapitre 12 – *Conditions d'obtention de la licence de conducteur*

Art. 61. (1) L'âge minimal pour être admis à des fonctions de conducteur est de 21 ans.

(2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.

(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

Art. 62. (1) Avant de pouvoir être admis à une fonction de conducteur tout candidat doit avoir subi avec succès un examen médical et un examen psychologique qui ont lieu au plus tôt dans les douze mois précédant l'obtention de la licence.

Ces examens sont réalisés respectivement par un médecin **du travail** et un psychologue reconnu par l'Administration. Ces examens portent sur les critères indiqués à l'annexe XII de la présente loi.

Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants:

- **une copie de leurs diplômes et**
- **un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.**

(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

(3) La constatation de l'aptitude physique à l'exercice de fonctions de conducteur et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un certificat

médical, signé et daté par le médecin reconnu, dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le médecin ayant effectué l'examen.

(4) La constatation de l'aptitude psychologique à l'exercice de fonctions de conducteur, et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un bilan psychologique, signé et daté par le psychologue reconnu dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le psychologue ayant effectué l'examen.

(5) Toute contestation à propos d'un avis d'aptitude physique ou psychologique précité peut faire l'objet d'un recours auprès de l'Administration endéans un délai de trois mois à compter de la date où l'avis a été porté, conformément aux dispositions respectives des paragraphes précédents, à la connaissance du candidat.

L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.

Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat. L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives.

~~**6. Dans l'hypothèse où l'examen médical visé au paragraphe 3 ou l'examen psychologique visé au paragraphe 4 ont eu lieu à l'initiative de l'employeur deux copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 73 paragraphe 5, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 1 de l'article 73.**~~

Art. 63. (1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom.

Toute demande doit être accompagnée des documents suivants:

- **photocopie d'un document d'identité en cours de validité,**
- **pièce justificative du niveau scolaire,**
- **certificat d'aptitude psychologique,**
- **certificat d'aptitude physique,**

photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 60 et 61 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.

(3) L'Administration délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires. Une attestation provisoire peut être délivrée par l'Administration.

(4) La licence est délivrée en un seul exemplaire et appartient à l'Administration. Seule l'Administration est autorisée à la dupliquer sur demande motivée.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, une copie de la licence est délivrée à l'employeur ayant agi, conformément au paragraphe 2, au nom du candidat.

(5) L'Administration met en place un registre de toutes les licences.

Ce registre contient les informations relatives aux licences respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 69, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque licence.

Chapitre 13 – *Conditions d'obtention de l'habilitation*

Art. 64. (1) Par compétences professionnelles relatives à l'habilitation, on entend les connaissances professionnelles et les capacités de les mettre en œuvre, telles que définies à l'annexe XI de la présente loi.

(2) L'habilitation appartient à l'employeur qui l'établit.

(3) L'habilitation émise par un employeur reste valide tant que son titulaire assure la fonction de conducteur auprès du même employeur.

Art. 65. Avant de délivrer l'habilitation, l'employeur s'est assuré que le candidat:

a) est titulaire d'une licence de conducteur valide;

b) a réussi les examens sur les compétences professionnelles générales, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub A,

c) a réussi les examens sur ses compétences professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub B, relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est délivrée;

d) a réussi „les examens sur ses compétences" professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub C, relatives à l'infrastructure pour laquelle l'attestation est délivrée;

e) remplit le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe XI sub D;

f) a suivi avec succès une formation en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité prévu par la présente loi.

Chaque employeur établit, conformément à la présente loi, ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des habilitations.

L'employeur met à jour l'habilitation sans délai, chaque fois que le titulaire de l'habilitation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.

Art. 66. La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII.

Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tramway et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur.

Art. 67. L'employeur met en place un registre de toutes les habilitations. Ce registre contient également les informations relatives aux habilitations respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 71, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque attestation.

Chapitre 14 – *Validité de la licence de conducteur*

Art. 68. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent titre, et pour autant que le conducteur respecte la condition relative à la détention du permis de conduire valide, une licence est valide pour une durée illimitée n'excédant pas l'âge légal de la retraite.

(2) L'aptitude médicale et psychologique du titulaire doit être attestée:

a) par des examens médicaux périodiques de contrôle de l'aptitude physique et psychologique.

La périodicité de ces examens, ainsi que leur contenu sont fixés à l'annexe X sub 3.

Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 de l'article 62,

b) par un examen médical ou psychologique de contrôle si de l'avis de l'Administration, de l'employeur, du médecin ou du psychologue reconnus des circonstances particulières l'imposent.

Sans préjudice de ce qui précède, un examen médical de contrôle est effectué d'office préalablement à la reprise des fonctions de conducteur:

- après une absence pour cause de maladie professionnelle;
- après un congé de maternité;
- après une absence à temps plein en raison d'un congé parental ou d'un congé sans traitement d'une durée supérieure à 2 mois;
- après un arrêt de travail pour cause d'accident de travail;
- après un arrêt de travail continu de trente jours ou plus pour cause de maladie ou d'accident non professionnel;
- en cas d'absences répétées pour raisons de santé;
- **en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.**

Les modalités relatives à ces examens sont celles prévues, respectivement aux paragraphes 3 à 5 de l'article 62.

(3) Le titulaire d'une licence doit informer l'Administration et son employeur dans les plus brefs délais du retrait ou de la suspension de son permis de conduire.

Art. 69. Lorsque le titulaire d'une licence obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 68, la licence est, suivant le cas,

a) retirée, s'il ne remplit définitivement plus une ou plusieurs des conditions visée aà l'article 68 précité;

b) suspendue, s'il ne remplit temporairement pas une ou plusieurs des conditions visées à l'article 68;

c) modifiée, s'il en résulte une inaptitude partielle entraînant une restriction médicale temporaire ou définitive lors de l'exercice des fonctions de conducteur.

Toute suspension de licence peut être terminée dans l'hypothèse où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives telles que prescrites par la présente loi.

La décision portant retrait, suspension ou modification d'une licence appartient à l'Administration. Elle est immédiatement portée à la connaissance du titulaire et de son employeur sous pli recommandé avec accusé de réception.

Chapitre 15 – *Validité de l'habilitation*

Art. 70. Afin qu'une habilitation reste valide, son titulaire doit:

a) remplir les critères de validité de la licence énumérés au chapitre 14,

b) se soumettre, à une vérification périodique de ses compétences professionnelles portant sur les exigences énoncées à l'article 65 sub b) à e). Les modalités de vérification périodique sont celles indiquées à l'article 66.

La responsabilité du suivi des conducteurs, y compris la formation continue, ainsi que des programmes de formation proprement dit, sont régis dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité de l'employeur.

c) effectuer au moins, tous les six mois, un parcours représentatif sur les lignes sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler. Le cas échéant, le conducteur effectuera le prochain parcours sur le réseau accompagné par une personne du personnel d'encadrement du conducteur disposant d'une habilitation valide. Le délai prévu ci-dessus recommence à courir à partir de la date de la conduite accompagnée.

Tout conducteur ne remplissant plus les conditions ci-dessus, doit se soumettre, préalablement à la reprise des fonctions de conducteur, à **la formation du conducteur**.

Les modalités de réussite relatives à **la formation** sont celles indiquées à l'article 66. En cas de réussite de celle-ci, le délai prévu ci-dessus commence à courir à partir de la date de renouvellement de l'habilitation.

Art. 71. La fréquence de la vérification périodique prévue à l'article 70 est fixée en respectant les périodicités minimales suivantes:

a) connaissance de l'infrastructure (y compris des lignes et des règles d'exploitation): tous les ans ou après toute absence de plus de 12 mois sur l'itinéraire concerné;

b) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans. Les vérifications reprises sub a) et b) ci-devant sont réalisées par un formateur.

Art. 72. Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 70 b), l'habilitation est, suivant le cas,

a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d)

b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d).

En cas de cessation des relations de travail entre le conducteur et son employeur, l'habilitation est retirée. Toutefois, le titulaire reçoit un extrait du registre lui permettant de justifier de ses compétences professionnelles auprès d'un nouvel employeur dont celui-ci pourra tenir compte.

Le retrait ou la suspension d'une habilitation est effectué par l'employeur.

Toute habilitation, suspendue peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par la présente loi.

Chapitre 16 – *Suivi des licences et des habilitations*

Art. 73. Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les habilitations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer temporairement ou définitivement son emploi et le maintien de sa licence ou de son habilitation, l'entreprise de tramway ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires, notamment, dans le cadre de la validité de la licence visée à l'article 68 de la présente loi, pour informer l'Administration de sa décision motivée.

Art. 74. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause temporairement ou définitivement son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise de tramway, le gestionnaire de l'infrastructure, ou l'Administration selon le cas.

Dès qu'une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe X, point 3.2., de la présente loi et, si nécessaire, le retrait de l'habilitation ainsi que la mise à jour du registre prévu à l'article 67 de la présente loi.

L'Administration est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

Chapitre 17 – *Dispositions relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement d'un conducteur*

Art. 75. Nul conducteur ne doit, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Art. 76. Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur supérieure à 0,2 gramme par litre de sang ou de 0,09 mg par litre d'air expiré.

Art. 77. Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise de substances psycho actives telles que drogues et stupéfiants ou substances thérapeutiques susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Art. 78. En cas de traitement médical, le conducteur doit attirer l'attention de son médecin traitant sur le besoin de vigilance et de concentration que requiert l'exercice de ses fonctions. En outre, lors des visites auprès du médecin reconnu il doit informer celui-ci des médicaments qui lui ont été prescrits.

Art. 79. L'employeur doit veiller à l'information des conducteurs sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent chapitre ainsi que sur les sanctions pouvant être prises à l'égard de contrevenants, en cas de consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement.

Chapitre 18 – *Tâches de l'Administration*

Art. 80. L'Administration accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément à l'article 33;

b) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance des habilitations les demandes motivées de suspension des habilitations, conformément à l'article 82;

c) tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 62, paragraphe 5;

d) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 59;

e) effectuer les contrôles prévus aux articles 81 et 82.

L'Administration répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

Chapitre 19 – *Contrôles et mesures administratives*

Art. 81. A tout moment, l'Administration peut, en particulier, prendre les mesures nécessaires pour vérifier:

a) le respect du présent titre par des contrôles;

b) à bord des tramways circulant sur le réseau de tramway, si le conducteur est muni d'une licence et d'une habilitation valides.

Nonobstant la vérification prévue au paragraphe ci-dessus, en cas de négligence commise au travail, l'Administration peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 65 sub b) et c;

c) par tout autre moyen, si le conducteur en question remplit les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions de conducteur qu'il assure, telles que ces conditions sont fixées par le présent titre;

Art. 82. Au cas où l'Administration constate ou estime, lors d'une vérification prévue à l'article précédent, qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

a) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une licence qu'elle a délivrée, elle suspend ou retire la licence en fonction de l'importance de l'irrégularité constatée. L'Administration notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Le cas échéant, elle indique également la procédure à suivre en vue de l'annulation de sa décision;

b) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une habilitation, l'Administration s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'habilitation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'Administration dans un délai de quatre semaines.

L'Administration a la faculté d'interdire à un conducteur d'opérer sur le réseau de tramway en attendant l'information de la part de l'entité ayant émis l'habilitation.

Art. 83. Dans l'hypothèse où l'Administration juge qu'un conducteur assurant la conduite d'un tramway constitue une menace grave pour la sécurité, elle peut immédiatement exiger sa relève et lui interdire d'opérer sur le réseau de tramway jusqu'à ce qu'une décision soit prise conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 84. Les mesures prises en exécution des articles 82 et 83 comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 63 et 67.

Art. 85. Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.

Chapitre 20 – *Dispositions modificatives*

~~**Art. 96.** L'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit:~~

~~1° Le texte actuel de l'article est réuni sous un paragraphe 1er.~~

~~2° Un paragraphe 2 est ajouté avec le texte suivant:~~

~~„2. A l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par la loi du … 2016 relative à la sécurité-tramway.“~~

Art. 86. Le paragraphe 1er de l'article 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est modifié comme suit:

1° A l'alinéa 1er, la mention *„transports publics de personnes“* remplace la mention *„transports en commun de personnes“*.

2° Le premier tiret de l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant:

„– les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de véhicules-tramways, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;“

Art. 87. A l'article 4 de la loi du 29 juin 2004 précitée, alinéas 2 à 4 ainsi qu'à l'article 7bis, paragraphe 1er, alinéa 1er et paragraphe 2, alinéa 2, le terme *„transports publics“* remplace le terme *„transports en commun“*.

~~**Art. 99. La première phrase du paragraphe 2 de l'article 24 de la loi du 29 juin 2004 précitée est remplacée par le texte suivant:**~~

~~**„Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement dans les limites techniquement possibles, sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle.“**~~

Art. 88. L'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.** (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, des chemins de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines.

(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.“

Art. 89. La phrase introductive du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacée par le texte suivant:

„**Art. 2.** (1) L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et du chemin de fer, chaque fois:“

Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

„– du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,"

Art. 90. La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit:

„Art. 2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité.

(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité."

Art. 91. Le paragraphe 1er de l'article 4 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 4.** (1) Il est créé une Administration des Enquêtes Techniques (AET), chargée d'effectuer les enquêtes techniques prévues au paragraphe (1) de l'article 2 et au paragraphe (1) de l'article 2bis, appelée ci-après „Administration", qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le „ministre". Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques qui en est le supérieur hiérarchique."

Art. 92. L'article L.215-1, premier alinéa, du Code du travail est complété *in fine* par le bout de phrase suivant: „hormis les conducteurs de tramways tels que définis à l'article 1er de la loi du XXX relative à la sécurité du tramway".

Chapitre 21 – *Dispositions transitoire, dérogatoire et finales*

~~**Art. 105.** Les annexes I à XII font partie intégrante de la présente loi.~~

Art. 93. (1) Une licence d'activité valable pour trois mois peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée auprès du ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

(2) Une certification de sécurité valable pour un an peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée au ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Au plus tard un an après la délivrance de la certification de sécurité, l'entité doit être titulaire de la certification de sécurité visée au chapitre 5 ~~de la présente loi~~.

(3) Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie.

Art. 94. Par dérogation aux dispositions de l'article 60, l'obligation de posséder une habilitation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur possédant une habilitation valide pour la partie de l'infrastructure concernée, appelé ci-après pilote, se tient aux côtés du conducteur durant la conduite:

a) pour la circulation d'engins spécialisés à l'entretien des voies, dont la conduite est assurée par des conducteurs qui n'ont pas les connaissances de l'infrastructure requise;

b) pour des services exceptionnels uniques avec du matériel historique;

c) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau tramway, ainsi qu'à l'occasion d'un parcours d'essai;

d) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

Art. 95. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du … relative à la sécurité-tramway".

Art. 96. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

*

ANNEXE I

Définition du système tramway

1. Système tramway

1.1. *Réseaux*

Aux fins de la présente loi, tout réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

– lignes prévues pour le trafic des passagers,
– nœuds „passagers",
– les centres de remisage et de maintenance du matériel roulant,
– voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ces réseaux comportent les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de passagers sur ces réseaux afin d'en garantir l'exploitation sûre et une gestion efficace.

1.2. *Véhicules*

Le système tramway comprend tous les véhicules-tramways aptes à circuler sur rails ou guidés par rails sur tout ou partie d'un réseau, y compris

– les tramways constitués de rames automotrices pour le transport de voyageurs;
– le matériel mobile de construction et d'entretien des infrastructures;
– le matériel pour le dépannage de rames automotrices.

2. Cohérence du système tramway

La qualité du système tramway nécessite entre autres une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles des véhicules-tramways (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette compatibilité dépendent les niveaux de performance, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

*

ANNEXE II

Sous-systèmes

1. Liste des sous-systèmes

Aux fins de la présente loi, le système constituant le système tramway peut être subdivisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant:

a) soit à des domaines de nature structurelle:
   – infrastructures,
   – énergie,
   – contrôle-commande et signalisation au sol et à bord,
   – matériel roulant;

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:
   – exploitation et gestion du trafic,

– entretien,
– applications télématiques aux services des voyageurs.

2. Description des sous-systèmes

2.1. ***Infrastructure***

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les nœuds passagers (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. ***Energie***

Le système d'électrification, notamment le matériel aérien et l'équipement au sol.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation (au sol et à bord)***

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des véhicules-tramways.

2.4. ***Matériel roulant***

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du véhicule-tramway, les dispositifs de captage du courant électrique, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, les équipements de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.5. ***Exploitation et gestion du trafic***

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la composition et la conduite des véhicules- tramways, la planification et la gestion du trafic ainsi que les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services.

2.6. ***Entretien***

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif pour garantir les performances nécessaires.

2.7. ***Applications télématiques***

Conformément à l'annexe I, ce sous-système comprend les applications au service des voyageurs, y compris les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre tramways et avec d'autres modes de transport.

*

ANNEXE III

Exigences essentielles

1. Exigences de portée générale

1.1. ***Sécurité***

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des véhicules-tramways doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2. ***Fiabilité, disponibilité***

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des tramways doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. ***Santé***

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les véhicules-tramways et les infrastructures de tramway.

1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. ***Protection de l'environnement***

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système tramway doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système selon les dispositions légales en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les véhicules-tramways et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4. La conception et l'exploitation du système tramway ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d'émissions sonores générées par celui-ci (intérieurs et extérieurs).

1.4.5. L'exploitation du système tramway ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. ***Compatibilité technique***

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des véhicules-tramways.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, peuvent être mises en œuvre.

1.6. ***Accessibilité***

1.6.1. Les sous-systèmes „infrastructure" et „matériel roulant" doivent être accessibles aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite de manière à leur assurer l'accès sur la base de l'égalité avec les autres personnes par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées. Cela inclut la conception, la construction, le renouvellement, le réaménagement, l'entretien et l'exploitation des éléments pertinents des sous-systèmes auxquels le public a accès.

1.6.2. Les sous-systèmes „exploitation" et „applications télématiques au service des voyageurs" doivent offrir les fonctionnalités nécessaires pour faciliter l'accès des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite sur la base de l'égalité avec les autres personnes, par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1. *Infrastructures*

2.1.1. *Sécurité*

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels et les viaducs de grande longueur.

2.1.2. *Accessibilité*

2.1.2.1. Les sous-systèmes „infrastructure" auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.2. *Energie*

2.2.1. *Sécurité*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des véhicules-tramways, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. *Protection de l'environnement*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. *Compatibilité technique*

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

– permettre aux véhicules-tramways de réaliser les performances spécifiées,

– dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les véhicules-tramways.

2.3. *Contrôle-commande et signalisation*

2.3.1. *Sécurité*

Les installations et les procédures de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des véhicules-tramways présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des véhicules-tramways autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. *Compatibilité technique*

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des véhicules-tramways doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système tramway.

2.4. *Matériel roulant*

2.4.1. *Sécurité*

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules-tramways doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des véhicules-tramways.

Les tramways doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord.

2.4.2. *Fiabilité, disponibilité*

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du véhicule-tramway sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. *Compatibilité technique*

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des véhicules-tramways sous les systèmes d'alimentation en énergie du système tramway.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4. *Surveillance et contrôle*

Les tramways doivent être équipés d'au moins un appareil enregistreur.

Les données collectées et le traitement des informations doivent être harmonisés sur les réseaux et mises à disposition sur demande de l'Administration ou de l'Administration des Enquêtes Techniques telle que prévue par la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et, c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

2.4.5. *Accessibilité*

2.4.5.1. Les sous-systèmes „matériel roulant" auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.5. ***Maintenance***

2.5.1. *Santé et sécurité*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. *Protection de l'environnement*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. *Compatibilité technique*

Les installations d'entretien traitant le matériel roulant doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. ***Exploitation et gestion du trafic***

2.6.1. *Sécurité*

La mise en cohérence des règles d'exploitation de tout réseau tramway ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et d'entretien des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel de maintenance et des centres de contrôle-commande, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle-commande et de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. *Compatibilité technique*

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système.

2.6.4. *Accessibilité*

2.6.4.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les règles d'exploitation prévoient les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2.7. ***Applications télématiques au service des voyageurs***

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux voyageurs, plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

– les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles,

– les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et d'entretien de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. *Santé*

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. *Sécurité*

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

2.7.5. *Accessibilité*

2.7.5.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les sous-systèmes „applications télématiques au service des passagers" offrent les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

*

ANNEXE IV

Procédure de vérification des sous-systèmes

1. Principes généraux

La vérification désigne une procédure effectuée par le requérant en vue de démontrer que les exigences de la législation pertinente relatives à un sous-système sont respectées et que la mise en service du sous-système peut être autorisée.

3. Certificat de vérification délivré par un organisme compétent

3.1. ***Introduction***

Dans le cas où des règles nationales s'appliquent, la vérification comprend une procédure par laquelle l'organisme compétent contrôle et atteste que le sous-système est conforme aux règles nationales.

3.2. ***Certificat de vérification***

L'organisme compétent établit le certificat de vérification destiné au requérant.

Ce certificat fait référence avec précision à la règle nationale ou aux règles nationales dont la conformité a été examinée par l'organisme compétent dans le cadre du processus de vérification.

En cas de règles nationales se rapportant aux sous-systèmes composant un véhicule-tramway, l'organisme compétent subdivise le certificat en deux parties:

– l'une indique les références aux règles nationales se rapportant strictement aux sous-systèmes concernés;

– l'autre indique les références aux règles nationales se rapportant à la compatibilité technique et l'intégration du sous-système dans le système tramway.

3.3. ***Dossier technique***

3.3.1. Le dossier technique qui est constitué par l'organisme compétent et suit le certificat de vérification accompagne la déclaration de vérification. Il contient les données techniques utiles pour l'évaluation de la conformité du sous-système avec les règles nationales.

3.3.2. Le dossier technique doit contenir les éléments suivants:

a) les caractéristiques techniques liées à la conception, y compris notamment les plans généraux et de détail relatifs à l'exécution, les schémas électriques et hydrauliques, les schémas des circuits de commande, la description des systèmes informatiques et des automatismes avec un degré de détail suffisant pour étayer la vérification de la conformité effectuée, les notices de fonctionnement et d'entretien, se rapportant au sous-système concerné;

b) lorsque la vérification de l'intégration en toute sécurité est requise, le dossier technique concerné comprend le ou les rapports de l'évaluateur sur les méthodes de sécurité communes en ce qui concerne l'évaluation des risques.

3.4. ***Dépôt***

Une copie du dossier technique complet accompagnant la déclaration de vérification doit être conservée par le requérant pendant toute la durée de vie du système.

4. Vérification de parties de sous-systèmes

Si un certificat de vérification est délivré pour certaines parties d'un sous-système, les dispositions de la présente annexe s'appliquent ~~mutatis mutandis~~ à ces parties.

*

ANNEXE V

Critères minimaux devant être pris en considération pour la notification des organismes

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.
2. L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

   En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.
3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
   – une formation technique et professionnelle adéquate,
   – une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,
   – l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, [à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'Etat sur la base du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'Etat membre.]
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'Etat où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des ou de parties des sous-systèmes contrôlés).

*

ANNEXE VI

Contrôle

Le processus de contrôle

1. Généralités

1.1. Le processus de contrôle est alimenté par les éléments de tous les processus et procédures appartenant au système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques.

1.2. Les activités du processus de contrôle visées à l'article 54, paragraphe 2, du chapitre II du présent titre sont décrites aux points 2 à 6.

1.3. Ce processus de contrôle est répétitif et itératif, comme il ressort du diagramme figurant en appendice ci-après.

2. Définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle

2.1. Sur la base de son système de gestion, chaque entreprise de tramway, gestionnaire d'infrastructure et entité en charge de la maintenance a pour tâche de définir sa stratégie, ses priorités et son ou ses plans en matière de contrôle.

2.2. Le choix des priorités est décidé en tenant compte des informations émanant des domaines qui présentent les risques les plus grands et qui pourraient entraîner des conséquences néfastes pour la sécurité s'ils ne sont pas contrôlés de manière efficace. Les activités de contrôle sont classées par ordre de priorité, en indiquant le temps, les efforts et les ressources nécessaires. L'ordre de priorité tient compte également des résultats obtenus lors des processus de contrôle antérieurs.

2.3. Le processus de contrôle décèle dès que possible les manquements dans l'application du système de gestion qui sont susceptibles d'entraîner des accidents ou des incidents, survenus ou évités de justesse, ou d'autres événements dangereux. Il entraîne la mise en œuvre de mesures destinées à remédier à ces situations de non-respect.

2.4. La stratégie et le(s) plan(s) de contrôle définissent des indicateurs quantitatifs et/ou qualitatifs qui sont capables:

a) de donner rapidement l'alerte en cas d'écart par rapport aux résultats attendus, ou de donner l'assurance que les résultats attendus seront atteints comme prévu;

b) de fournir des informations sur des résultats non souhaités;

c) d'étayer la prise de décision.

3. Collecte et analyse d'informations

3.1. La collecte et l'analyse d'informations sont effectuées conformément à la stratégie, aux priorités et au(x) plan(s) définis en matière de contrôle.

3.2. Chacun des indicateurs visés au point 2.4 donne lieu aux actions suivantes:

a) collecter les informations nécessaires;

b) évaluer si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont correctement mis en œuvre;

c) vérifier si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont efficaces et s'ils atteignent les résultats escomptés;

d) évaluer si le système de gestion dans son ensemble est correctement appliqué et s'il atteint les résultats escomptés;

e) analyser et évaluer les manquements décelés en ce qui concerne les points b), c) et d), et identifier les causes de ces manquements.

4. Etablissement d'un plan d'action

4.1. Les manquements décelés qui sont jugés inacceptables donnent lieu à l'établissement d'un plan d'action, permettant ainsi:

a) de faire respecter la mise en œuvre correcte des processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques comme indiqué; ou

b) d'améliorer les processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques; ou

c) de définir et mettre en œuvre des mesures supplémentaires de contrôle des risques.

4.2. Le plan d'action comprend notamment les informations suivantes:

a) objectifs et résultats escomptés;

b) mesures préventives et/ou correctives requises;

c) personne chargée de la mise en œuvre des actions;

d) dates pour lesquelles les actions doivent être mises en œuvre;

e) personne chargée d'évaluer l'efficacité des mesures du plan d'action conformément au point 6;

f) examen de l'impact du plan d'action sur la stratégie, les priorités et le(s) plan(s) en matière de contrôle.

4.3. Afin de gérer la sécurité au niveau des interfaces, l'entreprise de tramway, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entité en charge de l'entretien décident, en accord avec les autres acteurs concernés, qui est chargé de la mise en œuvre du plan d'action requis ou de sa mise en œuvre partielle.

5. Mise en œuvre du plan d'action

5.1. Le plan d'action défini au point 4 est mis en œuvre de manière à rectifier les manquements décelés.

6. Evaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action

6.1. Le processus de contrôle décrit dans la présente annexe est également utilisé pour vérifier la mise en œuvre correcte, la pertinence et l'efficacité des mesures recensées dans le plan d'action.

6.2. L'évaluation de l'efficacité du plan d'action comprend notamment les actions suivantes:

a) vérifier si le plan d'action est mis en œuvre correctement et mené à terme dans les délais prévus;

b) vérifier si le résultat escompté est atteint;

c) vérifier si les conditions initiales ont changé entre-temps et si les mesures de contrôle des risques définies dans le plan d'action sont toujours adaptées aux circonstances;

d) vérifier si d'autres mesures de contrôle des risques sont nécessaires.

7. Preuve de l'application du processus de gestion

7.1. Le processus de contrôle est documenté pour prouver qu'il a été appliqué correctement. Cette documentation est constituée avant tout à des fins d'évaluation interne. Sur demande:

a) les entreprises de tramways, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance mettent cette documentation à la disposition de l'Administration;

b) Si des interfaces sont gérées au moyen de contrats, les entités chargées de l'entretien mettent cette documentation à la disposition des entreprises de tramways et des gestionnaires d'infrastructure correspondants.

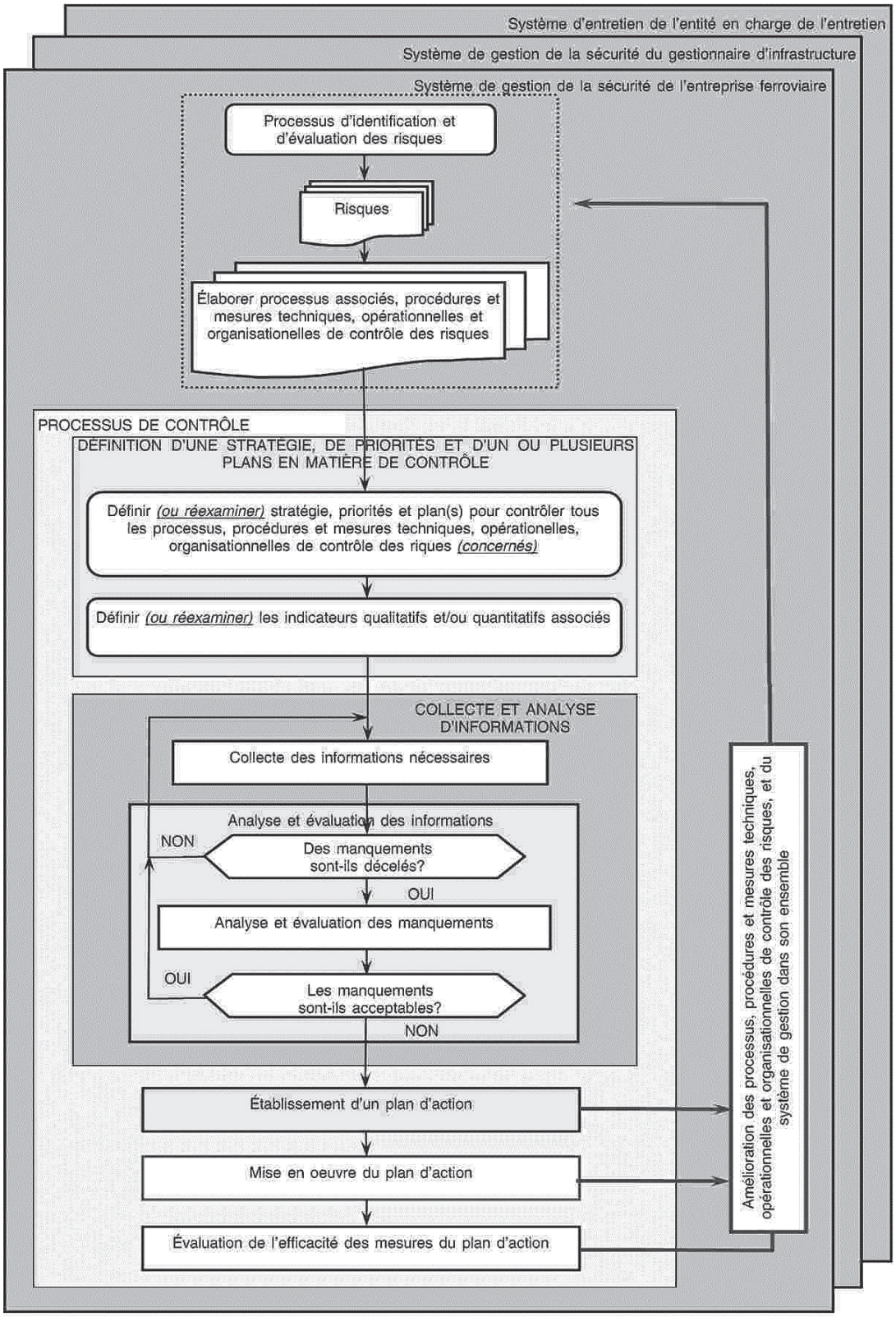
7.2. La documentation produite en vertu du point 7.1 comprend notamment:

a) une description de l'organisation et du personnel désigné pour mener à bien le processus de contrôle;

b) les résultats des différentes activités du processus de contrôle énumérées à l'article 3, paragraphe 2, et notamment les décisions prises;

c) dans les cas de manquements décelés qui sont jugés inacceptables, une liste de toutes les mesures nécessaires à mettre en œuvre pour atteindre le résultat requis.

Cadre du processus de contrôle



*

ANNEXE VII

1. Gestion des risques

1.1. ***Principes généraux et obligations***

1.1.1. Le processus de gestion des risques commence par la définition du système évalué et comprend les activités suivantes:

a) le processus d'appréciation des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité qui en résultent et qui doivent être satisfaites par le système faisant l'objet de l'évaluation;

b) la démonstration de la conformité du système avec les exigences de sécurité définies; et

c) la gestion de tous les dangers identifiés et des mesures de sécurité associées.

Ce processus de gestion des risques est itératif. Il est décrit dans le diagramme de l'appendice. Le processus prend fin lorsqu'il est démontré que le système est conforme à toutes les exigences de sécurité nécessaires pour accepter les risques liés aux dangers identifiés.

1.1.2. Le processus de gestion des risques comporte des mesures appropriées d'assurance de la qualité et est mené par du personnel compétent. Il est évalué de façon indépendante par un ou plusieurs organismes d'évaluation.

1.1.3. Le proposant chargé du processus de gestion des risques tient un registre des dangers conformément au point 4.

1.1.4. Les acteurs ayant déjà mis en place des méthodes ou des outils d'appréciation des risques peuvent continuer à les utiliser pour autant que ceux-ci soient compatibles avec les dispositions du présent règlement et que les conditions suivantes soient remplies:

a) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont décrits dans un système de gestion de la sécurité accepté par une autorité nationale de sécurité; ou

b) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont conformes à des normes publiques reconnues.

1.1.5. Le processus d'appréciation des risques relève de la responsabilité du proposant. En particulier, le proposant désigne, en accord avec les acteurs concernés, ceux qui seront chargés de satisfaire aux exigences de sécurité résultant de l'appréciation des risques. Les exigences de sécurité assignées par le proposant auxdits acteurs n'excèdent pas les limites de la responsabilité et de la sphère de contrôle de ces derniers. La décision du proposant dépend du type de mesures de sécurité sélectionnées pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable. Le respect des exigences de sécurité est démontré conformément au point 3.

1.1.6. La première étape du processus de gestion des risques consiste, pour le proposant, à établir un document indiquant les tâches des différents acteurs et leurs activités de gestion des risques. Le proposant est chargé de coordonner la collaboration à un niveau étroit entre les différents acteurs concernés, en fonction de leurs tâches respectives, dans le but de gérer les dangers et les mesures de sécurité associées.

1.1.7. L'évaluation de l'application correcte du processus de gestion des risques relève de la responsabilité de l'organisme d'évaluation.

1.2. ***Gestion des interfaces***

1.2.1. Pour chaque interface à prendre en considération pour le système qui fait l'objet de l'évaluation, les acteurs concernés du secteur de tramway coopèrent pour identifier et gérer conjointement les dangers et les mesures de sécurité associées à appliquer à ces interfaces. La gestion des risques partagés aux interfaces est coordonnée par le proposant.

1.2.2. Si, pour satisfaire à une exigence de sécurité, un acteur estime qu'une mesure de sécurité qu'il ne peut mettre en œuvre lui-même est nécessaire, il s'accorde avec un autre acteur pour transférer à ce dernier la gestion du danger y afférent, conformément au processus décrit au point 4.

1.2.3. En ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation, tout acteur qui découvre qu'une mesure de sécurité est non conforme ou inadéquate a la responsabilité d'en avertir le proposant, qui informe à son tour l'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité.

1.2.4. L'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité informe alors tous les acteurs concernés par le problème soit dans le système évalué, soit, pour autant que l'acteur en ait connaissance, dans d'autres systèmes existants qui appliquent la même mesure de sécurité.

1.2.5. Lorsqu'un accord ne peut être trouvé entre deux acteurs ou plus, le proposant est tenu de trouver une solution.

1.2.6. Lorsqu'une exigence prévue par une règle nationale ne peut pas être remplie par un acteur, le proposant sollicite l'avis de l'Administration.

1.2.7. Indépendamment de la définition du système faisant l'objet de l'évaluation, le proposant est chargé de veiller à ce que la gestion des risques couvre le système lui-même et son intégration au sein du système de tramway dans son ensemble.

2. Description du processus d'appréciation des risques

2.1. *Description générale*

2.1.1. Le processus d'appréciation des risques est le processus global itératif qui comprend:

a) la définition du système;

b) l'analyse de risque, y compris l'identification des dangers;

c) l'évaluation des risques.

Le processus d'appréciation des risques est appliqué en interaction avec la gestion des dangers conformément au point 4.1.

2.1.2. La définition du système couvre au moins les points suivants:

a) l'objet du système (c'est-à-dire sa finalité);

b) les fonctionnalités et, le cas échéant, les composantes du système (y compris les composantes humaines, techniques et opérationnelles);

c) les limites du système, incluant les autres systèmes en interaction avec celui-ci;

d) les interfaces physiques (telles que les systèmes en interaction) et fonctionnelles (telles que les entrées et sorties fonctionnelles);

e) l'environnement du système (par exemple, les flux énergétiques et thermiques, les chocs, les vibrations, les interférences électromagnétiques, l'exploitation opérationnelle);

f) les mesures de sécurité existantes et, lorsque les itérations nécessaires ont été réalisées, l'établissement des exigences de sécurité définies par le processus d'appréciation des risques;

g) les hypothèses déterminant les limites de l'appréciation des risques.

2.1.3. Les dangers afférents au système défini sont identifiés conformément au point 2.2.

2.1.4. L'acceptabilité des risques du système évalué est appréciée en fonction d'au moins un des principes d'acceptation des risques suivants:

a) l'application de règles de l'art (point 2.3);

b) une comparaison avec des systèmes similaires (point 2.4);

c) une estimation explicite des risques (point 2.5).

Conformément au principe visé au point 1.1.5, l'organisme d'évaluation renonce à imposer au proposant le principe d'acceptation des risques qui sera utilisé par ce dernier.

2.1.5. Le proposant démontre dans l'évaluation des risques que le principe d'acceptation des risques choisi est appliqué correctement. Il vérifie en outre que les principes sélectionnés d'acceptation des risques sont utilisés de manière cohérente.

2.1.6. L'application des principes susmentionnés d'acceptation des risques permet de définir des mesures de sécurité permettant de rendre acceptables le ou les risques présentés par le système évalué. Parmi ces mesures de sécurité, celles sélectionnées pour maîtriser le ou les risques deviennent les exigences de sécurité que doit respecter le système. Le respect desdites exigences est démontré conformément au point 3.

2.1.7. Le processus itératif d'appréciation des risques est considéré comme achevé lorsqu'il a été démontré que toutes les exigences de sécurité sont satisfaites et qu'aucun autre danger raisonnablement prévisible n'est à prendre en considération.

2.2. *Identification des dangers*

2.2.1. Le proposant identifie systématiquement, en faisant appel à la vaste expertise d'une équipe compétente, tous les dangers raisonnablement prévisibles pour l'ensemble du système évalué, pour ses fonctions, le cas échéant, et pour ses interfaces.

Tous les dangers identifiés sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.2. Afin de concentrer l'appréciation des risques sur les risques principaux, les dangers sont classés conformément à l'estimation du risque qu'ils représentent. Si tel est l'avis d'un expert, il n'est pas nécessaire d'analyser davantage les dangers associés à un risque largement acceptable, mais ces derniers doivent être portés au registre des dangers. Leur classification est justifiée de façon à permettre à un organisme d'évaluation de procéder à une évaluation indépendante.

2.2.3. Il est possible d'appliquer le critère selon lequel les risques résultant des dangers peuvent être classés comme largement acceptables lorsque le risque est si faible qu'il n'y a aucune raison de mettre en œuvre des mesures de sécurité supplémentaires. Pour rendre son avis, l'expert tient compte du fait que la part de tous les risques largement acceptables ne doit pas dépasser une proportion déterminée du risque global.

2.2.4. Au cours de l'identification des dangers, des mesures de sécurité peuvent être définies. Elles sont portées au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.5. L'identification des dangers ne doit être effectuée qu'au niveau de détail nécessaire pour déterminer les points où des mesures de sécurité sont requises afin de maîtriser les risques conformément à l'un des principes d'acceptation des risques visés au point 2.1.4. Il peut être nécessaire de procéder à des itérations entre les phases d'analyse de risque et d'évaluation des risques, jusqu'à ce qu'un niveau de détail suffisant soit atteint pour permettre l'identification des dangers.

2.2.6. Lorsque des règles de l'art ou un système de référence sont utilisés pour maîtriser le risque, l'identification des dangers peut être limitée à:

a) la vérification de la pertinence des règles de l'art ou du système de référence;

b) le repérage des écarts par rapport aux règles de l'art ou au système de référence.

2.3. ***Utilisation des règles de l'art et évaluation des risques***

2.3.1. Le proposant évalue, avec l'aide des autres acteurs concernés, si un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont adéquatement couverts par l'application des règles de l'art correspondantes.

2.3.2. Les règles de l'art répondent au minimum aux exigences suivantes:

a) elles sont largement reconnues dans le domaine de tramway. Si tel n'est pas le cas, les règles de l'art doivent être justifiées et être considérées comme acceptables par l'organisme d'évaluation;

b) elles sont pertinentes pour la maîtrise des dangers pris en compte dans le système évalué. L'application réussie de règles de l'art dans des cas similaires pour gérer des changements et maîtriser efficacement les dangers identifiés d'un système au sens du présent règlement suffit pour considérer qu'elles sont pertinentes;

c) sur demande, elles doivent être mises à la disposition des organismes d'évaluation pour que ces derniers évaluent si le processus de gestion des risques a été convenablement appliqué et si ses résultats sont corrects, ou, le cas échéant, procèdent à la reconnaissance mutuelle de ces situations, conformément à l'article 64, paragraphe 4.

2.3.6. Lorsqu'une approche différente est suivie et qu'elle n'est pas pleinement conforme à des règles de l'art, le proposant démontre qu'elle aboutit au moins au même niveau de sécurité.

2.3.7. Si le risque lié à un danger spécifique ne peut pas être rendu acceptable par l'application de règles de l'art, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies en appliquant l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.3.8. Lorsque tous les dangers sont maîtrisés par l'application de règles de l'art, le processus de gestion des risques peut être limité à:

a) l'identification des dangers conformément au point 2.2.6;

b) l'inscription des règles de l'art utilisées dans le registre des dangers conformément au point 2.3.5;

c) la documentation relative à l'application du processus de gestion des risques conformément au point 5;

d) une évaluation indépendante conformément à l'article 61.

2.4. ***Utilisation du système de référence et évaluation des risques***

2.4.1. Le proposant examine, avec l'aide des autres acteurs concernés, si l'un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont couverts adéquatement par un système similaire qui pourrait servir de système de référence.

2.4.2. Tout système de référence remplit au moins les exigences suivantes:

a) il a déjà été prouvé lors de son utilisation qu'il présente un niveau de sécurité acceptable, et il pourrait donc encore être accepté dans l'Etat membre où le changement doit être introduit;

b) ses fonctions et ses interfaces sont semblables à celles du système évalué;

c) il est utilisé dans des conditions opérationnelles semblables à celles du système évalué;

d) il est utilisé dans des conditions environnementales semblables à celles du système évalué.

2.4.3. Si un système de référence satisfait aux exigences énumérées au point 2.4.2, alors, en ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation:

a) les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont considérés comme acceptables;

b) les exigences de sécurité relatives aux dangers couverts par le système de référence peuvent être tirées des analyses de sécurité ou d'une évaluation des performances de sécurité du système de référence;

c) ces exigences de sécurité sont portées au registre des dangers en tant qu'exigences de sécurité pour les dangers concernés.

2.4.4. Si le système évalué s'écarte du système de référence, l'évaluation des risques doit démontrer que le système évalué atteint au moins le même niveau de sécurité que le système de référence, à l'aide d'un autre système de référence ou de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques. Les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont, dans ce cas, considérés comme acceptables.

2.4.5. S'il ne peut pas être démontré qu'un niveau de sécurité au moins équivalent à celui du système de référence est atteint, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies pour les écarts constatés, à l'aide de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.5. ***Estimation et évaluation explicites des risques***

2.5.1. Si les dangers ne sont pas couverts par l'un des deux principes d'acceptation des risques fixés aux points 2.3 et 2.4, l'acceptabilité des risques est démontrée par l'estimation et l'évaluation explicites des risques. Les risques liés à ces dangers sont estimés quantitativement ou qualitativement, ou au besoin quantitativement et qualitativement, compte tenu des mesures de sécurité existantes.

2.5.2. L'acceptabilité des risques estimés est évaluée au moyen de critères d'acceptation des risques tirés de la législation de l'Union ou des règles nationales, ou fondés sur certaines de leurs exigences. En fonction des critères d'acceptation des risques, l'acceptabilité du risque peut être évaluée soit séparément pour chaque danger associé, soit pour la combinaison de tous les dangers pris en compte dans l'estimation explicite des risques.

Si le risque estimé n'est pas acceptable, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies et mises en œuvre afin de ramener le risque à un niveau acceptable.

2.5.3. Si le risque associé à un danger ou à une combinaison de dangers est considéré comme acceptable, les mesures de sécurité définies sont inscrites dans le registre des dangers.

2.5.4. Le proposant n'est pas tenu d'effectuer une estimation explicite des risques supplémentaire pour les risques qui sont déjà considérés comme acceptables en raison du recours à des codes de pratique ou à des systèmes de référence.

2.5.5. Sans préjudice des points 2.5.1 et 2.5.4, lorsque les dangers résultent de défaillances de fonctions d'un système technique, on applique à ces défaillances les objectifs de conception harmonisés suivants:

a) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident catastrophique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est hautement improbable;

b) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident critique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est improbable.

Le choix entre la définition „accident catastrophique" (point 23) et la définition „accident critique" (point 35) dépend de la conséquence dangereuse la plus crédible de la défaillance.

Pour les systèmes techniques mixtes, comprenant à la fois une composante purement mécanique et une composante électrique, électronique et électronique programmable, l'identification des dangers est effectuée conformément au point 2.2.5. Les dangers liés à la composante purement mécanique ne sont pas maîtrisés à l'aide des objectifs de conception harmonisés définis au point 2.5.5.

2.5.7. Le risque lié aux défaillances de fonctions de systèmes techniques visées au point 2.5.5 est considéré comme acceptable si les conditions suivantes sont également remplies:

a) la conformité avec les objectifs de conception harmonisés qui s'appliquent a été démontrée;

b) les défaillances et pannes systématiques associées sont maîtrisées conformément aux procédures de sécurité et de qualité, proportionnellement à l'objectif de conception harmonisé applicable au système technique évalué et défini dans les normes pertinentes communément reconnues;

c) les conditions d'application pour une intégration sans danger, dans le système de tramway, du système technique évalué sont répertoriées et inscrites dans le registre des dangers conformément au point 4. Conformément au point 1.2.2, ces conditions d'application sont transférées à l'acteur chargé de démontrer la sûreté de l'intégration.

2.5.8. Les définitions spécifiques suivantes s'appliquent aux objectifs quantitatifs de conception harmonisés des systèmes techniques:

a) le terme „directement" signifie que la défaillance de la fonction a le potentiel d'aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5, sans que d'autres défaillances doivent nécessairement se produire;

b) le terme „potentiel" signifie que la défaillance de la fonction peut aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5.

2.5.9. Lorsque la défaillance d'une fonction du système technique évalué n'aboutit pas directement au risque considéré, l'application d'objectifs de conception moins stricts est autorisée à condition que le proposant puisse démontrer que l'utilisation de dispositifs de sécurité, tels que définis à l'article 3, point 34), permet d'assurer le même niveau de sécurité.

2.5.11. Lorsqu'un système technique est conçu sur la base des exigences fixées au point 2.5.5, le principe de reconnaissance mutuelle s'applique conformément à l'article 64, paragraphe 4.

Toutefois, si le proposant peut démontrer, pour un danger donné, que le niveau de sécurité existant sur un réseau où le système est appliqué peut être maintenu avec un objectif de conception moins strict que l'objectif de conception harmonisé, cet objectif moins strict peut être utilisé à la place de l'objectif de conception harmonisé.

2.5.12. L'estimation et l'évaluation explicites des risques satisfont au moins aux exigences suivantes:

a) les méthodes utilisées pour l'estimation explicite des risques reflètent correctement le système évalué et ses paramètres (y compris tous les modes opérationnels);

b) les résultats sont suffisamment précis pour fournir une base solide à la prise de décision. Des modifications légères dans les hypothèses de base ou les prérequis n'aboutissent pas à des exigences sensiblement différentes.

3. Démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité

3.1. Préalablement à l'acceptation de la sécurité du changement, il est démontré, sous le contrôle du proposant, que les exigences de sécurité résultant de la phase d'appréciation des risques sont satisfaites.

3.2. Cette démonstration est effectuée par chacun des acteurs tenus de satisfaire aux exigences de sécurité en vertu du point 1.1.5.

3.3. L'approche choisie pour démontrer le respect des exigences de sécurité ainsi que la démonstration elle-même sont évaluées indépendamment par un organisme d'évaluation.

3.4. Toute inadéquation des mesures de sécurité destinées à assurer le respect des exigences de sécurité ou tout danger découvert au cours de la démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité imposent au proposant de procéder une nouvelle fois à l'appréciation et à l'évaluation des risques associés, conformément au point 2. Les nouveaux dangers sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

4. Gestion des dangers

4.1. ***Processus de gestion des dangers***

4.1.1. Durant les phases de conception et de mise en œuvre, le proposant établit ou met à jour (lorsqu'ils existent déjà) un ou plusieurs registres des dangers, jusqu'à ce que le changement soit accepté ou que le rapport d'évaluation de la sécurité soit remis. Le registre des dangers fait état de l'avancement de la surveillance des risques liés aux dangers identifiés. Une fois le système accepté et mis en service, le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway chargé(e) de l'exploitation du système évalué continue de mettre à jour le registre des dangers en tant que partie intégrante de son système de gestion de la sécurité.

4.1.2. Le registre des dangers comporte tous les dangers identifiés, ainsi que toutes les mesures de sécurité et les hypothèses systémiques associées à ceux-ci, qui ont été définies au cours du processus d'appréciation des risques. Il contient une référence claire à l'origine des dangers et aux principes sélectionnés d'acceptation des risques, et il désigne clairement l'acteur ou les acteurs chargés de la maîtrise de chacun des dangers.

4.2. ***Echange d'informations***

Tous les dangers qui ne peuvent pas être maîtrisés et toutes les exigences de sécurité associées qui ne peuvent pas être satisfaites par un seul acteur sont communiqués à un autre acteur concerné dans le but de trouver conjointement une solution adéquate. Les dangers inscrits dans le registre des dangers de l'acteur qui les transfère ne sont considérés comme maîtrisés que lorsque l'évaluation des risques liés à ces dangers est effectuée par l'autre acteur et que la solution est approuvée par tous les acteurs concernés.

5. Preuve de l'application du processus de gestion des risques

5.1. Le processus de gestion des risques utilisé pour évaluer les niveaux de sécurité et la conformité avec les exigences de sécurité est documenté par le proposant de manière à ce qu'un organisme d'évaluation puisse accéder à toutes les preuves nécessaires démontrant l'application correcte du processus de gestion des risques et la fiabilité de ses résultats.

5.2. La documentation établie par le proposant conformément au point 5.1 comporte au minimum:

a) une description de l'organisation et des experts désignés pour mener à bien le processus d'appréciation des risques;

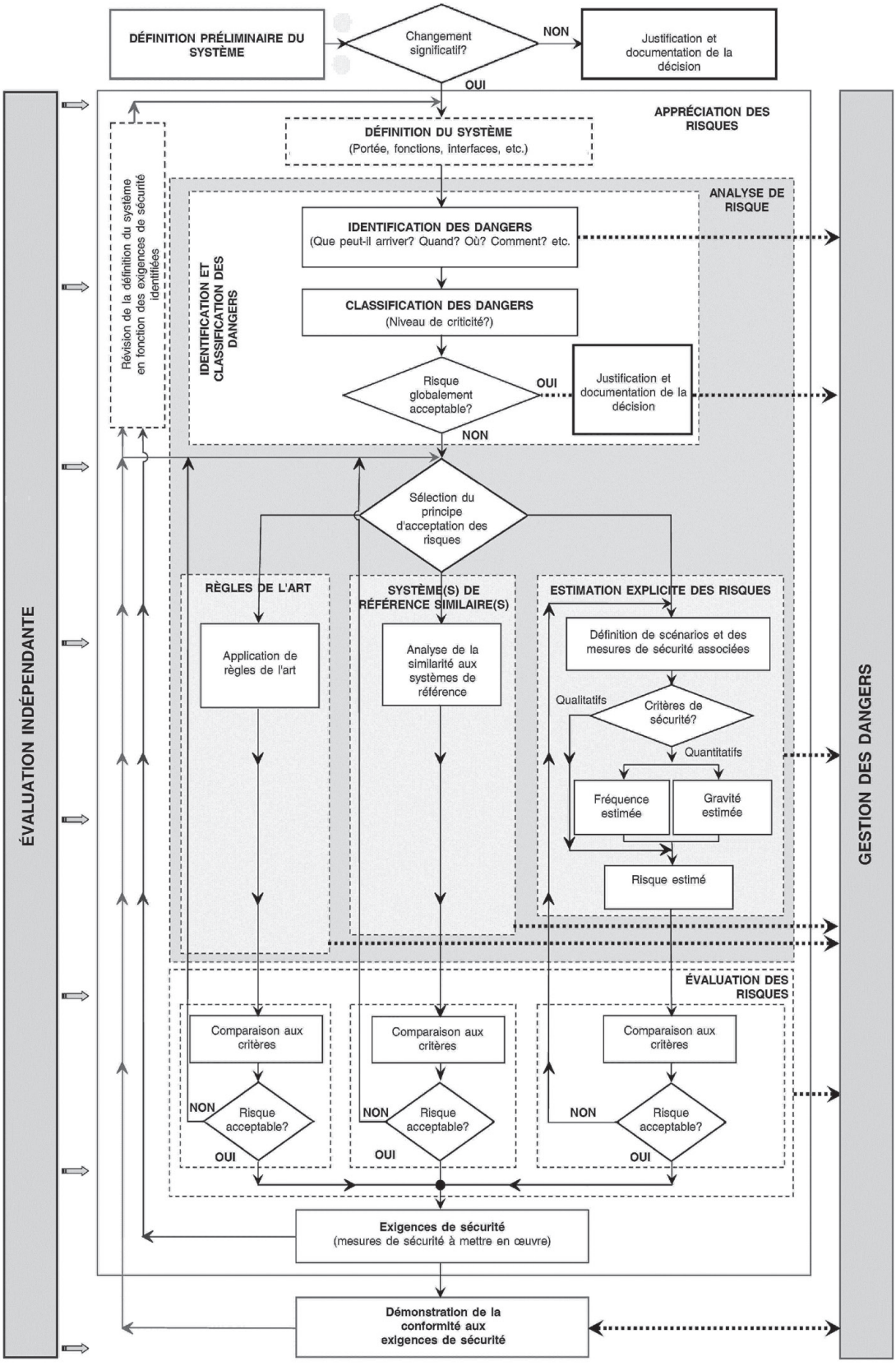
b) les résultats des différentes phases de l'appréciation des risques et une liste de toutes les exigences de sécurité à satisfaire pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable;

c) la preuve de la conformité avec toutes les exigences de sécurité requises;

d) toutes les hypothèses pertinentes pour l'intégration, l'exploitation et l'entretien du système qui ont été formulées lors de la définition et de la conception du système et lors de l'appréciation des risques présentés par celui-ci.

5.3. L'organisme d'évaluation présente ses conclusions dans un rapport d'évaluation de la sécurité, tel que défini à l'annexe IX.

Processus de gestion des risques et évaluation indépendante



*

ANNEXE VIII

Critères de reconnaissance de l'organisme d'évaluation

1. L'organisme d'évaluation satisfait à toutes les exigences de la norme ISO/IEC 17020:2012 et de ses modifications ultérieures. Il exerce son jugement professionnel dans le cadre des travaux d'inspection définis dans ladite norme. Il satisfait à la fois aux critères de compétence et d'indépendance généraux prévus dans ladite norme et aux critères de compétence spécifiques suivants:
   a) compétences en matière de gestion des risques: connaissances et expérience relatives aux techniques standards d'analyse de la sécurité et aux normes applicables;
   b) toutes les compétences utiles pour évaluer les parties du système de tramway affectées par le changement;
   c) compétences en matière d'application correcte des systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité ou en matière de systèmes de gestion d'audits.
2. L'organisme d'évaluation est reconnu pour les différents domaines de compétence afférents au système de tramway ou aux parties de celui-ci concernées par une exigence essentielle de sécurité, y compris le domaine de compétence relatif à l'exploitation et à l'entretien du système de tramway.
3. L'organisme d'évaluation est reconnu pour évaluer la cohérence globale de la gestion des risques et la sécurité de l'intégration du système évalué au sein du système de tramway dans son ensemble. A cette fin, l'organisme d'évaluation dispose des compétences nécessaires pour contrôler les éléments suivants:
   a) l'organisation, c'est-à-dire les dispositions nécessaires pour mettre en œuvre une approche coordonnée assurant la sécurité du système sur la base d'une compréhension et d'une application uniformes des mesures de maîtrise des risques applicables aux sous-systèmes;
   b) la méthodologie, c'est-à-dire l'évaluation des méthodes et des ressources mises en œuvre par différentes parties intéressées pour assurer la sécurité au niveau du sous-système et du système; et
   c) les aspects techniques nécessaires pour évaluer la pertinence et l'exhaustivité des appréciations des risques et le niveau de sécurité du système dans son ensemble.
4. L'organisme d'évaluation peut être accrédité ou reconnu pour un, plusieurs ou l'ensemble des domaines de compétence visés aux points 2 et 3.

*

ANNEXE IX

Rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation

Le rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation contient au minimum les informations suivantes:

a) l'identification de l'organisme d'évaluation;

b) le plan de l'évaluation indépendante;

c) la définition de la portée de l'évaluation indépendante et de ses limites;

d) les résultats de l'évaluation indépendante, notamment:
   i) des informations détaillées sur les activités d'évaluation indépendante réalisées pour contrôler la conformité avec les dispositions du présent règlement,
   ii) tous les cas recensés de non-conformité avec les dispositions du présent règlement et les recommandations de l'organisme d'évaluation;

e) les conclusions de l'évaluation indépendante.

*

ANNEXE X

Exigences médicales et psychologiques

1. Exigences générales

1.1. ***Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:***

– une perte soudaine de conscience;
– une baisse d'attention ou de concentration;
– une incapacité soudaine;
– une perte d'équilibre ou de coordination;
– une limitation significative de mobilité.

1.2. ***Vision***

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

– acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'oeil le moins performant;
– lentilles correctives maximales: hypermétropie: +5/myopie: -8.

  Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision;
– vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non;
– les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste;
– vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire. Le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– champ de vision: complet;
– vision des deux yeux: effective; non exigée lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions;
– vision binoculaire: effective;
– reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– sensibilité aux contrastes: bonne;
– absence de maladie évolutive de l'oeil;
– les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin;
– capacité de résistance aux éblouissements;
– les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. ***Exigences en matière d'audition et d'expression verbale***

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

– audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1.000 Hz;
– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2.000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne;
– absence d'anomalie du système vestibulaire;
– absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix);

– les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. ***Grossesse***

Sans préjudice des dispositions légales en vigueur, la grossesse doit être considérée, en cas de faible tolérance ou d'état pathologique, comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs.

2. Contenu minimal de l'examen pour l'obtention de la licence de conducteur de tramway

2.1. ***Examens médicaux***

– examen médical général;

– examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat;

– électrocardiogramme (ECG) au repos;

– recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction.

2.2. ***Examens psychologiques sur le plan professionnel***

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

Les examens psychologiques portent au moins sur:

– les aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement;

– la communication;

– les aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

3. Examens périodiques après délivrance de la licence de conducteur de tramway

3.1. ***Fréquence***

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin si l'état de santé du conducteur l'exige.

Conformément à l'article 77 sub b) un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence de conducteur ou de l'habilitation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées au point 1 ci-dessus.

Les examens psychologiques sont effectués au moins tous les 10 ans.

3.2. ***Contenu minimal de l'examen périodique médical***

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

– un examen médical général;

– un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique;

– la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

~~**4. Niveau de scolarité**~~

~~Le candidat doit avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.~~

ANNEXE XI

Compétences professionnelles

A. *Connaissances professionnelles générales*

1) Le travail d'un conducteur, son environnement de travail, son rôle et ses responsabilités dans le processus d'exploitation, les exigences professionnelles et personnelles de la fonction

a) Connaître les grandes lignes de la législation et des règles applicables à l'exploitation et la sécurité (exigences et procédures relatives à la certification des conducteurs, à la protection de l'environnement, à la protection contre l'incendie, etc.).

b) Comprendre les exigences spécifiques ainsi que les exigences professionnelles et personnelles (travailler principalement de façon autonome, travail posté, protection et sécurité individuelle, lecture et mise à jour de documents, etc.).

c) Comprendre les comportements qui sont compatibles avec des responsabilités déterminantes pour la sécurité (médication, alcool, drogues et autres substances psycho-actives, maladie, stress, fatigue, etc.).

d) Identifier les documents de référence et d'application (Règlement de Sécurité et d'Exploitation (RSE), consignes d'exploitation, etc.).

e) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

f) Comprendre l'importance de la précision dans l'exercice des tâches et l'application des méthodes de travail.

g) Comprendre les aspects de santé et sécurité au travail (code de conduite sur les voies et à proximité, ergonomie, règles de sécurité du personnel, équipement de protection individuelle, etc.).

h) Connaître les compétences et principes de comportement (gestion du stress, situations extrêmes, etc.).

i) Connaître les principes de protection de l'environnement (conduite durable, etc.).

2) Technologies tramway, y compris les principes de sécurité à la base des réglementations d'exploitation

a) Connaître les principes, réglementations et dispositions concernant la sécurité de l'exploitation tramway.

b) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

3) Principes de base des infrastructures de tramway

a) Connaître les principes et paramètres systématiques et structurels.

b) Connaître les définitions des voies, stations, et zones de manœuvres.

c) Connaître les infrastructures (ponts, tunnels, aiguillages, etc.).

d) Connaître les modes d'exploitation (marche à vue, exploitation en mode nominal et mode dégradé, en voie unique, à double voie, etc.).

e) Connaître les systèmes de signalisation.

f) Connaître les installations de sécurité.

g) Connaître l'alimentation en énergie tramway.

4) Principes de base de la communication opérationnelle

a) Connaître l'importance de ces principes, les moyens et les procédures.

b) Identifier les personnes à contacter par le conducteur et connaître leur rôle et responsabilité (poste de commande centralisé, responsable de ligne).

c) Identifier les situations/causes rendant nécessaire l'engagement d'une communication.

d) Comprendre les méthodes de communication écrite(s) et verbale(s).

e) Connaître l'organisation des trajets.

5) Les tramway, leurs éléments constitutifs et les exigences techniques

a) Connaître le système de traction

b) Décrire la configuration d'un véhicule-tramway (bogies, carrosserie, cabine de conduite, systèmes de protection, etc.).

c) Comprendre le fonctionnement des systèmes de freinage et sacoir en apprécier les performances. Savoir identifier les facteurs influençant les performances d'accélération et de freinage (conditions météorologiques, équipement de freinage, adhérence réduite, sablage, confort et sécurité des passagers, etc.

d) Identifier la vitesse du tramway.

e) Connaître les dispositions et la finalité du système de gestion de tramway.

6) Connaitre les risques liés à l'exploitation en général

a) Comprendre les principes régissant la sécurité des circulations.

b) Connaître les risques liés à l'exploitation et les divers moyens à utiliser pour les réduire.

c) Connaître les incidents affectant la sécurité et comprendre les comportements/réactions à adopter à leur égard.

d) Connaître les procédures à suivre en cas d'incident ou d'accident (évacuation, etc.).

e) Comprendre les principes de l'électricité.

B. *Connaissances professionnelles relatives au matériel*

Après avoir suivi la formation d'habilitation de conduite du tramway, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. Essais et vérifications prescrits avant le départ

– de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais.

Le conducteur doit être capable d'assurer la préparation du tramway pour le service commercial. Cette préparation a pour objectif de vérifier le fonctionnement des principaux équipements relatifs à la sécurité et à la communication.

Le processus de préparation inclut notamment:

- Test de communication Radio avec le poste de commande centralisé
- Vérification du dispositif de commande d'itinéraire
- Séquence d'ouverture et de fermeture des portes
- Test avertisseur sonore et gong
- Test Air conditionné/chauffage
- Contrôle des extincteurs de bord
- Contrôle de position des boutons et vérification des voyants du pupitre de conduite
- Vérification de l'éclairage extérieur et intérieur
- Propreté de l'intérieur
- Test Freinage de service
- Test Freinage d'urgence
- ATest de l'écran IHM du pupitre de conduite
- Contrôle des moniteurs des rétro-caméras
- Présence des agrès (manuel de conduite, barre d'aiguillage, manivelle pour remontage manuel du pantographe, etc.)

2. Connaissance du matériel roulant

Pour conduire un véhicule-tramway, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des équipements mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

– la chaine de traction;

– les systèmes de freinage et leurs différents modes d'activation;

– les systèmes d'alimentation électrique

– les moyens de communication

– le fonctionnement des portes
– les éléments liés à la sécurité de la circulation.

5. Maîtrise de la conduite du tramway de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant

Le conducteur doit être capable:
– d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;
– de faire démarrer le tramway en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;
– d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant, des installations et de la sécurité et du confort des passagers.

6. Anomalies

Le conducteur doit:
– pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du tramway;
– être capable d'inspecter le tramway et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de les signaler au poste de commande centralisé, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier dans le respect des procédures, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic et des personnes;
– connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit:
– être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du tramway;
– connaître la procédure d'évacuation d'un tramway en cas d'urgence.

8. Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant

près un incident, le conducteur doit connaître les procédures relatives à la reprise de marche.

9. Immobilisation du tramway

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le tramway, ne se met pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un tramway, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

C. *Connaissances et compétences professionnelles relatives aux infrastructures*

2. Vitesse maximum pour chaque tronçon de la ligne

Le conducteur doit être capable:
– de prendre connaissance des informations qui lui sont indiquées sur la ligne, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation.
– D'adapter en permanence sa vitesse aux conditions rencontrées en circulation (météorologie, présence de piétons, trafic routier …)

3. Connaissance de la ligne

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité, ponctualité et respect des intervalles de circulation. Il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:
– les conditions d'exploitation (modes nominaux et dégradés);
– la prise de connaissance préalable de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;
– les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;
– le système de cantonnement pour les lignes équipées et les règles associées;

- le nom des stations ainsi que la position et le repérage à distance des stations et aiguillages, afin d'adapter la conduite en conséquence;
- la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;
- les profils topographiques;
- les particularités d'exploitation: signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. Réglementation de sécurité

Le conducteur doit être capable:

- de ne mettre le tramway en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);
- de conduire le tramway en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas de danger ou de dysfonctionnements, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.;
- de respecter les arrêts prévus à l'horaire, et d'effectuer les opérations liées au service des passagers lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. Conduite du tramway

Le conducteur doit être capable:

- de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;
- d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;
- de régler la marche du tramway pour respecter la ponctualité et la régularité du service commercial.

6. Anomalies

Le conducteur doit être capable:

- d'être attentif, dans la mesure où la conduite du tramway le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: obstacles engageant le gabarit, état des signaux, voie, alimentation en énergie, abords de la voie, et autres participants à la circulation;
- d'évaluer la distance d'arrêt;
- de communiquer avec le poste de commande centralisé, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;
- en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit être capable:

- de prendre des mesures pour protéger le tramway et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;
- de prendre en charge l'évacuation des voyageurs si nécessaire;
- de communiquer au poste de commande centralisé les renseignements utiles sur l'incendie/ l'accident, etc.;

8. Terminologie spécifique utilisée sur l'infrastructure luxembourgeoise

Le conducteur doit être capable – d'utiliser le langage et le vocabulaire spécifiques du domaine tramway utilisés sur les lignes de tramway pour lesquelles il est habilité.

D. *Connaissances linguistiques*

Le conducteur qui doit communiquer avec le poste de commande centralisé sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir les connaissances linguistiques nécessaires dans le domaine de la terminologie spécifique utilisée sur le réseau de tramway pour laquelle il est habilité.

Le gestionnaire d'infrastructure du réseau définit d'emblée la langue opérationnelle. La langue opérationnelle est choisie entre le luxembourgeois, le français et l'allemand.

Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Il doit pouvoir:

– faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu;
– faire une description;
– participer à une conversation simple.

Pour être maintenu à des fonctions de conducteur sur le réseau concerné, tout conducteur doit avoir la connaissance requise de la langue opérationnelle choisie.

Les deux autres langues peuvent également être utilisées pour communiquer lorsque les interlocuteurs ont les connaissances nécessaires.

Le personnel communicant doit d'entrée de jeu se concerter sur la langue à utiliser.

Lorsqu'il a été établi, lors de la procédure de recrutement, que le candidat conducteur ou affecté à une tâche de sécurité possède de bonnes connaissances en langues française, luxembourgeoise ou allemande, la vérification périodique de cette connaissance linguistique, n'est pas exigée. L'entreprise de tramway peut exiger l'apprentissage d'une seconde langue.

*

ANNEXE XII

Les compétences professionnelles du formateur

Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants

- **Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte**
- **La position professionnelle du formateur**
- **L'ingénierie pédagogique**
- **L'animation de la formation et les outils d'animation**
- **Gérer la diversité et les situations difficiles en formation**
- **L'évaluation de la formation**

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7034/04

N° 7034[4]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

P R O J E T D E L O I

ayant pour objet

A) la sécurité du tramway;

B) de modifier

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et

d) l'article L.215-1 du Code de travail

* * *

AVIS COMPLÉMENTAIRE DU CONSEIL D'ÉTAT

(28.2.2017)

Par dépêche du 23 janvier 2017, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'État d'une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission du développement durable lors de sa réunion du 19 janvier 2017.

Aux textes desdits amendements étaient joints un commentaire pour chacun des amendements et un texte coordonné du projet de loi sous examen intégrant les amendements parlementaires ainsi que les propositions formulées par le Conseil d'État dans son avis du 23 décembre que la commission précitée a fait siennes.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Amendements 1 et 2

Les amendements sous revue permettent au Conseil d'État de lever les oppositions formelles concernant, d'un côté, le point 1 du nouvel article 1er et, de l'autre côté, le point 3 du même article. Ils n'appellent pas d'autre observation.

Amendement 3

Sans observation.

Amendement 4

L'amendement portant sur le point 20 du nouvel article 1er fait suite à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit de l'article 41 initial et n'appelle pas d'autre observation. Partant, l'opposition formelle à l'égard de l'article 41 initial (article 35 nouveau) est levée.

Amendements 5 à 8

Sans observation.

Amendement 9

Par l'amendement sous revue, les auteurs répondent à l'opposition formelle que le Conseil d'État avait soulevée à l'égard du projet initial prévoyant que l'Administration des chemins de fer peut établir et publier les règles nationales de sécurité. Le libellé du nouvel article 7 prévoit désormais que ces règles sont fixées par règlement grand-ducal. L'amendement fixe en outre les principes et les points essentiels de ce règlement grand-ducal. Partant, le Conseil d'État peut lever son opposition formelle.

À défaut pour la loi d'indiquer les personnes ou les autorités chargées de l'élaboration des règles visées, le Conseil d'État propose de libeller le début de la deuxième phrase de l'article de la façon suivante:

„Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de sécurité qui concernent: …"

Amendement 10

Le Conseil d'État peut lever son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 14 initial notamment pour non-respect de l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Amendement 11

Sans observation.

Amendement 12

L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 21 initial. À l'alinéa 2, il est cependant indiqué d'écrire „au niveau de la conception" au lieu de „aux niveaux de la conception".

Amendement 13

L'amendement sous examen porte sur le nouvel article 21. Au paragraphe 1er, alinéa 2, le Conseil d'État est à se demander s'il ne s'agit pas des entités prévues à l'article 10 auxquelles il est fait référence. Le cas échéant, le renvoi doit être corrigé.

Au paragraphe 3, il est prévu que le ministre approuve la méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité élaborée par l'Administration. Deux lectures sont possibles.

Si cette „méthode d'évaluation" détaille l'évaluation portant sur le respect des critères d'éligibilité des demandes de certification, son adoption par le ministre est à considérer comme un acte réglementaire et le Conseil d'État doit s'opposer formellement au texte sous examen étant donné que, d'après l'article 36 de la Constitution, la loi ne peut conférer un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement.[1] Si les auteurs envisagent de renvoyer à un règlement grand-ducal, les critères prévus à l'article 32(3) de la Constitution doivent être respectés. Le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que la méthode d'évaluation relève d'une matière réservée à la loi de par l'article 11(6) de la Constitution[2].

Par contre, si les auteurs visent par „la méthode d'évaluation" des éléments exclusivement procéduraux liés à l'examen des demandes de certification, le Conseil d'État est d'avis qu'il n'y a pas lieu de fixer dans la loi les règles d'adoption des procédures liées au fonctionnement interne à l'Administration. La suppression du paragraphe sous examen s'impose par conséquent.

En renvoyant à son examen relatif au paragraphe 3, le Conseil d'État exige également la suppression de l'ajout au paragraphe 4.

Amendement 14

Au paragraphe 1er, il y a lieu de préciser les „activités" que les entités doivent exercer à titre principal. Tel que le paragraphe est libellé, il ne ressort pas que ces activités principales sont nécessairement soit la traction de tramways soit la gestion de l'infrastructure de tramway.

---

1 Arrêt n° 01/98 de la Cour constitutionnelle du 6 mars 1998.

2 Voir examen de l'article 7 initial du projet de loi sous avis. Avis du Conseil d'État n° 51.817 du 23 décembre 2016.

Le Conseil d'État propose dès lors de libeller le paragraphe 1er de la façon suivante:

„(1) Afin de pouvoir obtenir une certification en matière de sécurité, les entités prévues à l'article 10 doivent répondre aux conditions suivantes:

a) être établies au Luxembourg et y disposer d'un siège d'opération;

b) exercer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway à titre principal."

L'amendement n'appelle pas d'autre observation. Partant, le Conseil d'État peut lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 23 initial.

Amendement 15

Le Conseil d'État propose de reprendre au paragraphe 1er le libellé du nouvel article 20 et de le formuler de la façon suivante:

„(1) La certification atteste l'acceptation du système de gestion de la sécurité mis en place par l'entité. Elle précise les activités couvertes."

Amendement 16

Afin de renforcer la précision du texte, le Conseil d'État propose de remplacer le terme „certifier" par celui de „attester", étant donné que la compétence relative aux certifications prévues dans le projet sous avis ne revient pas aux requérants. Partant, il propose également de conjuguer le verbe „être" à l'indicatif présent.

Amendement 17

L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 31 initial.

Amendements 18 à 26

Sans observation.

Amendement 27

Le Conseil d'État demande de remplacer à l'alinéa du nouvel article 42 le terme „Elle" par „La méthode".

Amendements 28 à 30

Sans observation.

Amendement 31

L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 59 initial.

Amendement 32

Sans observation.

Amendement 33

Il y a lieu d'écrire:

„**Art. 54.** Dans les cas visés à l'article 53, points a) et b), …"

Amendement 34

Dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du texte, le Conseil d'État propose de libeller le paragraphe 1er de la façon suivante:

„**Art. 58.** (1) Dans leurs rapports annuels sur la sécurité, chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état de leur expérience quant à l'exploitation du système tramway. Ces rapports contiennent également un résumé des changements apportés à la gestion de la sécurité."

Amendement 35

L'amendement sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État qui peut dès lors lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 70 initial. Le Conseil d'État se doit cependant d'attirer l'attention des auteurs du projet sur le fait que le texte coordonné diffère sur un point substantiel du libellé de l'amendement. En effet, le texte coordonné contient toujours le terme „minimales" à la lettre a), terme qui était à l'origine de l'opposition formelle.

Amendement 36

Sans observation.

Amendement 37

L'amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Le Conseil d'État attire l'attention des auteurs du projet sur le fait que le nouvel article 62, paragraphe 1er, du texte coordonné prévoit que l'examen médical et l'examen psychologique auxquels les candidats à la fonction de conducteur doivent se soumettre portent sur les critères indiqués à l'annexe XII du projet sous avis. Or, l'annexe XII concerne les compétences professionnelles des formateurs et non les exigences médicales et psychologiques des conducteurs qui sont détaillées à l'annexe X. Il y a lieu de revoir la référence au texte coordonné.

Amendement 38

L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 73 initial.

Au paragraphe 1er, alinéa 1er, il est indiqué d'écrire „en son nom propre" si l'employeur est visé ou „au nom de celui-ci" si le candidat visé, et au paragraphe 2, il y a lieu de remplacer les mots „de fonctions" par „de la fonction".

Amendement 39

Le Conseil d'État se demande pourquoi le texte sous examen prévoit que l'employeur doit s'assurer des compétences professionnelles du formateur alors que ceci n'est pas prévu pour la condition relative à l'expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway. Il propose dès lors de libeller les phrases 2 et 3 du nouvel article 66 de la façon suivante:

„Celui-ci doit s'assurer que le formateur dispose:

a) des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII;

b) d'une expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway et

c) d'une habilitation à la conduite sur le réseau de l'employeur."

Amendements 40 et 41

Sans observation.

Amendement 42

L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 82 initial. Le Conseil d'État demande cependant de libeller le dispositif de telle façon qu'il en ressorte clairement que la suspension de l'habilitation est le résultat d'un échec du titulaire lors d'une vérification périodique telle que prévue à l'article 70 b) et le retrait la suite d'un échec supplémentaire lors d'une vérification complémentaire à cette vérification périodique. Partant il propose de rédiger l'alinéa 1er de l'article de la façon suivante:

„Si le titulaire d'une habilitation échoue lors d'un examen prévu à l'article 70 b) dans le cadre de la vérification périodique des compétences professionnelles telles que prévues à l'article 65 b), c) et d), l'habilitation est suspendue.

Si, par la suite, il échoue également lors d'un examen complémentaire de rattrapage visant ces mêmes compétences professionnelles, l'habilitation est retirée."

Amendements 43

L'article 85, tel qu'il est proposé par l'amendement sous examen, appelle deux observations de la part du Conseil d'État.

Premièrement, il faut distinguer deux cas de figure qui peuvent donner lieu à des litiges de nature différente. Si le litige porte sur une licence établie par l'Administration, il est de nature administrative et relève de la compétence des juridictions administratives. Si, par contre, le litige porte sur une habilitation établie par l'employeur, il est de nature civile et relève de la compétence des juridictions judiciaires

Deuxièmement, à la lecture du commentaire de l'amendement, le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs entendent par „requête de révision" un „recours gracieux" considéré comme une étape obligatoire et préalable à la saisine de la juridiction compétente. Il est à noter que, d'après le texte sous revue, la „requête de révision" est soumise au ministre „s'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence", mais que, lorsqu'il s'agit d'un „différend au sujet d'une habilitation", c'est le „différend" (et non pas une requête) qui est soumis à l'Administration. Cette singularité mise à part, il faut relever, *primo*, que la notion de „requête de révision" est inconnue en droit administratif luxembourgeois, *secundo*, qu'il ne peut pas s'agir d'un recours, alors que le résultat de la démarche ne serait pas une décision mais un avis motivé et, *tertio*, à supposer que la „requête de révision" puisse être qualifiée de recours, ce qui n'est pas le cas, il ne pourrait pas s'agir d'un recours gracieux, étant donné qu'un recours gracieux est toujours possible et qu'il n'est jamais obligatoire.

Le Conseil d'État attire, par ailleurs, l'attention des auteurs sur une problématique en droit du travail. Si un conducteur de tramway perd son habilitation, il risque le licenciement. L'employeur pourrait être tenté de tout faire pour qu'un salarié dont il souhaite terminer le contrat de travail sans disposer d'un motif valable, perde son habilitation.

Le salarié devra, en cas de licenciement pour perte de l'habilitation, attaquer la décision de licenciement devant le Tribunal du travail. Afin de prouver que le licenciement découlant du retrait de l'habilitation est abusif, il devra également introduire une requête en révision et, le cas échéant, faire un recours contre la décision confirmant le retrait de l'habilitation. L'employeur dispose d'un pouvoir important de terminer le contrat de travail, même s'il est encadré, et le salarié devra multiplier les procédures pour avoir gain de cause.

En s'appuyant sur les développements qui précèdent, le Conseil d'État ne trouve pas indiqué d'introduire une procédure administrative à propos des habilitations. En ce qui concerne les licences, la procédure administrative non contentieuse trouve à s'appliquer, de sorte qu'il est inutile d'introduire à cet égard une procédure différente. L'article en question peut dès lors être omis.

Amendement 44

Sans observation.

Amendement 45

Par l'amendement sous examen, les auteurs élargissent le champ d'application de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer aux accidents de la circulation de véhicules sur les voies publiques qui peuvent dès lors faire l'objet d'une enquête technique. Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement.

Amendement 46

L'amendement sous examen rend obligatoire l'examen technique à chaque fois que le système du tramway ou ses sous-systèmes sont impliqués dans un accident ou dans un incident grave dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire. De cette façon et uniquement pour les besoins des enquêtes techniques, le tramway est considéré comme faisant partie intégrante du domaine des chemins de fer. Le Conseil d'État peut également marquer son accord avec cet amendement.

Amendement 47

L'amendement sous examen précise la mise en œuvre des enquêtes techniques lors d'accidents ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques, sachant que l'enquête est obligatoire en cas d'implication d'un tramway ou d'un sous-système du tramway. La décision du lancement de l'enquête relève du ministre ayant

le Transport routier dans ses attributions, respectivement du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. Le Conseil d'État note cependant qu'il est difficile de pouvoir affirmer avant l'enquête technique „qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité" et propose, par conséquent, de reformuler la fin du paragraphe 1er, alinéa 1er, de la façon suivante:

„à chaque fois qu'il peut être escompté qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte à la suite de la formulation de recommandations de sécurité."

L'amendement sous examen n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État qui peut, par conséquent, lever l'opposition formelle à l'égard de l'article 102 initial.

Amendement 48

L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 106 initial.

Amendement 49

Sans observation.

Annexe V

Aux points 6 et 7, le Conseil d'État demande de supprimer les parenthèses et crochets, soit en intégrant les libellés concernés dans le texte même, soit en le supprimant.

Amendement 50 concernant l'annexe XII

Le Conseil d'État est d'avis que les points énumérés ne constituent pas des critères d'évaluation de la compétence professionnelle des formateurs et propose dès lors de libeller l'annexe XII de la façon suivante:

„L'employeur doit s'assurer que les formateurs à l'habilitation des conducteurs disposent des compétences professionnelles relatives aux domaines suivants:

a) les différents styles d'apprentissage spécifiques aux adultes;

b) l'ingénierie pédagogique;

c) l'animation de la formation et les outils d'animation;

d) la position professionnelle du formateur;

e) la gestion de la diversité et des situations difficiles en formation;

f) l'évaluation de la formation."

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

Observations générales

La subdivision de l'article se fait en paragraphes qui se distinguent par un chiffre cardinal arabe, placé entre parenthèses: (1), (2), … Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant „°" (1°, 2°, 3°, …), eux-mêmes éventuellement subdivisés en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), …), sont utilisées pour caractériser des énumérations. Cette manière de procéder permet en même temps d'éviter l'emploi de tirets qui est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Par ailleurs, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. En procédant de cette manière, les renvois à l'intérieur du dispositif sont à adapter en conséquence.

Lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre les parenthèses entourant le chiffre faisant référence au paragraphe dont il s'agit. Il convient donc de systématiquement renvoyer au „paragraphe 1er" et non pas au „paragraphe (1)" ou encore au „premier paragraphe".

Il y a lieu d'écrire „chapitre" avec une lettre „c" minuscule.

Le terme „ministre“ est à écrire avec une lettre „m“ minuscule.

Intitulé

En supprimant l'article 96 initial de la loi en projet, il y a lieu de procéder en conséquence à la suppression à l'intitulé de la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. L'intitulé du projet de loi sous avis se lira dès lors comme suit:

„Projet de loi ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant:

1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer;

3° l'article L. 215-1 du Code du travail“.

Amendement 43

Le Conseil d'État demande la suppression, dans la deuxième et la troisième phrase, des termes „d'abord“ pour être redondants avec le terme „préalablement“ qui les précède, ainsi que le remplacement, à deux reprises, du terme „requête“ par celui de „demande“ étant donné que le droit luxembourgeois ne connaît aucune forme de requête dénommée „requête de révision“.

Amendement 46

Il convient d'écrire „À l'article 2, paragraphe 1er, lettre a), deuxième tiret, de la loi précitée du 30 avril 2008 […]“.

Amendement 47

Il est indiqué d'écrire „directeur de l'Administration des enquêtes techniques“.

Article 69 nouveau

Il y a lieu de remplacer au point b) les lettres „aà“ par la lettre „à“.

Article 96 nouveau

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, il convient de remplacer la référence „Mémorial“, qui n'existe plus sous cette dénomination, par celle de „Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg“.

Observations finales

Le Conseil d'État constate des différences entre les amendements au projet de loi sous rubrique et le texte coordonné tenant compte des propositions de la Chambre des députés ainsi que des propositions du Conseil d'État. Ainsi à l'amendement 6, le Conseil d'État soulève la présence de guillemets fermants après le terme „services“ au texte coordonné annexé aux amendements sous avis. En outre, au texte de l'amendement 9, les différents éléments de l'énumération sont suivis d'un point-virgule, alors qu'au texte coordonné ceux-ci sont suivis d'une virgule. De plus, au texte de l'amendement 13, le terme „ministre“ prend une majuscule au paragraphe 3 de l'article 21 du projet de loi sous avis, tandis qu'au texte coordonné celui-ci est écrit avec une lettre „m“ minuscule.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 28 février 2016.

Le Secrétaire général, — *Le Président,*

Marc BESCH — Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7034/05

N° 7034[5]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

P R O J E T D E L O I

ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant

1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, de transports maritimes et des chemins de fer;

3° l'article L.215-1 du Code de travail

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(9.3.2017)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHE, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Aly KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés le 11 août 2016 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 23 décembre 2016.

Les avis de la Chambre des Salariés et de la Chambre de Commerce datent respectivement des 17 et 20 octobre 2016.

Le 27 octobre 2016, la Commission du Développement durable a nommé Mme Josée Lorsché Rapportrice du projet de loi. Elle a examiné le projet de loi lors de cette même réunion.

En date du 19 janvier 2017, la Commission a examiné l'avis du Conseil d'Etat et a adopté une série d'amendements parlementaires.

Le Conseil d'Etat a émis son avis complémentaire le 28 février 2017.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat a été analysé par la Commission le 9 mars 2017. La Commission du Développement durable a adopté le présent rapport le même jour.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES ET OBJET DU PROJET DE LOI

L'objet du présent projet de loi consiste prioritairement à créer un cadre légal dans le domaine de la sécurité du tramway.

De façon générale, le développement de la capitale luxembourgeoise s'accompagne d'un accroissement important des déplacements dans un contexte de rayonnement transfrontalier. Le trafic aux heures de pointes est particulièrement intense en raison de déplacements notamment par mode de transport individuel domicile-travail corrélés à une forte création d'emplois. Les moyens de transport collectif existants ayant atteint leur limite structurelle de capacité, il s'agit d'éviter une dégradation continue de ce service public, voire une paralysie des réseaux routiers, ferroviaires et de bus. A cette fin, il s'avère nécessaire de réorganiser l'offre de transports en commun de façon considérable et innovative.

Ainsi, un nouveau système de transport très performant est en voie de réalisation dans la capitale permettant de relier les principaux centres d'intérêt et assurant une capacité supérieure à celle des bus. Il s'agit en l'occurrence du tramway qui, outre sa capacité importante et adaptable, permet des déplacements rapides et confortables. L'offre de transport en commun franchira en conséquent un nouveau cap. Par ailleurs, il s'avère que ce système de transport répond le mieux aux besoins de mobilité dans la Ville de Luxembourg tout en respectant le territoire qu'il traverse.

Tout comme en matière de sécurité ferroviaire – matière qui est régie par la loi modifiée du 22 juillet 2009 et qui détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic – le système à mettre en place est également tributaire d'exigences en matière de sécurité applicables au système-tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ces exigences étant notamment définies dans le projet de loi sous rubrique.

Quant à la législation existante en matière de transport en public, quelques modifications s'imposent pour la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics qui doit être ponctuellement adaptée dans le contexte de la mise en service du tramway, notamment au niveau de la terminologie.

Par ailleurs, la loi du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des enquêtes techniques doit être modifiée afin d'élargir le champ de compétences de cette administration en cas d'accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques.

Comme défini dans cette loi, le but d'une enquête technique consiste dans l'amélioration de la sécurité par la prévention d'accidents. Or, ladite loi ne prévoit l'ouverture d'une enquête technique qu'après un accident, respectivement un incident grave dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes ainsi que des chemins de fer. Dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques, outre les enquêtes judiciaires effectuées à la suite de certains accidents graves, aucune enquête technique ne peut pour l'instant être réalisée au Luxembourg.

Comme la mise en service d'un réseau de tramways est prévue au cours de l'année 2017, il y a lieu d'élargir le champ de compétences de l'AET également au transport de voyageurs sur le réseau des tramways qui est de fait inclus dans la circulation de véhicules sur les voies publiques.

Quant au Code du travail, le Chapitre V du Titre Ier du Livre II intitulé *„Durée du travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train"*, il faut noter que celui-ci s'applique à tous les salariés chargés notamment des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail (art. 215-1 du Code du travail). La formulation de cet article L. 215-1 étant assez vague, elle pourrait inclure, à défaut d'analyse plus approfondie, le secteur des tramways.

Dans ce contexte, il faut également tenir compte du document parlementaire n° 6179 relative à la loi du 2 juin 2011 portant

– premièrement transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire et
– deuxièmement modification du Code du travail en y incluant l'article L. 215-1.

L'alinéa 1er de cet article a en l'occurrence introduit au code du travail les sociétés de transport ferroviaire autres que les CFL. Pourtant, il ne s'agissait à l'époque en aucune manière d'étendre la dérogation sectorielle à un autre secteur que celui des chemins de fer ce qui ressort de l'extrait de texte suivant:

„A cet endroit, il importe de soulever que la base de l'accord en question a déjà été adoptée par le règlement grand-ducal du 24 août 2007 qui intégrait les dispositions communautaires dans le statut du personnel des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL). Le statut en question ne s'applique pourtant qu'aux seuls agents des CFL, à l'exclusion des salariés des autres entreprises ferroviaires, dont les conditions de travail dépendent des négociations collectives.

Le projet de loi vise finalement la transposition „entière" de la directive 2005/47/CE en droit national et il généralise, par son intégration au Code du travail, l'application du contenu de la directive susmentionnée sur base d'un régime unique et non discriminatoire des conditions de travail à tous les salariés du secteur ferroviaire." (Projet 6179-7, Rapport de la Commission parlementaire, p. 2)

De plus, la Directive 2005/47/CE du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects de conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur du ferroviaire transposée par la loi du 2 juin 2011 précitée, a exclusivement trait aux travailleurs mobiles occupés dans le secteur des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.

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

En guise de conclusion et au vu du contexte particulier de l'introduction de l'article L. 215-1 au code du travail et des différences importantes existant entre les deux types de conduite, il serait incohérent d'appliquer ce régime au secteur des tramways.

Les différentes dispositions qui sont définies en détail dans les douze annexes du projet de loi sous rubrique portent sur les volets suivants:

1. la définition du système tramway en tant que tel;
2. la définition de ses sous-systèmes;
3. les exigences essentielles portant sur la sécurité, la fiabilité, la disponibilité, la santé, l'énergie, la protection de l'environnement, l'accès et autres;
4. les procédures de vérification des sous-systèmes;
5. les critères minimaux devant être pris en considération pour la notification des organismes;
6. le contrôle;
7. la gestion des risques;
8. les critères de reconnaissance;
9. le rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation;
10. les exigences médicales et psychologiques;
11. les compétences professionnelles;
12. les compétences professionnelles du formateur.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son premier avis datant du 23 décembre 2016, le Conseil d'Etat résume les principaux objectifs du projet de loi sous examen qui consistent à créer un cadre légal pour différents volets de la sécurité technique du tramway. Ainsi, le projet de loi établit les exigences de sécurité essentielles à respecter pour les différents sous-systèmes du tramway et pour le régime de contrôle à mettre en place tant par le gestionnaire de l'infrastructure que par l'exploitant des véhicules. Dans ce contexte, l'Administration des chemins de fer est entre autres désignée responsable du maintien et de l'amélioration du niveau de sécurité du tramway. Le projet précise en outre les conditions minimales pour la qualification professionnelle, les conditions de santé et la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité, d'entretien et d'exploitation du tramway.

Les dispositions concernant la sécurité technique et les descriptifs des systèmes et sous-systèmes du tramway s'inspirent largement de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire et

du règlement grand-ducal modifié du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transposant différentes directives européennes, dont notamment la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. Cette directive concerne une harmonisation technique optimale de différents éléments du système ferroviaire classique afin d'augmenter l'interopérabilité des chemins de fer au sein de l'Union européenne. La directive vise en principe tous les systèmes ferroviaires, mais autorise les Etats membres d'exclure les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers. A l'époque, le Luxembourg a retenu cette option et a exclu le tramway du champ d'application de la loi précitée du 22 juillet 2009.

Il s'ensuit que les missions de l'Administration des chemins de fer dans le domaine du tramway sont sensiblement les mêmes que celles qu'elle doit accomplir dans le domaine du transport ferroviaire et les dispositions du Titre III – Missions de l'Administration des Chemins de Fer s'inspirent dès lors largement de la loi précitée du 22 juillet 2009. L'éparpillement des dispositions concernant les missions de l'Administration des chemins de fer, à travers plusieurs textes législatifs, ne contribue cependant pas à la transparence de ces dispositions et le Conseil d'Etat aurait souhaité que les auteurs aient saisi l'occasion du projet sous avis pour regrouper toutes les dispositions relatives à l'organisation et aux missions de cette administration dans une loi autonome, tel que cela a été fait pour l'Institut luxembourgeois de régulation moyennant la loi du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et sa modification du 26 juillet 2010[1]. Par ailleurs, étant donné que les missions de l'Administration des chemins de fer sont étendues par le projet de loi sous avis au domaine du tramway, il y a lieu de revoir le nom de ladite administration et de la dénommer le cas échéant: „Administration des chemins de fer et des tramways".

Outre la loi précitée du 22 juillet 2009 et le règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010, le projet de loi sous avis s'inspire des lois, règlements grand-ducaux ainsi que des directives et règlements européens suivants:

– la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
– le règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;
– le règlement grand-ducal modifié du 16 août 2010 ayant pour objet a) la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté; b) de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferré luxembourgeois;
– le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009, tel qu'il a été modifié par le règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et l'appréciation des risques, et la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Tout en reconnaissant l'utilité de s'inspirer des lois et règlements mentionnés pour assurer un certain parallélisme de la réglementation en matière de la sécurité du tramway, le Conseil d'Etat tient à rendre attentif au fait que la reprise – souvent partielle – et le réagencement de larges passages de dispositions d'origines différentes, risquent de créer des incohérences dans le texte ainsi recomposé. Le Conseil d'Etat regrette en outre que le commentaire des articles soit resté complètement muet quant à l'origine des dispositions reprises et quant aux raisons pour lesquelles certaines dispositions n'ont été reprises que partiellement.

Par la suite, le Conseil d'Etat a procédé à une analyse très détaillée du texte tout en soulevant une dizaine d'oppositions formelles et en proposant une panoplie de modifications textuelles.

---

1 Loi du 26 juillet 2010 portant modification de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant: 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

Dans son avis complémentaire du 28 février 2017, le Conseil d'Etat a levé toutes ses oppositions formelles, tout en proposant encore quelques adaptations textuelles.

*

IV. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Dans son avis du 20 octobre 2016, la Chambre de Commerce considère que le Luxembourg se trouve aujourd'hui dans une situation où la mobilité s'est fortement accrue, surtout aux heures de pointe, ce qui impacte négativement la qualité de vie tant des voyageurs que des résidents, ainsi que l'environnement et l'économie. Cependant, l'assurance d'une bonne accessibilité tant interne au pays qu'externe, notamment aux acteurs économiques, constitue un élément fondamental d'attractivité et de compétitivité pour le pays, pouvant permettre au Luxembourg d'attirer davantage d'entreprises, d'investisseurs et la main-d'œuvre dont le pays a besoin afin de poursuivre son développement économique dans les secteurs porteurs et d'avenir. A cet égard, le présent projet de loi est étroitement lié à l'introduction d'une ligne de tramway dans la Ville de Luxembourg ainsi que dans sa proche périphérie qui s'inscrit dans la stratégie nationale de mobilité durable appelée „MoDu" et qui a été élaborée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructure et l'Administration des Ponts et Chaussées au courant des années 2011 et 2012, et ce dans l'objectif d'intégrer différentes mesures permettant de donner des réponses aux défis liés aux besoins croissants en matière de mobilité. Comme elle a eu l'occasion de l'affirmer à plusieurs reprises, la Chambre de Commerce approuve, dans ses grandes lignes, la stratégie nationale de mobilité durable et considère que l'introduction d'une ligne de tramway dans la Ville de Luxembourg ainsi que dans sa proche périphérie constitue en effet un maillon essentiel de cette stratégie nationale de mobilité durable.

Alors que les infrastructures de transports doivent être adaptées en permanence aux besoins socio-économiques et démographiques du pays, le présent projet de loi prévoit des exigences en matière de sécurité applicables au tramway notamment en matière de conception, exploitation et entretien du système tramway.

La Chambre de commerce fait également quelques remarques à propos de l'intitulé et de 4 articles du projet de loi.

Après consultation de ses membres, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer son accord au projet de loi sous rubrique, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

*

V. AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

La Chambre des salariés a émis son avis le 17 octobre 2016.

Elle considère qu'en ce qui concerne le système relatif aux prérequis médicaux et psychologiques en vue de l'obtention de la licence des futurs conducteurs de tramway, notre Chambre professionnelle constate avec satisfaction que ledit projet de loi s'aligne sur les dispositions applicables aux conducteurs de train en confiant (en vertu de l'article 2, point 61 combiné à l'article 72 du projet examiné) à l'Administration des chemins de fer le soin de réaliser lesdits examens relatifs aux conditions d'aptitudes physiques et psychologiques par le recours à des médecins et psychologues reconnus par cette Administration.

Notre Chambre constate néanmoins une différence de régime en ce qui concerne la formation à l'habilitation, alors que les compétences professionnelles et les capacités de mise en œuvre en vue de l'habilitation sont acquises pour les conducteurs de train dans le cadre d'une formation dispensée par des examinateurs reconnus du Centre de formation accrédité, alors que les futurs conducteurs de tramway auront une formation à l'habilitation dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur (art. 76 du projet de loi).

Dans un souci d'impartialité, la CSL préconiserait un alignement desdits régimes, permettant de garantir également aux conducteurs de tram l'intervention d'un organisme formateur indépendant, faisant intervenir des examinateurs reconnus.

Pour le surplus, la Chambre des salariés approuve les projets de loi et de règlement grand-ducal en cause.

Elle insiste toutefois d'être saisie pour avis sur tous les projets de texte à venir concernant le domaine du tramway et qui touchent aux intérêts des salariés y employés.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Observations générales d'ordre légistique

Dans son avis du 23 décembre 2016, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes:

– Le groupement usuel d'articles se fait en chapitres, lesquels peuvent être divisés en sections, voire en sous-sections. S'il est recouru au groupement d'articles, la structure choisie doit être respectée à travers l'ensemble du dispositif, quitte à ce que par exemple un chapitre comporte un article unique. Le recours à un groupement sous des titres, tel que proposé par les auteurs du projet de loi sous avis, n'est indiqué que lorsqu'il s'agit de codes ou de textes normatifs comportant un grand nombre d'articles. Lorsqu'il est recouru exclusivement à un groupement par chapitres, il est indiqué de faire usage d'une numérotation en chiffres cardinaux arabes suivie d'un intitulé distinct pour chaque chapitre rédigé en caractères gras. L'intitulé est précédé d'un tiret et se termine sans point final. Au cas où les auteurs du projet de loi sous avis suivent le Conseil d'Etat en procédant à un groupement des articles par chapitres, il convient d'adapter les groupements et les références y faites à travers tout le dispositif.
– Il n'est pas obligatoire de munir les articles d'un intitulé. Un tel procédé peut cependant s'avérer utile pour faciliter une lecture cursive du contenu du dispositif. S'il y est recouru, chaque article du dispositif doit être muni d'un intitulé propre. Il convient encore que l'intitulé soit spécifique pour chaque article et reflète fidèlement et complètement le contenu de l'article.
– La subdivision de l'article se fait en alinéas, voire en paragraphes. Le paragraphe se distingue par un chiffre cardinal arabe, placé entre parenthèses. Il est fait usage de parenthèses afin d'éviter toute confusion avec le mode de numérotation employé pour caractériser les énumérations, qui consiste à faire suivre les chiffres d'un point.
– Dans le cadre de renvois, l'utilisation d'adjectifs tels que „dernier" ou „avant-dernier", de même que l'emploi des tournures „qui suit" et „qui précède" ou „ci-dessus" ou „ci-après" sont à omettre.
– L'emploi de tirets est à écarter.
– Les termes placés entre parenthèses sont à omettre.
– Le verbe „pouvoir" doit être utilisé avec circonspection. Il en est de même du terme „notamment". Leur utilisation est en effet susceptible de faire naître, dans certains cas, une insécurité juridique.
– En ce qui concerne l'emploi du verbe „devoir", il suffit généralement, pour marquer une obligation, de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative.
– Le recours à la forme „et/ou" est à éviter. En effet, celle-ci peut généralement être remplacée par un simple „ou".
– La première référence à des actes normatifs est à faire en employant son intitulé complet ou, le cas échéant, son intitulé sous forme abrégée. Par la suite, il est possible de s'y référer à travers le dispositif en employant le terme „précité", placé entre la nature et la date de l'acte dont question.
– Les mots en latin sont à omettre. Ainsi, le mot „sub" est à écarter tout au long du dispositif.
– L'emploi de l'expression „de la présente loi" est à écarter pour être superfétatoire.

La Commission fait siennes toutes ces propositions d'ordre légistique.

Article 1er

L'article 1er détermine l'objet du projet et se lit comme suit:

Art. 1er. Objet

La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic.

Le Conseil d'Etat est d'avis que cet article ne comporte pas de valeur normative et qu'il peut être supprimé. La Commission fait sienne cette proposition. En conséquence, les articles suivants seront renumérotés et les renvois adaptés. De même, le Chapitre 1er, initialement intitulé „Objet et définitions", sera dorénavant intitulé „Définitions".

Article 2 initial (nouvel article 1er)

Cet article comporte une série de soixante-sept définitions. Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

– La définition au point 1 concerne le „tramway" et renvoie à la définition reprise dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce renvoi en raison du non-respect de la hiérarchie des normes. Il propose de reprendre à cet endroit directement le texte qui est prévu à l'article 1er, point 3, du projet de règlement grand-ducal modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points. La Commission fait sienne la proposition du Conseil d'Etat et décide d'amender ce point en supprimant la référence au Code de la Route (règlement grand-ducal) tout en intégrant la définition dans la loi.

– Au point 3, le Conseil d'Etat s'oppose formellement pour violation du principe de sécurité juridique à l'emploi du terme „notamment", puisque celui-ci engendre une incertitude quant au périmètre exact de l'activité principale dans lequel doivent se situer les entreprises gestionnaires de l'infrastructure. La commission parlementaire décide de supprimer le terme „notamment".

– Au point 8, il est fait usage de l'acronyme „RNV". Avant d'employer une telle abréviation à travers le dispositif, il est recommandé d'indiquer à l'occasion de la première citation la dénomination exacte, suivie de son sigle placé entre parenthèses. La Commission décide de remplacer le point 8 comme suit: *„8. „entité en charge de la maintenance": une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le „RNV")*."

– Au point 14, le Conseil d'Etat demande de compléter le libellé *in fine* par un renvoi à l'article 42, qui apporte des précisions supplémentaires à la définition du terme. La Commission fait sienne cette proposition.

– La définition prévue au point 23 ne contribue pas à une meilleure compréhension du texte. A la lecture du texte et des occurrences de l'expression „système de gestion", le Conseil d'Etat doute de la pertinence et de la nécessité de la définition proposée et demande dès lors de la supprimer. D'un point de vue légistique, il convient d'écrire: „[…] au sens de l'article 24 et conformes aux exigences fixées à l'article 3, soit le système d'entretien des entités en charge de la maintenance conforme aux exigences fixées à l'article 3;". La Commission décide de remplacer le point 23 par le texte suivant: *„23. „système de gestion": l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités"*. Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a en effet été jugé utile de clarifier la notion de „système de gestion" et à s'aligner sur la définition utilisée dans la législation ferroviaire.

– Au point 38, le Conseil d'Etat demande de compléter le libellé *in fine* par un renvoi à l'article 61, qui apporte des précisions supplémentaires à la définition du terme. La Commission fait sienne cette proposition.

– Au point 51, le Conseil d'Etat demande d'indiquer avec précision qui est l'organisme national d'accréditation visé. Par ailleurs, il est fait usage de l'acronyme „ILNAS". Comme relevé ci-dessus, il convient, lors de l'emploi d'acronymes, d'indiquer à l'occasion de la première citation la dénomination exacte, suivie de son sigle placé entre parenthèses. La Commission fait sienne cette proposition.

– Au point 53, il faut écrire: „[…] au sens de l'article 1er de la loi […]". La Commission fait sienne cette proposition.

– Au point 54, il est indiqué d'écrire: „[…] visée à l'article 61, paragraphes 1er et 2;". La Commission fait sienne cette proposition.

– A la lecture des définitions proposées aux points 55 „défaillance systématique" et 56 „panne systématique", le Conseil d'Etat se demande quelle est la différence exacte entre les deux concepts et en quoi une différenciation des deux notions s'impose dans le contexte du projet sous rubrique. Les responsables de l'ACF expliquent aux membres de la Commission que la différence entre ces deux notions est à maintenir et importante: alors que la panne est un défaut de conception ou de fabrication satisfaisant et donc ne permet pas un fonctionnement, la défaillance n'est pas due à une mauvaise

conception mais à des effets successifs régulièrement survenus comme par exemple lors de l'exploitation.

– Au point 61, il convient d'écrire: „[…] Administration des chemins de fer […]" avec des lettres „c" et „f" minuscules. La Commission fait sienne cette proposition.

La commission parlementaire décide en outre ce qui suit:

– Le point 20 est remplacé par le texte suivant: *„20. „type": un type de véhicule* ***ou de sous-système*** *définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule* ***ou du sous-système****, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique"*. En effet, suite à la remarque du Conseil d'Etat sous l'article 41, il est proposé de compléter la notion de „type" par les „sous-systèmes".

– Le point 52 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant: *„52. „organisme national d'accréditation": l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme „OLAS", tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;"*.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 1er. Au sens de la présente loi, on entend par:

1. „tramway": véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier;

2. „entreprise de tramway": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de voyageurs par tramway, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

3. „gestionnaire de l'infrastructure": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est ~~**notamment**~~ l'établissement, la gestion et l'entretien d'un réseau de tramway, afin d'en assurer la sécurité;

4. „licence d'activité": une autorisation accordée à une entreprise à laquelle est reconnue la qualité d'entreprise de tramway et/ou de gestionnaire d'infrastructure;

5. „réseau de tramway": l'ensemble de l'infrastructure de tramway gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;

6. „siège d'opération" le lieu de l'implantation matérielle d'une entreprise à partir duquel elle organise et gère ses activités de façon effective et permanente;

7. „dirigeant": la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise;

8. „entité en charge de la maintenance": une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le „RNV");

9. „véhicule-tramway": un véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur rails sur une ligne de tramway (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;

10. „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 des véhicules;

11. „registre des véhicules": le registre des véhicules autorisés à circuler sur un réseau de tramway;

12. „sous-systèmes": le résultat de la division du système tramway comme indiqué à l'annexe II de la présente loi. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles s'appliquent, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

13. „exigences essentielles": l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III de la présente loi auxquelles doit satisfaire le système tramway.

14. „organismes compétents": les organismes compétents en matière d'évaluation de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système tramway tel que défini à l'article 36;

15. „réaménagement": travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

16. „renouvellement“: travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
17. „mise en service“: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;
18. „bureau technique“: bureau chargé par un organisme compétent pour vérifier la conformité d'un constituant ou d'un sous-système du système de tramway;
19. „entité adjudicatrice“: toute entité, publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de tramway, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur,
20. **„type“: un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique;**
21. „série“: un nombre de véhicules identiques dont la conception et la réalisation relève du même type;
22. „surveillance“: les dispositions prises par l'Administration pour surveiller les performances en matière de sécurité après qu'elle a accordé un certificat de sécurité;
23. **„système de gestion“: l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités;**
24. „contrôle“: les dispositifs mis en place par les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure ou les entités en charge de la maintenance pour vérifier que leur système de gestion est correctement appliqué et efficace;
25. „danger“: une circonstance pouvant mener à un accident;
26. „risque“: la fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage;
27. „analyse de risque“: l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque;
28. „évaluation des risques“: une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint;
29. „appréciation des risques“: le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation des risques;
30. „sécurité“: l'absence de risque inacceptable de dommage;
31. „gestion des risques“: l'application systématique de politiques, procédures et méthodes de gestion aux tâches d'analyse, d'évaluation et de maîtrise des risques;
32. „interfaces“: tous les points d'interaction dans un système ou sous-système, y compris l'exploitation et l'entretien, où différents acteurs du secteur de tramway collaborent pour gérer les risques;
33. „acteurs“: toutes les parties qui participent, directement ou par des accords contractuels, à l'application de la présente loi;
34. „exigences de sécurité“: les caractéristiques de sécurité (qualitatives ou quantitatives, ou, au besoin, qualitatives et quantitatives) devant être observées dans la conception, l'exploitation (y compris les règles d'exploitation) et l'entretien d'un système pour que les objectifs de sécurité établis par la législation ou l'entreprise soient atteints;
35. „mesures de sécurité“: une série de mesures permettant de réduire la fréquence d'occurrence d'un danger ou d'en atténuer les conséquences afin d'atteindre et/ou de maintenir un niveau de risque acceptable;
36. „proposant“:
    a) une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure qui met en œuvre des mesures de maîtrise des risques, ou
    b) une entité chargée de l'entretien qui met en œuvre des mesures de maîtrise de risques, ou
    c) le demandeur d'une autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle;
37. „rapport d'évaluation de la sécurité“: le document contenant les conclusions de l'évaluation du système concerné effectuée par un organisme d'évaluation;

38. „organisme d'évaluation“: la personne, l'organisation ou l'entité indépendante et compétente, externe ou interne, qui procède à des investigations pour formuler un jugement fondé sur des preuves au sujet de l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité qu'il doit satisfaire tel que prévu à l'article 51;
39. „critère d'acceptation des risques“: les éléments au regard desquels l'acceptabilité d'un risque particulier est évaluée; ces critères sont utilisés pour déterminer si le niveau d'un risque est suffisamment bas pour qu'il ne soit pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour le réduire davantage;
40. „registre des dangers“: le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés et les mesures y afférentes, l'origine des dangers et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer;
41. „identification des dangers“: le processus consistant à détecter, à inventorier et à caractériser les dangers;
42. „principe d'acceptation des risques“: les règles utilisées pour déterminer si le risque lié à un ou plusieurs dangers particuliers est acceptable ou non;
43. „règles de l'art“: un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers;
44. „système de référence“: un système dont l'usage a prouvé qu'il présente un niveau de sécurité acceptable et par rapport auquel il est possible d'évaluer, par comparaison, l'acceptabilité des risques présentés par un système en cours d'évaluation;
45. „estimation des risques“: le processus qui est utilisé pour aboutir à une mesure du niveau des risques analysés et qui comprend les étapes suivantes: estimation de la fréquence, analyse des conséquences et intégration des informations y afférentes;
46. „système technique“: un produit ou un ensemble de produits, y compris la conception, la mise en œuvre et la documentation; le développement d'un système technique débute par la spécification de ses exigences et se termine par son acceptation; bien que la conception des interfaces pertinentes avec le comportement humain soit prise en considération, les opérateurs humains et leurs actions ne font pas partie du système technique; le processus d'entretien est décrit dans les manuels d'entretien mais ne fait pas en tant que tel partie du système technique;
47. „accident catastrophique“: un accident touchant généralement un grand nombre de personnes et entraînant de multiples décès;
48. „acceptation de la sécurité“: le statut donné par le proposant au changement sur la base du rapport d'évaluation de la sécurité fourni par l'organisme d'évaluation;
49. „système“: toute partie du système tramway qui, dans le cadre d'une analyse de risque, fait l'objet d'un changement, qu'il soit de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle;
50. „règle nationale de sécurité“: toute règle contenant des exigences en matière de sécurité dans le domaine du tramway, imposée au niveau national et applicable aux entités titulaires d'une certification de la sécurité;
51. **„organisme d'évaluation de la conformité“: l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services“, désignée par son acronyme „ILNAS“, tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;**
52. **„organisme national d'accréditation“: l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme „OLAS“, tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;**
53. „accréditation“: l'accréditation au sens de l'article 1 de la loi du 4 juillet 2014 précitée;
54. „reconnaissance“: l'attestation établie par un organisme national autre que l'organisme national d'accréditation spécifiant que l'organisme d'évaluation satisfait aux exigences établies à l'annexe VIII de la présente loi lui permettant d'exercer l'activité d'évaluation indépendante visée à l'article 51 paragraphes 1 et 2;
55. „défaillance systématique“: une défaillance qui se produit de manière répétée en présence d'une combinaison d'entrées particulière ou dans des conditions environnementales ou d'application particulières;

56. „panne systématique“: une panne inhérente à la spécification, à la conception, à la fabrication, à l'installation, à l'exploitation ou à l'entretien du système évalué;
57. „dispositif de sécurité“: une mesure technique, opérationnelle ou organisationnelle de contrôle des risques située en dehors du système évalué, qui réduit la fréquence d'apparition d'un danger ou atténue la gravité des conséquences potentielles de ce danger;
58. „accident critique“: un accident touchant généralement un très petit nombre de personnes et entraînant au moins un décès;
59. „hautement improbable“: la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-9} par heure d'exploitation;
60. „improbable“: la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-7} par heure d'exploitation;
61. „l'Administration“: l'Administration des Chemins de Fer instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009;
62. „conducteur de tramway“: dénommé ci-après le „conducteur“, toute personne apte et autorisée à conduire, pour le compte d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire d'infrastructure, de façon autonome, responsable et sûre des tramways et véhicules assimilés;
63. „candidat“: toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité;
64. „candidat-conducteur“: toute personne postulant à l'admission ou au maintien à la fonction de conducteur;
65. „employeur“: l'entreprise de tramway ou le gestionnaire d'infrastructure à l'initiative ou pour le compte de laquelle ou duquel un candidat se soumet aux examens prévus à l'article 65 ou suit des cours de formation à des tâches de sécurité;
66. „registre des licences“: le registre regroupant les informations relatives à la licence de conducteur;
67. „registre de l'infrastructure“: le registre regroupant les informations relatives à l'infrastructure de tramway.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat a levé les oppositions formelles concernant d'une part, le point 1 du nouvel article 1er et, de l'autre côté, le point 3 du même article. Il en est de même du point 20 du nouvel article 1er.

Article 3 initial (nouvel article 2)

Cet article propose une définition du „système tramway“ à travers les annexes I, II et III. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 3. *Le système tramway tel que défini à l'annexe I de la présente loi satisfait aux exigences essentielles telles que définies à l'annexe III de la présente loi.*

Le système tramway est constitué de sous-systèmes de nature structurelle et de nature fonctionnelle tels que définis à l'annexe II de la présente loi, y compris les interfaces entre les différents sous-systèmes.

Etant donné que le projet de loi comporte à l'article 2 (initial) les définitions des termes „tramway“, „réseau de tramway“, „véhicule-tramway“ et „sous-systèmes“, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'ajouter à l'article 3 (initial) une définition du „système tramway“. Il propose dès lors de libeller l'article sous rubrique de la façon suivante:

Art. 2. *Le système tramway tel que déterminé à l'annexe I et ses sous-systèmes tels que déterminés à l'annexe II doivent satisfaire aux exigences essentielles précisées à l'annexe III.*

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 4 initial (nouvel article 3)

Cet article définit les missions de l'Administration des Chemins de Fer.

Le libellé de cet article appelle les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat:

– A l'alinéa 1er, il demande de supprimer les termes „en conformité avec les dispositions en vigueur“, étant donné qu'ils sont superfétatoires.

– A la lettre a), il y a lieu de préciser dans quel registre les véhicules-tramways doivent être inscrits.
– A la lettre b), il y a lieu de préciser de quel ministre il s'agit: „… du retrait et de la suspension par le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre", de la certification …"

La Commission décide de suivre ces propositions de modifications. Suite à la remarque du Conseil d'Etat de préciser le registre, la Commission décide d'amender le texte du point a) du nouvel article 3 comme suit:

a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour;

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à propos de cet amendement.

Article 5 initial (nouvel article 4)

Cet article précise que l'Administration des Chemins de Fer rend compte, une fois par an, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Il n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 4. *Avant le premier avril de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:*

a) les informations sur l'évolution de la sécurité au système tramway, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis par le ministre sur proposition de l'Administration,

b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité au système tramway,

c) l'évolution de la certification en matière de sécurité,

d) les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure de tramway et des entreprises de tramway et les enseignements qui en ont été tirés.

Article 6 initial (nouvel article 5)

Cet article précise que l'Administration des Chemins de Fer peut confier des missions à du personnel qualifié appartenant à une autorité de sécurité étrangère ou à une société spécialisée sous certaines conditions. Il n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 5. *1. Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut confier des missions à du personnel qualifié appartenant à une autorité de sécurité étrangère ou à une société spécialisée, à condition que:*

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

2. Les frais d'inspection et de contrôlé sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

3. Pour l'exécution ces missions l'Administration peut demander l'assistance des gestionnaires ode l'infrastructure et des entreprises de tramway. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 4 de la présente loi, elle a le droit, de demander rapport aux organes de direction, et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle.

4. Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Article 7 initial (nouvel article 6)

L'article sous rubrique prévoit que, dans la phase d'élaboration des règles de sécurité, l'Administration des chemins de fer doit consulter les parties concernées. Il se lit comme suit:

***Art. 6.** Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées, notamment les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de tramway. Les avis des parties concernées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.*

Le Conseil d'Etat note que, dans la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, il est prévu à l'égard du transport ferroviaire que l'Administration consulte également „les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel". Il se demande pour quelles raisons, la consultation de ces trois types d'acteurs n'est pas prévue au moment de l'élaboration des règles de sécurité du système tramway.

Dans le domaine ferroviaire cela est imposé par la législation ferroviaire (directive 2004/49). Dès lors, dans le domaine du tramway, la question se posait de savoir si cela est faisable et indispensable. Cela ne l'a pas été lors de la rédaction de la loi. Ainsi, les auteurs de la loi ont estimé que la consultation doit être limitée aux parties visées dans le projet de loi initial.

Article 8 initial (nouvel article 7)

Cet article prévoit que l'Administration des chemins de fer établit et publie la liste des règles de sécurité nationales. Il dispose également que le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité et que toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par la présente loi et par les règles de sécurité nationales.

Le Conseil d'Etat constate ce qui suit:

– D'après cet article, il revient à l'Administration des chemins de fer d'établir et de publier la liste des règles nationales de sécurité auxquelles doit se soumettre toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure. S'agissant d'un acte à caractère normatif, on est en présence d'un acte réglementaire qui ne saurait être pris par l'Administration. Le Conseil d'Etat doit s'y opposer formellement, ceci au regard de l'article 36, voire le cas échéant de l'article 32(3) de la Constitution, qui réservent le pouvoir de prendre des règlements au Grand-Duc.
– Les règles nationales de sécurité concernant la mise sur le marché, voire l'utilisation des sous-systèmes du tramway, peuvent comporter des restrictions à la liberté de commerce, réservées de par l'article 11(6) de la Constitution à la loi formelle. En conséquence, pour qu'un règlement grand-ducal puisse être adopté, les principes et points essentiels doivent être définis dans la loi, conformément à l'article 32(3) de la Constitution.
– Au paragraphe 1er, alinéa 1er, et aux paragraphes 2 et 3, il convient d'écrire „règles nationales de sécurité" au lieu de „règles de sécurité nationales".

La Commission du Développement durable décide de modifier les dispositions de cet article en mettant en place un mécanisme parallèle à celui en vigueur dans la législation ferroviaire et en renseignant les points essentiels du règlement grand-ducal. Ainsi, les paragraphes (1), (2) et (4) du nouvel article 7 sont remplacés par les libellés suivants:

(1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.

Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de sécurité qui concernent:

a) les objectifs et méthodes de sécurité;

b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway;

c) l'exploitation d'un réseau tramway, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic;

d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification;

e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.

(2) Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat estime que par l'amendement sous revue, les auteurs répondent à l'opposition formelle que le Conseil d'Etat avait soulevée à l'égard du projet initial prévoyant que l'Administration des chemins de fer peut établir et publier les règles nationales de sécurité. Le libellé du nouvel article 7 prévoit désormais que ces règles sont fixées par règlement grand-ducal. L'amendement fixe en outre les principes et les points essentiels de ce règlement grand-ducal. Partant, le Conseil d'Etat peut lever son opposition formelle.

A défaut pour la loi d'indiquer les personnes ou les autorités chargées de l'élaboration des règles visées, le Conseil d'Etat propose de libeller le début de la deuxième phrase de l'article de la façon suivante: „Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de sécurité qui concernent: …"

Article 9 initial (nouvel article 8)

Cet article prévoit que le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système tramway et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 8. *Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système tramway et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 8, paragraphe 1er et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 23 paragraphe 2 de la présente loi.*

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

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise de tramway dans l'exploitation du système tramway n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise de tramway respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure.

Article 10 initial (nouvel article 9)

Cet article prévoit que la mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues au titre V relatif à la licence d'activité et à la certification de sécurité de la présente loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 10. *La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues au titre V relatif à la licence d'activité et à la certification de sécurité de la présente loi.*

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à article 11 de la présente loi, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises

certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier.

Le Conseil d'Etat propose de préciser la référence à la fin de l'alinéa 2 en indiquant qu'il s'agit de couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 17. La Commission fait sienne cette proposition et l'article se lira comme suit:

Art. 9. *La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues aux chapitres 4 et 5 relatifs à la licence d'activité et à la certification de sécurité ~~de la présente loi~~.*

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à l'article 10 de la présente loi, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 16.

Article 11 initial (nouvel article 10)

L'article 11 précise les conditions à remplir par l'exploitant pour mettre en œuvre l'activité de transport par tramway ou l'exploitation de l'infrastructure. Il se lit comme suit:

Art. 10. *Toute entité exerçant des activités de transport et/ou de gestion de l'infrastructure de tramway doit être titulaire d'une licence d'activité délivrée conformément au chapitre 4 et d'une certification de sécurité conformément au chapitre 5.*

Une entité peut exercer conjointement les activités d'entreprise de tramway et de gestionnaire d'infrastructure.

Le Conseil d'Etat note que le projet ne fournit aucune indication quant au mode d'instruction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la licence d'activité, tel que ceci est prévu à l'article 22 pour le certificat de sécurité.

Article 12 initial (nouvel article 11)

Cet article désigne l'autorité responsable pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 12. *L'autorité responsable pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait pour les motifs et dans les formes prévues ci-après d'une licence d'activité est le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme „le ministre".*

Le Conseil d'Etat propose de libeller l'article sous examen de la façon suivante:

Art. 11. *Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévus ci-après.*

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 13 initial (nouvel article 12)

Cet article prévoit les conditions à remplir afin d'obtenir et de détenir une licence valable. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 13. *Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes:*

- *d'honorabilité*
- *de capacité financière appropriée*
- *de capacité professionnelle*
- *en matière de couverture de la responsabilité civile,*

spécifiées aux articles 14 à 17.

Le Conseil d'Etat propose de préciser au premier tiret qu'il s'agit de l'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité qui fait la demande d'une licence d'activité. Finalement et afin d'améliorer la lisibilité du dispositif, le Conseil d'Etat propose d'insérer les termes de la fin du paragraphe libellés „spécifiées aux articles 14 à 17" à l'endroit des termes „conditions suivantes" et d'écrire „… remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 14 à 17:". La Commission fait siennes ces propositions. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 12. *Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 13 à 16:*

– *d'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité*
– *de capacité financière appropriée*
– *de capacité professionnelle*
– *en matière de couverture de la responsabilité civile.*

Article 14 initial (nouvel article 13)

Cet article décrit exigences en matière d'honorabilité. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 13. *L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu.*

Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le ou les dirigeants

– *n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, notamment pour des infractions commises dans le domaine commercial;*
– *n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;*
– *n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport de tramway, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité;*
– *n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail.*

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

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.

Le Conseil d'Etat note que le texte sous rubrique est fortement inspiré de l'article 8 de la loi précitée du 11 juin 1999, sauf qu'il est complété par un alinéa autorisant le ministre à traiter des données judiciaires dans le cadre de la gestion des licences sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Or, le texte, de même que le commentaire de l'article restent muets quant à la finalité poursuivie par ce traitement, de sorte que le Conseil d'Etat n'est pas en mesure de juger de la nécessité et de la proportionnalité de cette conservation de données judiciaires. Le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous rubrique pour être contraire à l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et à l'article 5 de la Convention du 28 janvier 1981 pour la protection à l'égard du traitement automatisé des données. En outre, si l'honorabilité des dirigeants s'apprécie sur base de leurs antécédents judiciaires, le Conseil d'Etat est d'avis que le recours au casier judiciaire s'impose à chaque fois qu'un examen d'honorabilité s'avère nécessaire. Par conséquent, le traitement des données judiciaires tel que prévu dans la disposition sous rubrique est sans utilité et la disposition peut être supprimée.

La Commission approuve la logique de la Haute Corporation et propose de supprimer le dernier alinéa du nouvel article 13.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat peut lever son opposition formelle formulée à l'égard à l'égard de l'article 14 initial notamment pour non-respect de l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Article 15 initial (nouvel article 14)

Cet article a trait à la capacité financière de l'entreprise. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 14. *1. La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du*

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

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

Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:

a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;

b) fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;

c) capital d'exploitation;

d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;

e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.

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

En vue de l'appréciation de la capacité financière l'entreprise doit présenter un rapport d'un réviseur d'entreprises qui comporte en particulier toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au premier alinéa du présent paragraphe et qui est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

Article 16 initial (nouvel article 15)

Cet article a trait à la capacité professionnelle de l'entreprise. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

***Art. 16.** L'entité apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux activités pour lesquelles la licence sera valable.*

L'entité doit respecter les dispositions légales en matière fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel au service, de ses voyageurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.

Le Conseil d'Etat note que cet article est inspiré de l'article 10 de la loi précitée du 11 juin 1999. Or, si dans le contexte de la transposition en droit national d'une directive européenne concernant l'accès d'entreprises européennes au réseau ferroviaire luxembourgeois, les dispositions de l'alinéa 2 peuvent être justifiées, elles sont entièrement superfétatoires dans le contexte du projet sous avis et le Conseil d'Etat demande dès lors leur suppression. Il demande encore de remplacer la conjugaison „sera" par „est". la Commission fait siennes ces propositions et l'article se lira comme suit:

***Art. 15.** L'entité apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux activités pour lesquelles la licence est valable.*

~~L'entité doit respecter les dispositions légales en matière fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel au service, de ses voyageurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.~~

Article 17 initial (nouvel article 16)

Cet article prévoit que l'entité doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

***Art. 16.** L'entité doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières, de sa responsabilité civile, pour le moins dans*

le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport de tramway.

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

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

Article 18 initial (nouvel article 17)

Cet article a trait à la validité de la licence. Le Conseil d'Etat propose d'écrire, d'une part, les nombres en toutes lettres. La Commission fait sienne cette proposition et l'article se lira comme suit:

Art. 17. *La licence est valable aussi longtemps que l'entité remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, le ministre peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les dix ans.*

Des dispositions spécifiques, concernant la suspension ou le retrait d'une licence, peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Article 19 initial (nouvel article 18)

Cet article a trait à l'*approbation, la suspension et la révocation des licences*.

Le Conseil d'Etat propose:

– de libeller le paragraphe 5 de la façon suivante: „…, le ministre lui retire la licence, s'il est convaincu qu'il n'existe pas …"
– à l'endroit des paragraphes 1er et 5, de remplacer le terme „elle" par „il", à trois reprises.
– au paragraphe 2, d'écrire „paragraphe 1er".

L'article se lira donc comme suit:

Art. 18. *(1) Le ministre peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre par une entité à laquelle il a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.*

Le ministre suspend ou retire la licence s'il constate que l'entité ne satisfait plus aux exigences.

(2) Nonobstant le paragraphe 1er, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, le ministre peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entité, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

(3) Le titulaire d'une licence doit informer le ministre dans les meilleurs délais de toute modification pouvant affecter la validité de la licence. En cas de modification affectant la validité d'une licence, le ministre peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande. L'entité en cause peut poursuivre ses activités, à moins que le ministre ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée.

(4) Si une entité envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise au ministre en vue d'un réexamen.

(5) Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entité, le ministre lui retire la licence s'il est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

Article 20 initial (nouvel article 19)

Cet article concerne les procédures de délivrance des licences. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 20. Procédure de délivrance des licences

1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par une inscription au Mémorial B.

2. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Le ministre prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.

3. Les décisions du ministre sont soumises à un contrôle juridictionnel.

Au paragraphe 1er, le Conseil d'Etat se demande si l'intention des auteurs était de rendre publiques, à travers une inscription au Mémorial B, les différentes étapes de la procédure de délivrance ou le fait de l'introduction d'une demande, voire même uniquement la décision concernant une licence accordée et demande que le texte soit précisé à cet égard.

Au paragraphe 2, le Conseil d'Etat demande aux auteurs de supprimer la deuxième phrase pour manque de valeur normative, à moins de préciser de quelles informations il s'agit exactement.

Le Conseil d'Etat demande la suppression de l'alinéa 3, étant donné qu'il est superfétatoire par rapport au droit commun résultant de la loi du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.

A l'instar de la publication dans le registre européen des licences (ERADIS), la commission parlementaire a estimé, en guise de transparence et de parallélisme, nécessaire de prévoir également la publication des licences. Or, au vu du fait qu'une seule entreprise est, du moins pour le moment, susceptible de solliciter une telle licence, tout intéressé est libre de demander une copie auprès du ministre en cas de besoin. Le nouvel article 19 est donc libellé comme suit:

Art. 19. *Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à ce propos.

Article 21 initial (nouvel article 20)

Cet article prévoit que les prestations des services de transport de personnes, d'un côté, et de gestion de l'infrastructure, de l'autre côté, nécessitent des certifications en matière de sécurité de la part des exploitants respectifs. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 21. *La prestation des activités de transport d'une part et de gestion de l'infrastructure d'autre part nécessite la détention d'une certification spécifique à l'activité concernée de l'entité.*

a) La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.

b) La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Selon le Conseil d'Etat, l'alinéa 1er n'apporte pas de plus-value normative par rapport aux lettres a) et b) et peut être supprimé.

A la lettre a), le texte prévoit un certificat de sécurité pour la prestation de transport et à la lettre b), il prévoit un agrément de sécurité pour la gestion de l'infrastructure de tramway. Ces deux types d'agrément ont probablement été repris du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010. Or, la suite du texte sous examen ne différencie plus entre l'agrément pour les infrastructures et le certificat pour les véhicules. Le Conseil d'Etat propose dès lors de faire abstraction de l'usage du terme „agrément" à la lettre b).

En outre, il y a lieu de préciser de quelle „entité" il est question en renvoyant à celles visées à l'article 11.

A la lettre b), le libellé selon lequel „l'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire" est ambigu. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'Etat demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, que le libellé sous examen soit précisé.

La Commission décide d'amender le nouvel article 20 et de le libeller comme suit:

Art. 20. *La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.*

La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure au niveau de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Le terme de certification concerne l'action de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure et résulte en un certificat pour une entreprise de tramway et un agrément pour le gestionnaire d'infrastructure.

Il y a des différences de paramètres permettant de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure.

Dès lors la différenciation d'appellation (certificat ou agrément) suite au processus de certification (qui lui est identique pour les deux entités) est justifiée.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat lève son opposition formelle tout en proposant d'écrire à l'alinéa 2 „au niveau de la conception" au singulier.

Article 22 initial (nouvel article 21)

Cet article a trait à la délivrance, au renouvellement, au réexamen et au retrait de la certification de sécurité. Il appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'Etat:

– Au paragraphe 1er, alinéa 2, il faut préciser qu'il s'agit des entités prévues à l'article 11 qui sont renseignées dans la notification.
– Au paragraphe 3, le Conseil d'Etat est d'avis que „vérifier la validité de la certification de sécurité" revient à „vérifier le respect des conditions de validité" et il demande donc la suppression de la deuxième partie de la phrase.
– Au même paragraphe, l'alinéa 3 est superfétatoire, les dispositions nationales y énumérées étant de toute façon à respecter.
– A l'alinéa 4, le Conseil d'Etat demande la suppression du terme „constaté". En effet, un manquement doit être signalé à l'Administration dès que le titulaire de la certification en a pris connaissance sans que cela ne doive être „constaté" de façon formelle.
– A l'alinéa 5, le lien logique de l'agencement des conditions selon lesquelles le ministre procède au retrait de la certification est à revoir. Tel que le texte est libellé, les deux conditions doivent être remplies cumulativement pour que la certification puisse être retirée. Le Conseil d'Etat doute cependant que ceci traduise la volonté des auteurs.
– Le paragraphe 4 est à supprimer car superfétatoire. En effet, dans le cadre d'une loi ou d'un règlement fixant les conditions à remplir pour l'octroi d'une autorisation, il n'est pas nécessaire de prévoir que les décisions de refus ou de retrait doivent être motivées, étant donné qu'il s'agit d'un double emploi avec le droit commun inscrit dans la loi du 1er décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, précisée par le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes
– A l'endroit du paragraphe 3, alinéa 3, il convient d'agencer le texte du dispositif pour lire: „[…] en cas de manquement grave ou répété de l'entité".

La Commission décide de libeller le nouvel article 21 comme suit:

Art. 21. *(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.*

La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

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

Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

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

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

(3) L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du Ministre.

(4) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe (3).

Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.

L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.

Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

Dans la législation ferroviaire (article 15 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire), les conditions sont alternatives, d'où l'emploi du terme „ou". Dans le projet de loi initial, les deux conditions sont effectivement cumulatives et donc le retrait est en théorie moins facilité. La Commission a également fait siennes toutes les propositions de texte de la Haute Corporation pour cet article.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat soulève ce qui suit: l'amendement sous examen porte sur le nouvel article 21. Au paragraphe 1er, alinéa 2, le Conseil d'Etat est à se demander s'il ne s'agit pas des entités prévues à l'article 10 auxquelles il est fait référence. Le cas échéant, le renvoi doit être corrigé.

Au paragraphe 3, il est prévu que le ministre approuve la méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité élaborée par l'Administration. Deux lectures sont possibles.

Si cette „méthode d'évaluation" détaille l'évaluation portant sur le respect des critères d'éligibilité des demandes de certification, son adoption par le ministre est à considérer comme un acte réglementaire et le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au texte sous examen étant donné que, d'après l'article 36 de la Constitution, la loi ne peut conférer un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement. l'attention sur le fait que la méthode d'évaluation relève d'une matière réservée à la loi de par l'article 11(6) de la Constitution. Si les auteurs envisagent de renvoyer à un règlement grand-ducal, les critères prévus à l'article 32(3) de la Constitution doivent être respectés. Le Conseil d'Etat attire sur le fait que la méthode d'évaluation relève d'une matière réservée à la loi de par l'article 11(6) de la Constitution.

Par contre, si les auteurs visent par „la méthode d'évaluation" des éléments exclusivement procéduraux liés à l'examen des demandes de certification, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il n'y a pas lieu de fixer dans la loi les règles d'adoption des procédures liées au fonctionnement interne à l'Administration. **La suppression du paragraphe sous examen s'impose par conséquent.**

En renvoyant à son examen relatif au paragraphe 3, le Conseil d'Etat exige également la suppression de l'ajout au paragraphe 4.

Par conséquent, le nouvel article se lira comme suit:

Art. 21. *(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.*

La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 10, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

(2) En vue de l'instruction des demandes en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à

l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.

Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

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

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

(3) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité.

Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.

L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.

Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

Article 23 initial (nouvel article 22)

Cet article prévoit les conditions pour obtenir une certification en matière de sécurité. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

***Art. 23.** 1. En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways.*

2. En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande notamment une copie de la licence prévue au chapitre I du présent titre. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications à la base de cette demande.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes:

– Au paragraphe 1er, il y a lieu de préciser les „activités" que les entités doivent exercer à titre principal. En outre, en limitant les entités visées à celles qui „assurent la traction de tramway", le paragraphe ne s'applique qu'aux „entreprises de tramway" et non pas aux gestionnaires de l'infrastructure. Or, le chapitre s'applique aux deux types d'entités. Le libellé est à préciser à cet égard.
– Il note l'insécurité juridique due à l'emploi du terme „notamment" au paragraphe 2, étant donné que celui-ci engendre une incertitude quant aux documents que les entités doivent adjoindre à leur demande. Il insiste à voir omettre ce terme.
– Le Gouvernement s'étant engagé à simplifier les procédures administratives, il est difficilement justifiable que les administrés se voient obligés de remettre à l'Administration une copie de la licence d'activité que cette même administration a établie à leur sujet.
– La fin de la deuxième phrase du paragraphe 2 est inintelligible. Que faut-il entendre par „les modifications à la base de cette demande", étant donné que l'article 23 ne concerne *a priori* pas la modification d'une certification de sécurité. Le commentaire des articles, qui se limite essentiellement à recopier le libellé des articles, est sans aucune valeur ajoutée à cet égard.

En raison de toutes ces imprécisions conduisant à de multiples risques d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au libellé de l'article sous rubrique.

Afin de donner suite à ces critiques, le nouvel article 22 est libellé comme suit:

***Art. 22.** (1) En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway.*

(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate qu'au paragraphe 1er, il y a lieu de préciser les „activités" que les entités doivent exercer à titre principal. Tel que le paragraphe est libellé, il ne

ressort pas que ces activités principales sont nécessairement soit la traction de tramways soit la gestion de l'infrastructure de tramway. Par conséquent, il propose une formulation. L'amendement n'appelle pas d'autre observation. Partant, le Conseil d'Etat peut lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 23 initial.

Le Conseil d'Etat propose dès lors de libeller le paragraphe 1er de la façon suivante:

„(1) Afin de pouvoir obtenir une certification en matière de sécurité, les entités prévues à l'article 10 doivent répondre aux conditions suivantes:

a) être établies au Luxembourg et y disposer d'un siège d'opération;

b) exercer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway à titre principal."

Au vu de ce qui précède, le nouvel article se lira comme suit:

Art. 22. *(1) Afin de pouvoir obtenir une certification en matière de sécurité, les entités prévues à l'article 10 doivent répondre aux conditions suivantes:*

a) être établies au Luxembourg et y disposer d'un siège d'opération;

b) exercer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway à titre principal.

(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.

Article 24 initial (nouvel article 23)

Cet article concerne le système de gestion de la sécurité. Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes:

– Quant au paragraphe 1er, il renvoie à son observation formulée à l'égard de l'article 21, relative à la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité. Il y a lieu de préciser si la certification constate la conformité de ce système ou l'engagement de l'entité de se conformer audit système.
– Le terme „portée" pour désigner l'étendue des activités couvertes est impropre et doit être remplacé.
– Quant au paragraphe 3, à la lettre j), le mot „régulier" manque de précision. En effet, l'emploi de cet adjectif peut prêter à des appréciations divergentes.

La Commission, suite aux commentaires du Conseil d'Etat, précise les dispositions afférentes. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 23. *(**1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes.***

(2) Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de tramway. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

(3) Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

dans les règles nationales,

ou dans d'autres règles pertinentes ou dans les décisions de l'autorité,

et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en oeuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant au moins un audit annuel du système de gestion de la sécurité.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose de reprendre au paragraphe 1er le libellé du nouvel article 20 et de le formuler de la façon suivante:

„(1) La certification atteste l'acceptation du système de gestion de la sécurité mis en place par l'entité. Elle précise les activités couvertes."

Article 25 initial (nouvel article 24)

Cet article concerne la certification de sécurité. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 24. *1. La certification de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.*

En vue de son renouvellement, l'entité doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'Administration.

2. La certification de sécurité est mise à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le titulaire de la certification de sécurité informe sans délai l'Administration de toute modification de ce type.

Article 26 initial (nouvel article 25)

Cet article concerne la procédure de mise en service. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 25 *L'Administration autorise au préalable la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway qui sont implantés ou exploités sur les réseaux de tramway.*

Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles visées au chapitre 2.

L'Administration vérifie:

– *la conformité du sous-système par rapport aux règles nationales applicables en la matière,*

– *la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent et,*

– *l'intégration en sécurité des sous-systèmes.*

Article 27 initial (nouvel article 26)

Cet article prévoit que l'Administration vérifie, avant que les sous-systèmes soient mis en service qu'ils soient conformes aux règles nationales de sécurité en matière d'exploitation et de maintenance. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 27. *L'Administration vérifie, avant que ces sous-systèmes soient mis en service qu'ils soient conformes, le cas échéant, aux règles nationales de sécurité en matière d'exploitation et de maintenance.*

Article 28 initial (nouvel article 27)

Cet article précise la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service.

Si, quant au fond, le Conseil d'Etat n'émet aucune observation. Quant à la forme, il demande, au paragraphe 2, alinéas 1er et 2, d'écarter l'expression „dans les meilleurs délais" car superfétatoire, un délai étant prévu dans les deux cas de figure. La commission parlementaire fait sienne cette suggestion. Par ailleurs, étant donné la remarque du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 32 initial et la décision de la Commission de supprimer l'article 32, l'introduction d'un nouveau paragraphe 3 s'impose. Ce nouveau paragraphe 3 est libellé comme suit:

(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.

Le nouvel article 27 se lira donc comme suit:

***Art. 27.** (1) Le requérant soumet à l'Administration un dossier concernant le ou l'ensemble de sous-systèmes et leur usage prévus sur un réseau tramway, comportant les informations suivantes:*

a) la déclaration de vérification;

b) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le sous-système répond aux exigences essentielles et est compatible avec les autres sous-systèmes;

c) les éléments afférents à la certification de conformité;

d) le programme de maintenance;

e) le cas échéant, les documents justificatifs attestant que la mise en service du sous-système a déjà été autorisée;

f) le cas échéant, les registres faisant apparaître l'historique de la maintenance du sous-système ainsi que les modifications techniques apportées après l'autorisation;

(2) L'Administration fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service.

Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'Administration, ~~dans les meilleurs délais et~~ au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique.

L'Administration peut demander que:

– *des informations complémentaires soient fournies,*
– *des analyses de risque soient effectuées en application, ou*
– *que des essais soient réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 1 des points b) et f) du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur.*

Dès lors, la décision de l'Administration intervient ~~dans les meilleurs délais et~~ au plus tard

i) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'Administration;

ii) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration.

L'Administration définit, après consultation du requérant, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le requérant, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément à la présente loi sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises de tramway et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation sur les réseaux tramway conformément au chapitre 4.

(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque qu'afin de renforcer la précision du texte, le Conseil d'Etat propose de remplacer le terme „certifier" par celui de „attester", étant donné que la compétence relative aux certifications prévues dans le projet sous avis ne revient pas aux requérants. Partant, il propose également de conjuguer le verbe „être" à l'indicatif présent.

Par conséquent, le nouvel article 27 se lira comme suit:

__Art. 27.__ (1) Le requérant soumet à l'Administration un dossier concernant le ou l'ensemble de sous-systèmes et leur usage prévus sur un réseau tramway, comportant les informations suivantes:

a) la déclaration de vérification;

b) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le sous-système répond aux exigences essentielles et est compatible avec les autres sous-systèmes;

c) les éléments afférents à la certification de conformité;

d) le programme de maintenance;

e) le cas échéant, les documents justificatifs attestant que la mise en service du sous-système a déjà été autorisée;

f) le cas échéant, les registres faisant apparaître l'historique de la maintenance du sous-système ainsi que les modifications techniques apportées après l'autorisation;

(2) L'Administration fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service.

Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'Administration, ~~dans les meilleurs délais et~~ au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique.

L'Administration peut demander que:

– des informations complémentaires soient fournies,

– des analyses de risque soient effectuées en application, ou

– que des essais soient réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 1 des points b) et f) du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur.

Dès lors, la décision de l'Administration intervient ~~dans les meilleurs délais et~~ au plus tard

i) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'Administration;

ii) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration.

L'Administration définit, après consultation du requérant, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le requérant, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément à la présente loi sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises de tramway et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation sur les réseaux tramway conformément au chapitre 4.

(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit attester que toutes les mesures appropriées sont prises pour que ces sous-systèmes sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie."

Article 29 initial (nouvel article 28)

Cet article prévoit les modalités de suspension et de révocation de l'autorisation. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 28. *Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation émise par elle-même.*

L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.

Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation de l'autorisation prévue au paragraphe suivant.

La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au chapitre 5.

Article 30 initial

L'article précise les dispositions quant à la procédure administrative à suivre et se lit comme suit:

Art. 30. *Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration des Chemins de Fer doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.*

Si la décision est maintenue, le requérant, pour des raisons dûment justifiées, peut demander au ministre de revoir la décision de l'Administration.

Etant donné que cette procédure résulte à suffisance de la loi et du règlement précités respectivement du 1er décembre 1978 et du 8 juin 1979, le Conseil d'Etat insiste à ce que cet article soit supprimé. La Commission fait sienne cette proposition.

Article 31 initial (nouvel article 29)

Cet article prévoit qu'après la mise en service des sous-systèmes, cette vérification a lieu par l'Administration, d'une part pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité et, d'autre part, pour les véhicules-tramways, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité.

Le Conseil d'Etat renvoie à l'examen de l'article 21 et propose de faire abstraction du terme „agrément". En outre, les termes „ces sous-systèmes" et „cette vérification" ne sont pas clairs en ce sens que le dispositif ne précise ni les sous-systèmes ni la vérification dont il est question exactement. Le Conseil d'Etat demande dès lors sous peine d'opposition formelle, pour des raisons de sécurité juridique que le libellé sous avis soit précisé.

La Commission décide de libeller comme suit la première phrase du nouvel article 29: *„Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration: (...)"*. Au vu de la modification de la définition de „type" au point 20 de l'article 2 initial et au vu des explications relatives à la différence entre certification et agrément (voir amendement 12 ci-avant), le texte est dorénavant plus compréhensible.

L'article se lira donc comme suit:

Art. 29. Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration*:*

a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité;

b) pour les véhicules-tramways, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat lève l'opposition formelle.

Article 32 initial

L'article 32 initial énumère une série de conditions auxquelles la demande d'un certificat de sécurité doit satisfaire. Il se lit comme suit:

Art. 32. *A ces fins, le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.*

En particulier, la cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.

De l'avis du Conseil d'Etat, ces conditions trouvent leur place plutôt parmi l'énumération des informations requises à l'article 28. Le Conseil d'Etat se demande donc s'il n'y a pas lieu de reprendre l'essentiel des conditions de l'article sous rubrique à l'endroit de l'article 28 et de supprimer l'article 32. La Commission fait sienne cette proposition.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 33 initial

L'article sous revue concerne l'exploitation des sous-systèmes et se lit comme suit:

Art. 33. *Les sous-systèmes sont exploités en conformité avec les exigences essentielles les concernant.*

Selon le Conseil d'Etat, il ne trouve pas sa place au Titre VI relatif aux autorisations de mise en service. En outre, il est redondant avec le libellé de l'article 3. La Commission décide donc de supprimer cet article.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 34 initial

L'article est recopié de l'article 15, paragraphe 6, du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010. Il se lit comme suit:

Art. 34. *Dans le cas d'un sous-système qui a déjà été mis en service dans un autre Etat, l'Administration peut appliquer, sans réduire le niveau global de sécurité le principe de la reconnaissance mutuelle.*

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de préciser qu'il s'agit d'un autre Etat membre de l'Union européenne et d'indiquer selon quelles procédures ou normes de sécurité la reconnaissance mutuelle peut être appliquée. La Commission décide de supprimer cet article, qui est superfétatoire et l'Administration applique la procédure ordinaire.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 35 initial (nouvel article 30)

Cet article prévoit que l'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 30. *L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes compétents et les requérants restent responsables de la conformité du sous-système, y compris les véhicules-tramways, par rapport aux exigences techniques et critères imposés.*

Article 36 initial (nouvel article 31)

Cet article a trait à la conformité avec les dispositions nationales. De l'avis du Conseil d'Etat, le paragraphe 3 est à supprimer, en premier lieu, parce qu'il ne trouve pas sa place à cet endroit et, en second lieu, parce qu'il est redondant avec l'article 42. La Commission fait sienne cette proposition et l'article se lira comme suit:

Art. 31. *(1) Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway sont considérés comme conformes aux exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration de vérification.*

(2) Sur base d'une proposition préalable du requérant et pour chaque sous-système, l'Administration établit et publie une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles.

L'Administration veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées.

~~*3. Le ministre agrée également les organismes compétents chargés d'appliquer dans le cas de ces règles techniques la procédure de vérification visée à l'article 38 de la présente loi.*~~

Article 37 initial

Cet article concerne la procédure d'établissement de la déclaration de vérification et se lit comme suit:

Art. 37. Procédure d'établissement de la déclaration de vérification

En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification définie par le ministre sur proposition de l'Administration.

Le Conseil d'Etat propose de reprendre les idées essentielles de l'article sous rubrique à l'article 38, paragraphe 1er. La Commission fait sienne cette proposition.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 38 initial (nouvel article 32)

Cet article a trait à la vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques.

Le Conseil d'Etat se demande s'il n'y a pas de contradiction entre le paragraphe 1er précisant que l'instruction de vérification de la conformité est à charge du requérant et le paragraphe 5 qui stipule que la prestation à fournir par l'organisme compétent est à charge du fabricant ou de son mandataire, le requérant, défini à l'article 32, ne devant pas nécessairement être le fabricant du sous-système ou son mandataire. Il y a lieu de préciser la disposition.

En outre, si le Conseil d'Etat est suivi dans sa proposition à l'égard de l'article 37, le paragraphe 1er de l'article sous revue pourrait être libellé de la façon suivante: „(1) En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage telle que définie par le ministre sur proposition de l'Administration."

La Commission fait sienne cette proposition. Au paragraphe (5), les mots „du fabricant et de son mandataire" sont remplacés par „du requérant", afin de clarifier le texte et d'intégrer l'idée de l'article 37 initial qui est supprimé. Le nouvel article 32 se lira comme suit:

Art. 32. *(1) En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage telle que définie par le ministre sur proposition de l'Administration.*

(2) La mission de l'organisme compétent, chargé de la vérification d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans les registres prévus aux articles 39 et 40 ~~de la présente loi~~.

(3) L'organisme compétent est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système.

Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

(4) L'organisme compétent délivre les certificats de vérification. Il peut également délivrer des certificats de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.

(5) Les prestations à fournir par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure assorties des épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du ***requérant****. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 39 initial (nouvel article 33)

Cet article a trait à la non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 39. *Lorsque l'Administration constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.*

Article 40 initial (nouvel article 34)

Cet article a trait à la mise en service de sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement.

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 2 de l'article est identique à l'article 30, mis à part la dernière phrase qui prévoit à l'article 30 que le requérant peut s'adresser au ministre pour que celui-ci revoie une décision de refus. Le Conseil d'Etat renvoie néanmoins à l'examen de l'article 30 et demande la suppression du paragraphe 2. Les paragraphes 3 et 4 sont identiques au libellé de l'article 29. Le Conseil d'Etat demande aux auteurs de réaménager le dispositif de telle façon que des redites soient évitées.

La Commission fait siennes les propositions du Conseil d'Etat de supprimer les paragraphes 2 à 4 et l'article se lira comme suit:

Art. 34. *Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduit auprès de l'Administration un dossier décrivant le projet.*

L'Administration examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

L'Administration arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le requérant ait introduit le dossier complet.

La décision d'autorisation de mise en service peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

~~2. Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.~~

~~3. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation.~~

~~L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.~~

~~Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation prévue au paragraphe 4.~~

~~4. La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.~~

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 41 initial (nouvel article 35)

Cet article concerne les autorisations par type.

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 1er de cet article est incohérent et s'y oppose formellement pour des raisons de sécurité juridique. En effet, selon sa définition prévue à l'article 2, point 20, le terme „type" concerne uniquement des véhicules et ne s'applique pas aux sous-systèmes du tramway. Il faut dès lors clarifier si les dispositions de l'autorisation par type ne sont applicables que pour les véhicules du système tramway ou également pour d'autres sous-systèmes. Ceci a une incidence sur tous les paragraphes de l'article.

L'article 35 se lira donc comme suit:

Art. 35. *(1) L'Administration peut délivrer des autorisations par type. L'autorisation pour un sous-système porte également sur le type correspondant.*

(2) Le sous-système qui est conforme à un type qui a déjà été exploité sur le réseau de tramway est autorisé par l'Administration sur la base d'une déclaration de conformité délivrée antérieurement avec le type considéré présentée par le requérant, sans autre vérification.

~~*3. En cas de modification des règles nationales sur la base desquelles un type de sous-système a été autorisé, le détenteur de l'autorisation par type, s'il désire continuer à exploiter ce type de sous-système, doit immédiatement informer l'Administration.*~~

~~*A cet effet le détenteur:*~~

~~*a) établit un dossier prouvant que le type de sous-système reste conforme aux nouvelles dispositions; sur base de ce dossier l'Administration décide si l'autorisation par type reste valable ou si une nouvelle autorisation doit être demandée;*~~

~~*b) doit le remettre en conformité et introduire une nouvelle demande, s'il est manifeste que le type de sous-système ne répond plus aux nouvelles dispositions.*~~

~~*Les critères que vérifie l'Administration en cas de révision d'une autorisation par type délivrée antérieurement se limitent aux règles ayant été modifiées. Cette nouvelle autorisation par type n'affecte pas les autorisations ayant déjà été délivrées sur le base d'un type autorisé précédemment.*~~

(3) La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec les procédures de vérification fixées par l'Administration.

Article 42 initial (nouvel article 36)

Cet article concerne les organismes compétents. Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a cependant lieu de préciser qu'il s'agit d'Etats membres de l'Union européenne. La Commission décide donc de compléter le paragraphe 4 et de libeller comme suit l'article sous rubrique:

Art. 36 *(1) Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe V de la présente loi, le ministre peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés „organismes compétents".*

Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales des constituants et des sous-systèmes.

(2) Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée au paragraphe 1 sont agréés par arrêté ministériel, sur avis de l'Administration, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence. L'agrément a une durée de validité de cinq ans.

(3) Tout organisme, détenant un tel agrément dont la validité touche à sa fin, peut demander un renouvellement de celui-ci, conformément aux dispositions de cet article.

(4) L'évaluation du ou des organismes candidats interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe V de la présente loi. Les organismes qui sont déjà accrédités ou nommés ***dans un autre Etat de l'Espace économique européen ou en Suisse*** *sont présumés répondre auxdits critères à condition de présenter à l'Administration les documents y relatifs.*

(5) Tout organisme prétendant à être nommé organisme compétent, doit fournir une déclaration tenant lieu de serment qu'il possède les capacités professionnelles d'évaluer la conformité relative au 2ème alinéa du paragraphe 1.

(6) Si un organisme compétent ne satisfait plus aux critères visés dans le présent article, le ministre peut retirer l'agrément dont bénéficie l'organisme en question.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 43 initial (nouvel article 37)

Cet article introduit la notion d'„organisme d'évaluation" et renvoie pour sa définition à l'article 61. Le Conseil d'Etat note qu'il aurait été préférable de prévoir toutes les définitions à l'article 2. L'article se lit comme suit:

Art. 37. *Le requérant peut avoir recours à un organisme d'évaluation tel que prévu à l'article 51 ~~de la présente loi~~ et selon les modalités y prescrites.*

Article 44 initial (nouvel article 38)

Cet article concerne les bureaux techniques. Le Conseil d'Etat note que l'alinéa 3 ne précise pas si ce sont les bureaux techniques qui, dans l'exécution de leur mandat, peuvent procéder à des essais de sous-systèmes sur le réseau du tramway. Il demande que le texte soit précisé afin d'indiquer qui peut procéder à ces essais. A la lecture de ces remarques, la Commission décide de donner la teneur suivante à cet article:

Art. 38. *En vue de l'accomplissement des missions qui leur seront dévolues en vertu de la présente loi, les organismes compétents peuvent avoir recours, en cas de besoin, à des bureaux techniques.*

Les bureaux techniques exerceront leur mandat sous la responsabilité et le contrôle respectivement d'un organisme compétent.

Le requérant de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme compétent et le gestionnaire de l'infrastructure.

Article 45 initial (nouvel article 39)

Cet article concerne le système d'immatriculation des véhicules-tramways.

Au paragraphe 2, le Conseil d'Etat propose de libeller l'alinéa 2 de la façon suivante:„Ce registre recense les informations suivantes: …". En outre, il se demande pourquoi les auteurs ont recours au terme „rame" et en quoi sa signification est divergente du terme „véhicule-tramway" défini à l'article 2, point 9. Il propose de s'en tenir au terme „véhicule-tramway". La commission parlementaire fait siennes ces propositions et l'article se lira comme suit:

Art. 39. *(1) Tout véhicule-tramway mis en service sur le système de tramway porte un numéro qui lui est attribué par l'Administration lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.*

(2) L'Administration tient un registre des véhicules-tramways autorisés. Le registre est accessible sur demande motivée auprès de l'Administration.

Ce registre recense les informations suivantes:

a) numéro d'identification du véhicule-tramway;

b) le numéro d'autorisation de mise en service établie par l'Administration;

c) numéro de construction des éléments constitutifs d'un véhicule-tramway;

d) le détenteur, le constructeur et entité en charge de la maintenance;

e) les caractéristiques techniques du véhicule-tramway;

f) la date de construction;

g) les modifications.

(3) Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre des véhicules-tramways, la destruction d'un véhicule-tramway ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule-tramway.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 46 initial (nouvel article 40)

L'article a trait au registre de l'infrastructure dont la tenue est à assurer par le gestionnaire de l'infrastructure et non pas par l'Administration, tel que cela est le cas pour le registre des véhicules.

Le Conseil d'Etat propose de libeller la première phrase de la façon suivante: „L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure.". La commission parlementaire fait siennes cette proposition et l'article se lira comme suit:

Art. 40. *L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure.*

La tenue du registre est à charge du gestionnaire d'infrastructure.

Le registre est mis à la disposition des intéressés sur leur demande au gestionnaire d'infrastructure.

Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des règles applicables.

Article 47 initial (nouvel article 41)

L'article prévoit que l'Administration publie le registre des organismes compétents et des organismes d'évaluation sans autre précision quant au lieu, à la forme et à la périodicité de cette publication. Le Conseil d'Etat demande que le texte soit précisé à cet égard. La Commission décide d'ajouter *in fine* le bout de phrase „sur son site internet.". Ainsi, la publication se fera à l'instar des registres concernant les organismes compétents et d'évaluation engagés dans le domaine ferroviaire (site internet de l'ACF). L'article se lira comme suit:

***Art. 41.** L'agrément des organismes compétents et la reconnaissance des organismes d'évaluation font l'objet d'un registre tenu et publié par l'Administration **sur son site internet**.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 48 initial

Cet article concerne les langues de correspondance et se lit comme suit:

Art. 48. Langues de correspondance

Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités nationales doivent être rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.

Le Conseil d'Etat est d'avis que le libellé est superfétatoire au regard de l'article 3 de la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues et demande, par conséquent, sa suppression. La Commission fait sienne cette proposition.

Articles 49 et 50 initiaux (nouvel article 42)

Ces deux articles concernent la méthode d'évaluation au regard du certificat et de l'agrément de sécurité et, dans leur version initiale, se lisent comme suit:

Art. 49. Certificat de sécurité

Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificat de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi.

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend:

a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certification de sécurité vise à article 22 introduites par les entreprises de tramway;

b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité a accordé le certificat.

Art. 50. Agrément de sécurité

Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certification de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi.

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend:

a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certificat de sécurité visé à l'article 22 introduites par les entreprises de tramway;

b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité a accordé le certificat.

Le Conseil d'Etat note que, sauf pour leurs titres, les deux articles ont un libellé identique. En outre, le libellé indique que „le présent chapitre vise la méthode d'évaluation […] pour l'obtention de certificat de conformité", alors que le titre du chapitre fait référence à la période „après la délivrance d'un certificat de sécurité". Même si le titre d'un article n'a pas de force normative, le Conseil d'Etat insiste à ce que le libellé et le titre de l'article, voire du chapitre, soient rendus cohérents. Finalement, il y a lieu de préciser l'autorité nationale de sécurité qui accorde les certificats de sécurité.

Pour une meilleure lisibilité, la Commission décide de fusionner les articles 49 et 50 initiaux et de libeller comme suit le nouvel article 42:

Art. 42. *Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5 de la présente loi.*

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.

Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat demande de remplacer à l'alinéa du nouvel article 42 le terme „Elle" par „La méthode".

Ainsi, le nouvel article 42 se lira comme suit:

Art. 42. *Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5.*

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.

La méthode comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.

Article 51 initial

Cet article concerne les procédures d'évaluation des demandes et se lit comme suit:

Art. 51. Procédures d'évaluation des demandes

Lorsqu'elle examine des demandes, l'Administration applique la procédure approuvée par le ministre afin d'évaluer la conformité de ces demandes aux exigences. L'Administration utilise les critères d'évaluation approuvés par le ministre.

Le Conseil d'Etat rappelle que, selon l'intitulé du chapitre, l'article sous rubrique devrait concerner la surveillance après délivrance d'un certificat de sécurité. Or, le libellé de l'article concerne la procédure d'examen des demandes en obtention d'une certification. Le Conseil d'Etat demande dès lors aux auteurs du projet de vérifier le bienfondé de la disposition à l'endroit du Titre VII du projet.

La Commission décide de supprimer cet article, car ce point est dorénavant visé au nouvel article 22.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 52 initial (nouvel article 43)

Cet article concerne la surveillance. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 52. Surveillance

Après avoir accordé un certificat de sécurité, l'Administration surveille la continuité de la mise en œuvre par les entreprises de tramway, de leur système de gestion de la sécurité et appliquent les principes de surveillance exposés dans la méthode approuvée par le ministre.

Article 53 initial (nouvel article 44)

Le libellé de l'article sous examen est repris de l'article 1er du règlement (UE) n° 1078/2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien.

Le Conseil d'Etat note que ce règlement s'applique exclusivement aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure et que les entreprises de tramway n'en font pas partie. Il propose de libeller les paragraphes 1er et 2 de la façon suivante:

„(1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de:

a) gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion;

b) vérifier l'application correcte et l'efficacité […];

c) vérifier si le système […];

d) identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective […].“

La Commission décide de reprendre la proposition de texte du Conseil d'Etat en modifiant le premier point de l'énumération, remplaçant le texte proposé par „gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion;“.

Le nouvel article 44 se lira donc comme suit:

Art. 44 (1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de:

- ***gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion;***
- ***vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux chapitres 4 et 5 ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux chapitres 4 et 5;***
- ***vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés;***
- ***identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.***

(2) *Le présent chapitre s'applique après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi qu'aux entités en charge de la maintenance.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation à formuler.

Article 54 initial (nouvel article 45)

Le libellé de l'article sous rubrique correspond à l'article 3 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Il se lit comme suit:

Art. 45. *(1) Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance:*

a) sont chargés de mener le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi;

b) veillent à ce que les mesures de contrôle des risques mises en œuvre par leurs contractants soient également contrôlées conformément au présent chapitre. A cette fin, ils appliquent le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi ou concluent des dispositions contractuelles imposant à leurs contractants de l'appliquer.

(2) Le processus de contrôle comprend les activités suivantes:

a) définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle;

b) collecte et analyse d'informations;

c) établissement d'un plan d'action pour les cas de manquement inacceptable aux exigences fixées dans le système de management;

d) mise en œuvre du plan d'action éventuellement établi;

e) évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action éventuellement établi.

Article 55 initial (nouvel article 46)

Le libellé de l'article sous rubrique correspond à l'article 4 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Il se lit comme suit:

Art. 46. (1) *Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance, y compris leurs contractants, concluent des dispositions contractuelles garantissant ou ils s'échangent mutuellement toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité obtenues en appliquant le processus de contrôle décrit à l'annexe VI, afin de permettre aux autres*

parties de prendre les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

(2) Si les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance décèlent grâce au processus de contrôle, un risque pertinent pour le sécurité résultant d'anomalies d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements d'équipements techniques, notamment ceux de sous-systèmes structurels, ils signalent ces risques aux autres parties concernées afin de leur permettre de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

Article 56 initial (nouvel article 47)

Le libellé de l'article sous rubrique est inspiré de l'article 5 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Il se lit comme suit:

***Art. 47.** (1) Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de tramway rendent comptent de l'application du présent chapitre à l'Administration dans les rapports annuels sur la sécurité qu'ils lui soumettent.*

(2) Le rapport annuel d'entretien des entités en charge de la maintenance contient des informations sur l'expérience acquise par les entités chargées de l'entretien dans l'application du présent chapitre.

Articles 57 et 58 initiaux (nouvel article 48)

Ces articles s'inspirent du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et, dans leur version initiale, se lisent comme suit:

Art. 57. Objet

1. Le présent chapitre vise une méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques.

Art. 58. Champ d'application

1. Le présent titre s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36 lorsqu'il apporte des changements au système de tramway.

Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle. En ce qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les processus d'exploitation ou d'entretien sont pris en compte conformément aux règles de l'article 59.

2. Lorsque, sur la base d'une évaluation fondée sur les critères fixés à l'article 59, paragraphe 2, points a) à f):

a) le changement est considéré comme significatif, le processus de gestion des risques établi à l'article 60 est appliqué;

b) le changement n'est pas considéré comme significatif, il suffit de conserver la documentation appropriée pour justifier la décision.

3. Le présent chapitre s'applique également aux sous-systèmes de nature structurelle si le changement est significatif au sens de l'article 59, paragraphe 2, auquel cas le processus de gestion des risques établi à l'article 60 est appliqué dans le cadre de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle afin de garantir leur intégration en sécurité dans un système existant.

Le Conseil d'Etat estime que l'article 57 est sans valeur normative et peut être fusionné avec l'article 58 de façon à libeller la première phrase de ce dernier comme suit: „La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36, …"

La Commission fait sienne cette proposition et le nouvel article 48 se lira comme suit:

***Art. 48** (1) La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 1er, point 36, lorsqu'il apporte des changements au système de tramway.*

Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle. En qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les processus d'exploitation ou d'entretien sont pris en compte conformément aux règles de l'article 49.

(2) Lorsque, sur la base d'une évaluation fondée sur les critères fixés à l'article 49, paragraphe 2, points a) à f):

a) le changement est considéré comme significatif, le processus de gestion des risques établi à l'article 50 est appliqué;

b) le changement n'est pas considéré comme significatif, il suffit de conserver la documentation appropriée pour justifier la décision.

(3) Le présent chapitre s'applique également aux sous-systèmes de nature structurelle si le changement est significatif au sens de l'article 49, paragraphe 2, auquel cas le processus de gestion des risques établi à l'article 50 est appliqué dans le cadre de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle afin de garantir leur intégration en sécurité dans un système existant.

Article 59 initial (nouvel article 49)

Cet article correspond à l'article 4 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013.

Le Conseil d'Etat insiste à ce que le début du paragraphe 1er soit supprimé. En effet, si la référence à une „règle nationale" a toute sa signification dans un règlement européen, elle est privée de sens dans un texte de loi nationale. Soit les auteurs suppriment la référence générale à la „règle nationale" soit ils indiquent, dans une formulation positive et avec précision, quelles sont les dispositions nationales à prendre en considération. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à la disposition sous examen.

La Commission se rallie à l'avis du Conseil d'Etat et le nouvel article 49 se lira comme suit:

Art. 49. *(1) ~~**S'il n'existe pas de règle nationale**~~Le proposant prend en compte l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système de tramway.*

Si le changement proposé n'a pas d'incidence sur la sécurité, il n'est pas nécessaire d'appliquer le processus de gestion des risques visé à l'article 50.

(2) Si le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le proposant détermine l'importance du changement, sur la base des critères suivants:

a) conséquence d'une défaillance: le scénario réaliste le plus défavorable en cas de défaillance du système évalué, compte tenu de l'existence de dispositifs de sécurité en dehors de ce système;

b) innovation utilisée dans la mise en œuvre du changement: il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur de tramway que de ce qui est nouveau pour l'organisation mettant en œuvre le changement;

c) complexité du changement;

d) suivi: l'impossibilité de suivre le changement mis en œuvre tout au long du cycle de vie du système et de prendre des mesures adéquates;

e) réversibilité: l'impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement;

f) additionnalité: l'évaluation de l'importance du changement, compte tenu de tous les changements liés à la sécurité qui ont été apportés récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérés comme significatifs.

(3) Le proposant conserve une documentation appropriée pour justifier sa décision.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat lève l'opposition formelle à ce propos.

Article 60 initial (nouvel article 50)

Le libellé de l'article correspond à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Il se lit comme suit:

Art. 50. *(1) Le proposant est chargé d'appliquer le présent chapitre, y compris d'évaluer l'importance du changement sur la base des critères de l'article 49, et de mener le processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.*

(2) Le proposant veille à ce que les risques introduits par ses fournisseurs et par ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, soient également gérés conformément au présent chapitre. A cette fin, le proposant peut demander, en vertu d'arrangements contractuels, que ses fournisseurs et ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, participent au processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.

Article 61 initial (nouvel article 51)

Le libellé de l'article sous rubrique s'inspire de l'article 6 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013.

Il appelle les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat. En premier lieu, il est inconcevable que l'Administration fixe elle-même ses propres compétences, voire décide si elle offre ou non un service spécifique en relation avec l'évaluation des risques tel qu'il est prévu au paragraphe 4. En outre, si un service figure parmi les missions arrêtées dans la loi organique de l'Administration, celle-ci est dans l'obligation de l'exécuter. Le Conseil d'Etat attire, par ailleurs, l'attention des auteurs sur le fait que le règlement prévoit certes la possibilité pour l'Etat membre de reconnaître l'autorité nationale de sécurité, c'est-à-dire l'Administration des chemins de fer, en tant qu'organisme d'évaluation, mais dit que dans ce cas il est également de sa responsabilité de veiller à ce que l'autorité en question réponde aux exigences fixées à l'annexe VII. En outre, les fonctions d'organisme d'évaluation de l'autorité nationale de sécurité doivent dans ce cas être mises en œuvre de façon indépendante de ses autres fonctions, et, d'après le paragraphe 2 du règlement, ceci doit pouvoir être démontré. Même si le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 ne s'applique pas directement aux systèmes de tramways, le Conseil d'Etat est d'avis que les deux cas devraient être traités de la même manière.

La Commission poursuit la logique développée par la Haute Corporation et propose de supprimer le paragraphe (4) qui prévoyait que l'Administration puisse être choisie comme organisme d'évaluation. Le nouvel article 51 se lira donc comme suit:

Art. 51 *(1) Un organisme d'évaluation évalue en toute indépendance l'adéquation tant de l'application du processus de gestion des risques décrit à l'annexe VII que des résultats de ce processus. Ledit organisme satisfait aux critères énoncés à l'annexe VIII de la présente loi.*

(2) Aux fins de l'évaluation indépendante, l'organisme d'évaluation:

a) veille à comprendre dans les détails le changement significatif sur la base de la documentation fournie par le proposant;

b) évalue les processus de gestion de la sécurité et de la qualité appliqués durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif, si ces processus ne sont pas déjà certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité compétent;

c) évalue l'application desdits processus durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif.

Lorsqu'il a terminé son évaluation conformément aux points a), b) et c), l'organisme d'évaluation remet le rapport d'évaluation de la sécurité prévu à l'article 55 et à l'annexe IX.

(3) Les doublons dans les travaux relatifs aux évaluations suivantes sont évités:

a) l'évaluation de la conformité du système de gestion de la sécurité et du système d'entretien des entités en charge de la maintenance; et

b) l'évaluation de la conformité réalisée par un organisme compétent; et

c) les évaluations indépendantes réalisées par l'organisme d'évaluation.

~~4. Le proposant peut choisir l'Administration comme organisme d'évaluation lorsque ladite autorité propose ce service et lorsque les changements significatifs concernent les cas suivants:~~

~~a) le certificat de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification, du type ou de la portée des activités;~~

~~b) le certificat de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité;~~

~~c) l'agrément de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'alimentation en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien;~~

~~d) l'agrément de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle en matière de sécurité.~~

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observations.

Article 62 initial (nouvel article 52)

Cet article précise que l'organisme d'évaluation est reconnu selon les critères fixés à l'annexe VIII. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 62. *L'organisme d'évaluation visé à l'article 51 est reconnu selon les critères fixés à l'annexe VIII de la présente loi.*

Article 63 initial (nouvel article 53)

Cet article énumère les types de reconnaissance de l'organisme d'évaluation. Le Conseil d'Etat propose de libeller l'article de la façon suivante: „**Art. XX.** La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes: […]". La Commission fait sienne cette proposition et l'article se lira donc comme suit:

Art. 63. *La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes:*

a) reconnaissance par le ministre d'une organisation ou d'une partie de celle-ci, ou d'une personne;

b) reconnaissance par l'Administration de la capacité d'une organisation, d'une partie de celle-ci, ou d'une personne, à effectuer une évaluation indépendante sous la forme de l'évaluation et du contrôle du système de gestion de la sécurité d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.

Article 64 initial (nouvel article 54)

Cet article précise une durée de validité pour la reconnaissance de l'organisme d'évaluation prévue à l'article 63, lettre a). Le Conseil d'Etat note que l'article reste muet quant à la durée de validité pour la reconnaissance prévue à la lettre b). Il se demande si dès lors, les auteurs prévoient de façon implicite une durée de validité indéterminée pour la reconnaissance prévue à la lettre b). Pour des raisons de cohérence, il demande de fixer également une durée de validité dans ce cas et invite les auteurs à s'inspirer, à cet effet, du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013.

Dans un souci de cohérence, la Commission propose de prévoir la même durée de validité de la reconnaissance pour les deux cas de figure prévus à l'article qui précède. La référence à „l'article 63, paragraphe 1, point a)" est donc remplacée par „l'article 53 points a) et b)". L'article se lira comme suit:

Art. 54. *Dans le cas visé à l'article* ***53, points a) et b)****, la période de validité de la reconnaissance par le ministre n'excède pas cinq ans à compter de la date à laquelle elle a été accordée.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat propos le pluriel pour „le cas visé" de sorte que cet article se lit comme suit:

Art. 54. *Dans les cas visés à l'article* ***53, points a) et b)****, la période de validité de la reconnaissance par le ministre n'excède pas cinq ans à compter de la date à laquelle elle a été accordée.*

Article 65 initial (nouvel article 55)

Le libellé de l'article s'inspire de l'article 15 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Il se lit comme suit:

Art. 55. *(1) L'organisme d'évaluation fournit au proposant un rapport d'évaluation de la sécurité conformément aux exigences fixées à l'annexe IX. Le proposant est responsable de déterminer l'opportunité et la manière de prendre en compte les conclusions du rapport d'évaluation de la sécurité aux fins de l'acceptation de la sécurité du changement évalué. Le proposant justifie sa position et documente la partie du rapport d'évaluation de la sécurité qu'il conteste, le cas échéant.*

(2) Dans le cas visé à l'article 48 paragraphe 3, conformément au paragraphe 4 du présent article, la déclaration visée à l'article 56 est acceptée par l'Administration dans sa décision d'autoriser la mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules-tramways.

(3) L'Administration ne peut pas demander de contrôles ou d'analyses de risque supplémentaires, sauf si elle est en mesure de démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité.

(4) Lorsqu'un système ou une partie d'un système ont déjà été acceptés à l'issue du processus de gestion des risques, le rapport d'évaluation de la sécurité qui en découle ne peut être remis en question par aucun autre organisme d'évaluation chargé d'effectuer une nouvelle évaluation du même système. La reconnaissance mutuelle est subordonnée à la démonstration que le système sera utilisé dans les mêmes conditions fonctionnelles, opérationnelles et environnementales que le système déjà accepté, et que des critères d'acceptation des risques équivalents ont été appliqués.

Article 66 initial (nouvel article 56)

Le libellé de l'article correspond à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Afin de préciser le dispositif, le Conseil d'Etat demande de compléter l'article *in fine* par le libellé suivant: „[…] selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII."

La Commission fait sienne cette proposition. L'article se lira comme suit:

Art. 56. *Sur la base des résultats de l'application de la présente loi et du rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation, le proposant produit une déclaration écrite indiquant que tous les dangers identifiés et les risques associés sont maîtrisés de façon à être maintenus à un niveau acceptable selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII.*

Article 67 initial (nouvel article 57)

Le libellé de l'article s'inspire de l'article 17 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Il se lit comme suit:

Art. 57. *(1) Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système de gestion de la sécurité.*

(2) Les entités en charge de la maintenance prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système d'entretien.

(3) L'Administration contrôle l'application du présent titre par les entreprises de tramway, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités en charge de la maintenance.

Article 68 initial (nouvel article 58)

Le libellé de l'article s'inspire de l'article 18 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013.

Le Conseil d'Etat note que le libellé de cet article consiste toutefois en une reformulation d'extraits repris de façon incomplète qui mène à un libellé inintelligible. Ainsi, il se demande ce qu'il faut entendre par „faire brièvement état de leur expérience concernant l'application du présent titre". De même, la dernière phrase du point 1 n'est pas compréhensible. En outre, il y a lieu de revoir le texte du point 2, d'y supprimer le terme „visé" et de ne pas faire référence au „présent règlement". Le Conseil d'Etat propose dès lors soit de supprimer l'ensemble de l'article, soit de le reformuler de façon à ce qu'il indique avec précision les points sur lesquels les différentes entités concernées doivent faire rapport ainsi que la forme et les délais que ces rapports doivent respecter. Finalement, si les auteurs entendent maintenir l'intitulé de l'article, il y aurait lieu de préciser comment ces rapports contribuent au progrès technique.

La Commission décide d'amender cet article comme suit:

– Le paragraphe (3) est intégré au paragraphe (1) pour plus de clarté lors de la lecture.
– Le paragraphe (2) vise le rapport de l'ACF qui a pour but de donner des informations sur les audits opérés par l'ACF et les expériences vécues par les entités engagées.

L'article se lira comme suit:

Art. 58. *(1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur*

expérience concernant l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.

(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du texte, à reformuler le paragraphe 1er de sorte que cet article est libellé comme suit:

***Art. 58.** (1) Dans leurs rapports annuels sur la sécurité, chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état de leur expérience quant à l'exploitation du système tramway. Ces rapports contiennent également un résumé des changements appliqués.*

(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.

Article 69 initial (nouvel article 59)

Cet article prévoit que l'entreprise de tramway et le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité. Au paragraphe 1er, alinéa 1er, le Conseil d'Etat propose d'écrire „règles nationales de sécurité" au lieu de „règles de sécurité nationales". L'article se lira comme suit:

***Art. 59.** (1) Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par les règles nationales de sécurité.*

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des conducteurs au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés au présent chapitre.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure relève de la compétence de l'entité elle-même.

Article 70 initial (nouvel article 60)

Cet article s'inspire de l'article 3 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Le libellé appelle les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat:

– Selon le libellé du paragraphe 1er, lettre a), la licence du conducteur est valide si elle atteste les conditions minimales énumérés à l'article 71, alors que l'article 72 prévoit en outre des conditions relatives aux aptitudes physiques et psychologiques auxquelles le demandeur d'une licence doit également satisfaire. Il y a lieu, soit de compléter le libellé du paragraphe 1er, lettre a), par une référence aux conditions prévues à l'article 72, soit de supprimer la référence à l'article 71.
– Il insiste à ce que le terme „minimales" soit supprimé à la lettre a). En effet, l'article 71 prévoit certes des conditions minimales en ce sens que les candidats doivent être âgés d'au moins vingt-et-un ans, être titulaires du permis de conduire au moins de la catégorie B et avoir atteint avec succès un niveau de scolarité minimal; or, les termes „conditions minimales" pourraient également être compris comme se référant à une liste de conditions non exhaustive. C'est pourquoi le Conseil d'Etat doit s'y opposer formellement pour des raisons de sécurité juridique.
– L'expression „ci-après dénommée „licence de conducteur" " est à écarter.

La Commission décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat. L'article se lira comme suit:

Art. 60. (1) Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en:

a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l'article 61;

b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

(2) Les conditions relatives à l'obtention de la licence de conducteur, ci-après dénommée „licence de conducteur", et de l'habilitation de même que celles concernant leur validité respective, sont arrêtées aux articles 61 à 71.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat a levé son opposition formelle vu cet amendement mais attire l'attention des auteurs du projet de loi sur une erreur matérielle à rectifier dans le texte coordonné.

Article 71 initial (nouvel article 61)

L'article fixe les conditions minimales pour être admis à des fonctions de conducteur.

Le Conseil d'Etat marque son accord avec l'approche selon laquelle la limite d'âge prévue pour les conducteurs de tramway au paragraphe 1er est de 21 ans et s'apparente dès lors à celle des chauffeurs de bus et non pas à celle des conducteurs de train.

Au paragraphe 2, il est fait référence à une annexe XI sub 4, pour fixer le niveau de scolarité de base requis. Or, l'annexe XI n'indique pas ce niveau. Le Conseil d'Etat insiste dès lors à ce que, ou bien la référence soit corrigée, ou bien la condition relative au niveau de scolarité de base soit précisée directement dans la disposition sous rubrique.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat note qu'une condition relative à la scolarité figure à l'annexe X. Cependant, il ne partage pas l'approche selon laquelle le niveau de scolarité est à considérer parmi les caractéristiques médicales et psychologiques des candidats à une licence de conducteur.

Finalement, le Conseil d'Etat demande de remplacer le terme „droit de conduire" par „permis de conduire" tel qu'il est d'usage en relation avec les catégories du permis de conduire.

La Commission décide ce qui suit:

– En ce qui concerne le paragraphe (2), elle propose d'intégrer le niveau de scolarité minimum dans le texte de l'article au lieu de le faire figurer dans une annexe.
– En ce qui concerne le paragraphe (3), le terme „droit de conduire" avait été initialement choisi pour le cas où un détenteur d'un permis étranger aurait perdu le droit de conduire au Luxembourg, tout en gardant le permis (et le droit) de conduire dans le pays d'origine et, le cas échéant, ailleurs. Au sens strict, il n'y a pas de „droit" de conduire de catégorie B, mais des permis de conduire de la catégorie B ou bien un droit de conduire un véhicule relevant de la catégorie B du permis de conduire. La proposition du Conseil d'Etat est suivie du fait que les termes „permis de conduire valide sur le territoire national" ont le même sens. Si un conducteur n'a plus le droit de conduire au Luxembourg, son permis n'est pas valide au Luxembourg. Il en est de même pour un conducteur étranger qui n'a plus son permis national; il n'a pas de permis valide au Luxembourg.

L'article se lira comme suit:

Art. 61 *(1) L'âge minimal pour être admis à des fonctions de conducteur est de 21 ans.*

(2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.

(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler.

Article 72 initial (nouvel article 62)

L'article fixe les conditions d'aptitude physique et psychologique que les candidats doivent remplir en sus des conditions minimales arrêtées à l'article 71 (initial) pour être admis aux fonctions de conducteur. Il s'inspire de dispositions analogues figurant dans le règlement grand-ducal précité du 16 août 2010 qui a transposé la directive 2007/59/CE.

Ceci étant, en comparant les dispositions de la directive avec celles retenues dans le projet de loi sous revue, on constate que la directive prévoit que „le candidat justifie de son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen réalisé ou supervisé, selon la décision de l'Etat membre, par un psychologue ou un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe II, point 2.2". L'article 20 précise que le processus de reconnaissance ou d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Le projet de loi sous avis, par contre, ne prévoit aucune condition d'accréditation ou de reconnaissance pour le médecin ou le psychologue. Il a néanmoins réservé le volet de l'évaluation

de l'aptitude psychologique à un „psychologue reconnu" et a, par ailleurs, étendu le spectre de l'évaluation incombant à ce dernier puisqu'elle comprend également l'examen des aptitudes cognitives et des aptitudes psychomotrices, qui dans la directive précitée figurent au point 2.1. de l'annexe II, qui fait partie de l'examen médical et est donc réservé au médecin. Le Conseil d'Etat se demande donc dans quelle mesure le texte sous rubrique confie à un „psychologue reconnu" par l'Administration sur base de critères non connus des examens qui relèvent de l'exercice médical. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat rappelle que la profession de psychologue est une profession non réglementée au Luxembourg, et donc le titre de psychologue non protégé.

Le „psychologue reconnu" fait donc subir au candidat un examen que ce dernier doit passer „avec succès". Si le médecin effectue un examen médical et établit un certificat médical qui se prononce sur l'aptitude physique, le „psychologue reconnu" signe et date un „bilan psychologique". Est-ce que ce bilan détermine si le candidat correspond ou non au profil psychologique requis? Ce bilan peut mentionner une restriction, temporaire ou définitive, à l'exercice des fonctions de conducteur. Le Conseil d'Etat se demande quels éléments du profil psychologique constaté chez le candidat devraient évoluer, et de quelle manière, pour que la restriction puisse être levée. Au total, le Conseil d'Etat estime qu'il est préférable que l'évaluation de l'aptitude physique et psychologique soit confiée au seul médecin, qui établit un certificat unique évaluant aussi bien l'aptitude physique que l'aptitude psychique du demandeur de licence.

L'alinéa 2 du paragraphe 5 fait état d'„examens complémentaires", en cas de recours du candidat. Selon la dernière phrase de cet alinéa, ces „examens complémentaires" sont à considérer comme des „bilans". S'agit-il d'un nouvel examen auprès d'un autre médecin ou d'un autre „psychologue reconnu"? Dans ce cas, il ne s'agit pas d'un examen complémentaire, qui ajouterait des éléments supplémentaires à ceux qui ont servi à l'établissement du certificat médical ou du bilan du psychologue, mais d'un nouvel examen. L'Administration donne un avis motivé, sauf si elle prévoit des „examens complémentaires". Le Conseil d'Etat suppose qu'il s'agit plutôt d'une décision que d'un avis. La dernière phrase évoque „cette décision". Or, aucune décision n'est mentionnée dans le paragraphe en question, à moins que les auteurs considèrent que l'„avis motivé" correspond à une décision, ce qu'il faudrait dans ce cas préciser.

La disposition figurant au paragraphe 6 prévoit que „dans l'hypothèse où l'examen médical visé au paragraphe 3 ou l'examen psychologique visé au paragraphe 4 ont eu lieu à l'initiative de l'employeur, deux copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 73, paragraphe 5, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 1er de l'article 73". Or, l'article 73, paragraphe 5, ne prévoit pas que des copies de ces documents soient systématiquement intégrées au registre. Ces documents seront-ils donc uniquement intégrés au registre si l'employeur introduit la demande à la place du candidat? De même, l'article 73, paragraphe 1er, ne prévoit pas que des copies de ces documents soient obligatoirement annexées à la demande. Faut-il en conclure que ces documents ne seront donc uniquement joints à la demande si l'employeur introduit la demande à la place du candidat? Si tel n'est pas le cas, l'alinéa 6 risque d'être dénué de sens.

Le Conseil d'Etat note finalement que le projet sous rubrique ne comporte pas d'annexe XII et exige de renseigner la référence à l'annexe de façon correcte.

Les précisions demandées par le Conseil d'Etat ont abouti à une reformulation du texte qui diffère cependant de celle du secteur ferroviaire (règlement grand-ducal du 16 août 2010) mais qui a pour but d'améliorer la compréhension de l'article. L'article se lira donc comme suit:

Art. 62 *(1) Avant de pouvoir être admis à une fonction de conducteur tout candidat doit avoir subi avec succès un examen médical et un examen psychologique qui ont lieu au plus tôt dans les douze mois précédant l'obtention de la licence.*

Ces examens sont réalisés respectivement par un médecin ***du travail*** *et un psychologue reconnu par l'Administration. Ces examens portent sur les critères indiqués à l'annexe X de la présente loi.*

Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants:

- ***une copie de leurs diplômes et***
- ***un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.***

(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans

aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

(3) La constatation de l'aptitude physique à l'exercice de fonctions de conducteur et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un certificat médical, signé et daté par le médecin reconnu, dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le médecin ayant effectué l'examen.

(4) La constatation de l'aptitude psychologique à l'exercice de fonctions de conducteur, et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un bilan psychologique, signé et daté par le psychologue reconnu dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le psychologue ayant effectué l'examen.

(5) Toute contestation à propos d'un avis d'aptitude physique ou psychologique précité peut faire l'objet d'un recours auprès de l'Administration endéans un délai de trois mois à compter de la date où l'avis a été porté, conformément aux dispositions respectives des paragraphes précédents, à la connaissance du candidat.

L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.

Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat. L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives.

~~***6. Dans l'hypothèse où l'examen médical visé au paragraphe 3 ou l'examen psychologique visé au paragraphe 4 ont eu lieu à l'initiative de l'employeur deux copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 73 paragraphe 5, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 1 de l'article 73.***~~

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'observation mais attire l'attention des auteurs du projet de loi sur une erreur matérielle à rectifier dans le texte coordonné

Article 73 initial (nouvel article 63)

L'article prévoit la procédure d'émission des licences de conducteur et s'inspire en grande partie de l'article 7 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Or, à l'opposé des dispositions qui régissent les licences de conducteur dans le domaine ferroviaire, les auteurs ne prévoient aucune compétence professionnelle indispensable parmi les conditions préalables à la délivrance d'une licence de conducteur de tramway. Les compétences professionnelles dont doit disposer un conducteur de tramway sont fixées aux articles 74 et suivants et constituent les conditions pour l'obtention de l'habilitation. Si la licence de conducteur est octroyée par l'Administration des chemins de fer et s'apparente en quelque sorte à un permis de conduire d'une personne âgée d'au moins 21 ans et disposant d'une attestation de son état de santé physique et psychologique, l'habilitation est octroyée par l'employeur et elle concerne plus particulièrement les compétences nécessaires à la manipulation des différents sous-systèmes du tramway. L'article appelle, en outre, les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat:

– Il demande aux auteurs de déterminer de façon claire et transparente soit au paragraphe 1er de l'article, soit dans un règlement grand-ducal, les documents que les candidats doivent soumettre lors de la demande en fonction des conditions à remplir selon les articles 71 et 72.
– Au paragraphe 2, il est prévu que „le respect des conditions minimales […] revient à l'Administration". Le Conseil d'Etat est d'avis que le respect de ces conditions relève plutôt du candidat, alors que la vérification du respect de ces conditions revient à l'Administration. Le Conseil d'Etat renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 70 en ce qui concerne la suppression du terme „minimales" et les conditions requises, qui ne peuvent pas être uniquement celles figurant à l'article 71, alors que l'article 72 en comporte également. En outre, il y a lieu de revoir le libellé de la

deuxième phrase du paragraphe qui est incompréhensible. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe 2.

– Au paragraphe 3, le Conseil d'Etat se demande ce qu'il faut entendre par „attestation provisoire", d'autant plus que les limites de sa validité ne sont pas précisées – alors que l'article traite de la licence de conducteur. En outre quelle serait la plus-value d'une licence provisoire alors que l'Administration est appelée à statuer sur les demandes endéans un mois? Est-ce que, dans ce contexte, l'établissement d'une licence provisoire ne risque pas de prolonger inutilement l'établissement des licences définitives, alors que l'examen de l'Administration devrait se limiter à la vérification de l'exactitude des quatre documents certifiant l'âge, la scolarité, le permis de conduire et les conditions d'aptitude physique et psychologique du candidat?

La commission parlementaire décide d'amender cet article et de clarifier les deux premiers paragraphes conformément aux remarques émises par le Conseil d'Etat. L'article se lira donc comme suit:

Art. 63. (1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom.

Toute demande doit être accompagnée des documents suivants:

– ***photocopie d'un document d'identité en cours de validité,***
– ***pièce justificative du niveau scolaire,***
– ***certificat d'aptitude psychologique,***
– ***certificat d'aptitude physique,***

photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 60 et 61 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.

(3) L'Administration délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires. Une attestation provisoire peut être délivrée par l'Administration.

(4) La licence est délivrée en un seul exemplaire et appartient à l'Administration. Seule l'Administration est autorisée à la dupliquer sur demande motivée.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, une copie de la licence est délivrée à l'employeur ayant agi, conformément au paragraphe 2, au nom du candidat.

(5) L'Administration met en place un registre de toutes les licences.

Ce registre contient les informations relatives aux licences respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 69, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque licence.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat lève l'opposition formelle tout en remarquant qu'au paragraphe 1er, alinéa 1er, il est indiqué d'écrire „en son nom propre" si l'employeur est visé ou „au nom de celui-ci" si le candidat visé, et au paragraphe 2, il y a lieu de remplacer les mots „de fonctions" par „de la fonction" de sorte que cet article se lira comme suit:

Art. 63. *(1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant* ***au nom de celui-ci****.*

Toute demande doit être accompagnée des documents suivants:

- *Photocopie d'un document d'identité en cours de validité*
- *Pièce justificative du niveau scolaire*
- *Certificat d'aptitude psychologique*
- *Certificat d'aptitude physique.*
- *Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.*

(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 61 et 62 requises pour l'exercice de ***la*** *fonction de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée*

et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.

(3) L'Administration délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires. Une attestation provisoire peut être délivrée par l'Administration.

(4) La licence est délivrée en un seul exemplaire et appartient à l'Administration. Seule l'Administration est autorisée à la dupliquer sur demande motivée.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, une copie de la licence est délivrée à l'employeur ayant agi, conformément au paragraphe 2, au nom du candidat.

(5) L'Administration met en place un registre de toutes les licences.

Ce registre contient les informations relatives aux licences respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 69, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque licence.

Article 74 initial (nouvel article 64)

Cet article précise ce que sont les compétences professionnelles relatives à l'habilitation. Le Conseil d'Etat demande aux auteurs de renseigner correctement l'annexe à laquelle renvoient les articles sous examen. En effet, le projet de loi ne comporte pas d'annexe XII. L'article se lit comme suit:

Art. 64. *(1) Par compétences professionnelles relatives à l'habilitation, on entend les connaissances professionnelles et les capacités de les mettre en œuvre, telles que définies à l'annexe XI de la présente loi.*

(2) L'habilitation appartient à l'employeur qui l'établit.

(3) L'habilitation émise par un employeur reste valide tant que son titulaire assure la fonction de conducteur auprès du même employeur.

Article 75 initial (nouvel article 65)

L'article précise les obligations de l'employeur en ce qui concerne la délivrance de l'obligation. Le Conseil d'Etat demande aux auteurs de renseigner correctement l'annexe à laquelle renvoient les articles sous examen. En effet, le projet de loi ne comporte pas d'annexe XII. L'article se lit comme suit:

Art. 65. *Avant de délivrer l'habilitation, l'employeur s'est assuré que le candidat:*

a) est titulaire d'une licence de conducteur valide;

b) a réussi les examens sur les compétences professionnelles générales, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub A,

c) a réussi les examens sur ses compétences professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub B, relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est délivrée;

d) a réussi „les examens sur ses compétences" professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub C, relatives à l'infrastructure pour laquelle l'attestation est délivrée;

e) remplit le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe XI sub D;

f) a suivi avec succès une formation en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité prévu par la présente loi.

Chaque employeur établit, conformément à la présente loi, ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des habilitations.

L'employeur met à jour l'habilitation sans délai, chaque fois que le titulaire de l'habilitation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.

Article 76 initial (nouvel article 66)

L'article prévoit que la formation nécessaire à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur et que celui-ci doit être habilité à la conduite sur un réseau tramway

depuis au moins cinq ans et justifier des compétences professionnelles dans le domaine de la formation. Cet article est à lire en parallèle à la disposition transitoire prévue à l'article 106 (initial), paragraphe 3, selon laquelle „la condition visée à l'article 76 devra être remplie" au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Le Conseil d'Etat note que les auteurs n'ont pas fait le choix de recourir à des formateurs ou centres de formation agréés par l'Administration ou le ministre tel que cela est requis pour la formation des conducteurs de train. Le libellé appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'Etat:

– Il se demande selon quels critères les compétences professionnelles du formateur dans le domaine de la formation doivent être évaluées par l'employeur. Certes, l'habilitation est émise sous la responsabilité de l'employeur et par celui-ci. Etant donné cependant que la détention d'une habilitation est une des conditions énumérées à l'article 71 pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur et que l'Administration peut vérifier à tout moment la validité de l'habilitation, le Conseil d'Etat estime que l'article sous rubrique doit impérativement préciser les compétences professionnelles dans le domaine de la formation dont doit faire preuve le formateur.
– Il note que le formateur ne doit pas nécessairement disposer d'une habilitation pour le même type de système de tramway que celui pour lequel il dispense une formation, le libellé demandant à cet égard uniquement une habilitation „à la conduite sur un réseau tramway" sans autre précision. Le cas échéant, les formateurs pourraient également être détenteurs d'une habilitation à la conduite pour un ou plusieurs réseaux de tramway à l'étranger auquel cas la disposition transitoire prévue à l'article 106 serait cependant sans objet. Etant donné que le formateur doit également enseigner et sanctionner les connaissances relatives aux règles nationales de sécurité applicables au Luxembourg, le Conseil d'Etat estime que le formateur doit disposer d'une habilitation à la conduite pour un système évoluant sous ce régime de règles de sécurité et que la disposition transitoire à l'article 106, paragraphe 3, se justifie à cet égard. Il demande, dès lors, que le libellé de l'article sous rubrique soit précisé.

La Commission décide de libeller le nouvel article 66 comme suit:

Art. 66. *La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII.*

Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tramway et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur.

Un candidat au poste de formateur doit pouvoir profiter de son expérience sur un autre réseau, toutefois préalablement à la prise de poste, l'employeur doit habiliter le formateur sur son propre réseau afin de s'assurer qu'il maîtrise les règles de sécurité du réseau pour lequel il sera formateur. Une nouvelle annexe précise les compétences professionnelles des formateurs.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat se demande pourquoi le texte sous examen prévoit que l'employeur doit s'assurer des compétences professionnelles du formateur alors que ceci n'est pas prévu pour la condition relative à l'expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway. Il propose dès lors de libeller les phrases 2 et 3 du nouvel article 66. Par conséquent, le nouvel article 66 se lira comme suit:

Art. 66 *La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. Celui-ci doit s'assurer que le formateur dispose:*

a) des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII;

b) d'une expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway et

c) d'une habilitation à la conduite sur le réseau de l'employeur.

Article 77 initial (nouvel article 67)

Cet article prévoit que l'employeur doit mettre en place un registre de toutes les habilitations. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 77. *L'employeur met en place un registre de toutes les habilitations. Ce registre contient également les informations relatives aux habilitations respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 72, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque attestation.*

Article 78 initial (nouvel article 68)

Cet article concerne les conditions de validité d'une licence de conducteur. Le Conseil d'Etat demande de remplacer au paragraphe 1er le terme „il" par celui de „conducteur" et aux paragraphes 1er et 3, l'expression „droit de conduire" par celle de „permis de conduire". il demande également de renseigner correctement l'annexe à laquelle renvoie l'article sous examen. En effet, le projet ne renseigne pas à l'annexe XI sur une périodicité des examens médicaux et psychologiques. Si les auteurs visent les périodicités mentionnées à l'annexe 10, le Conseil d'Etat s'interroge sur le sens de l'expression „affectation". S'ils visent la délivrance de la licence, il faut le spécifier; s'ils visent l'affectation à un poste de travail, le Conseil d'Etat se demande si cette périodicité d'examens ne fait pas double emploi avec celle des examens du médecin de travail. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'Etat se demande si l'examen de contrôle imposé préalablement à la reprise de fonction de conducteur n'est pas plutôt de l'attribution du médecin de travail, puisqu'il s'agit de s'assurer de l'aptitude au poste, alors que les examens relatifs à la délivrance s'apparentent plutôt à ceux en rapport avec la délivrance d'un permis de conduire.

La commission parlementaire décide d'amender l'article sous rubrique comme suit:

– La dernière phrase du paragraphe (2) point a) est remplacée comme suit: *Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 l'article 62*.
– Le dernier tiret du paragraphe (2) point b) est remplacé par le texte suivant: *– en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69*.

Il n'y a pas eu d'observation du Conseil d'Etat sur ce point. Toutefois, il est apparu utile de corriger ce point extrait de la législation ferroviaire. Dans ce cas de figure, une licence ne peut pas être temporairement retirée (dans ce cas, elle est suspendue) ou modifiée.

Le nouvel article 68 se lira donc comme suit:

Art. 68. *(1) Sous réserve des autres dispositions du présent titre, et pour autant que le conducteur respecte la condition relative à la détention du permis de conduire valide, une licence est valide pour une durée illimitée n'excédant pas l'âge légal de la retraite.*

(2) L'aptitude médicale et psychologique du titulaire doit être attestée:

a) par des examens médicaux périodiques de contrôle de l'aptitude physique et psychologique.

La périodicité de ces examens, ainsi que leur contenu sont fixés à l'annexe X sub 3.

Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 de l'article 62,

b) par un examen médical ou psychologique de contrôle si de l'avis de l'Administration, de l'employeur, du médecin ou du psychologue reconnus des circonstances particulières l'imposent.

Sans préjudice de ce qui précède, un examen médical de contrôle est effectué d'office préalablement à la reprise des fonctions de conducteur:

- *après une absence pour cause de maladie professionnelle;*
- *après un congé de maternité;*
- *après une absence à temps plein en raison d'un congé parental ou d'un congé sans traitement d'une durée supérieure à 2 mois;*
- *après un arrêt de travail pour cause d'accident de travail;*
- *après un arrêt de travail continu de trente jours ou plus pour cause de maladie ou d'accident non professionnel;*
- *en cas d'absences répétées pour raisons de santé;*
- ***en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.***

Les modalités relatives à ces examens sont celles prévues, respectivement aux paragraphes 3 à 5 de l'article 62.

(3) Le titulaire d'une licence doit informer l'Administration et son employeur dans les plus brefs délais du retrait ou de la suspension de son permis de conduire.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation.

Article 79 initial (nouvel article 69)

L'article sous rubrique détermine la procédure de retrait ou de suspension des licences de conducteur. Le Conseil d'Etat entend que la licence de conducteur est suspendue quand le titulaire se voit retirer temporairement son permis de conduire. Etant donné que la condition que le conducteur doit disposer d'un permis de conduire valable est expressément mentionnée au paragraphe 1er de l'article 78, il n'est pas nécessaire de mentionner l'article 71 à la lettre b) de l'article sous rubrique. En effet, le respect des conditions minimales d'âge et de scolarité ne pouvant pas se perdre, la seule raison de mentionner plus particulièrement l'article 71 à la lettre b) ne peut consister en une suspension temporaire du permis de conduire. L'article se lira donc comme suit:

Art. 69. *Lorsque le titulaire d'une licence obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 68, la licence est, suivant le cas,*

a) retirée, s'il ne remplit définitivement plus une ou plusieurs des conditions visées à l'article 68 précité;

b) suspendue, s'il ne remplit temporairement pas une ou plusieurs des conditions visée à l'article 68;

c) modifiée, s'il en résulte une inaptitude partielle entraînant une restriction médicale temporaire ou définitive lors de l'exercice des fonctions de conducteur.

Toute suspension de licence peut être terminée dans l'hypothèse où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives telles que prescrites par la présente loi.

La décision portant retrait, suspension ou modification d'une licence appartient à l'Administration. Elle est immédiatement portée à la connaissance du titulaire et de son employeur sous pli recommandé avec accusé de réception.

Article 80 initial (nouvel article 70)

Cet article énumère les conditions à remplir par un titulaire d'une habilitation afin que celle-ci reste valide.

A la lettre a), le Conseil d'Etat exige que le libellé renseigne correctement que les critères de validité de la licence sont énumérés au chapitre III du présent titre.

A la lettre b), le Conseil d'Etat constate que l'article 76 ne précise pas de modalités de vérification des compétences professionnelles et insiste dès lors à ce que le texte soit revu. Il convient en outre d'écrire „Système de gestion de la sécurité" avec des lettres „g" et „s" minuscules.

A l'alinéa 2, le Conseil d'Etat exige de revoir les termes „préalablement à la reprise des fonctions de conducteur". En effet, tout conducteur qui ne remplit plus les conditions prévues à l'alinéa 1er devrait se voir retirer son habilitation. Le Conseil d'Etat propose dès lors qu'une formation complémentaire devrait être suivie avec succès par le conducteur afin que son habilitation puisse être renouvelée.

Au dernier alinéa, le Conseil d'Etat note encore que l'article 76 n'indique pas de modalités de réussite des formations complémentaires et insiste dès lors à ce que le texte soit revu.

Suite à ces remarques, la Commission amende comme suit l'article sous rubrique:

Art. 70. *Afin qu'une habilitation reste valide, son titulaire doit:*

a) remplir les critères de validité de la licence énumérés au chapitre 14,

b) se soumettre, à une vérification périodique de ses compétences professionnelles portant sur les exigences énoncées à l'article 65 sub b) à e). Les modalités de vérification périodique sont celles indiquées à l'article 65.

La responsabilité du suivi des conducteurs, y compris la formation continue, ainsi que des programmes de formation proprement dit, sont régis dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité de l'employeur.

c) effectuer au moins, tous les six mois, un parcours représentatif sur les lignes sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler. Le cas échéant, le conducteur effectuera le prochain parcours sur le réseau accompagné par une personne du personnel d'encadrement du conducteur disposant d'une habilitation valide. Le délai prévu ci-dessus recommence à courir à partir de la date de la conduite accompagnée.

Tout conducteur ne remplissant plus les conditions ci-dessus, doit se soumettre, préalablement à la reprise des fonctions de conducteur, à ***la formation du conducteur****.*

Les modalités de réussite relatives à ***la formation*** *sont celles indiquées à l'article 65. En cas de réussite de celle-ci, le délai prévu ci-dessus commence à courir à partir de la date de renouvellement de l'habilitation.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation.

Article 81 initial (nouvel article 71)

Cet article précise la fréquence de la vérification périodique. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 71. *La fréquence de la vérification périodique prévue à l'article 70 est fixée en respectant les périodicités minimales suivantes:*

a) connaissance de l'infrastructure (y compris des lignes et des règles d'exploitation): tous les ans ou après toute absence de plus de 12 mois sur l'itinéraire concerné;

b) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans. Les vérifications reprises sub a) et b) ci-devant sont réalisées par un formateur.

Article 82 initial (nouvel article 72)

L'article sous revue régit le cas des conducteurs qui n'ont pas réussi aux examens de vérification des compétences professionnelles prévus à l'article 80, lettre b).

Le Conseil d'Etat se demande ce qu'il faut entendre par ne pas réussir temporairement une vérification des compétences et à partir de quand, le formateur peut ou doit constater que le conducteur ne réussit définitivement plus cette vérification. En outre, le Conseil d'Etat note que la seule différence entre la suspension (lettre b) et la modification (lettre c) d'une habilitation est que la modification peut également intervenir dans le cas où le détenteur de l'habilitation ne réussit pas la vérification des compétences professionnelles générales. Or, ne faudrait-il pas suspendre, voire même retirer une habilitation, particulièrement dans ce cas-là? De façon plus générale, le texte ne renseigne pas en quoi consiste exactement une modification de l'habilitation. S'il s'agit d'une modification de l'habilitation suite à l'échec du titulaire lors de la vérification des compétences professionnelles spécifiques portant sur un type de matériel roulant ou d'infrastructure pour lequel l'attestation est délivrée en particulier, il y a lieu de le préciser dans le libellé et de prévoir la modification de l'habilitation uniquement pour ce cas spécifique. Le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement au libellé de l'article sous revue en raison de l'imprécision des textes portant atteinte à la sécurité juridique.

Suite à ces remarques, la Commission décide d'amender l'article sous rubrique. La possibilité de la modification de l'habilitation sous point c) est supprimée en l'occurrence pour des raisons de simplification: soit elle est retirée, soit elle est suspendue. L'article amendé se lira comme suit:

Art. 72. Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 70 b), l'habilitation est, suivant le cas,

a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d)

b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d).

En cas de cessation des relations de travail entre le conducteur et son employeur, l'habilitation est retirée. Toutefois, le titulaire reçoit un extrait du registre lui permettant de justifier de ses compétences professionnelles auprès d'un nouvel employeur dont celui-ci pourra tenir compte.

Le retrait ou la suspension d'une habilitation est effectué par l'employeur.

Toute habilitation, suspendue peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par la présente loi.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat lève son opposition formelle tout en reformulant l'alinéa 1er de cet article qui se lira par conséquent comme suit:

Art. 72. *Si le titulaire d'une habilitation échoue lors d'un examen prévu à l'article 70 b) dans le cadre de la vérification périodique des compétences professionnelles telles que prévues à l'article 65 b), c) et d), l'habilitation est suspendue.*

Si, par la suite, il échoue également lors d'un examen complémentaire de rattrapage visant ces mêmes compétences professionnelles, l'habilitation est retirée.

En cas de cessation des relations de travail entre le conducteur et son employeur, l'habilitation est retirée. Toutefois, le titulaire reçoit un extrait du registre lui permettant de justifier de ses compétences professionnelles auprès d'un nouvel employeur dont celui-ci pourra tenir compte.

Le retrait ou la suspension d'une habilitation est effectué par l'employeur.

Toute habilitation, suspendue peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par la présente loi.

Articles 83 et 84 initiaux (nouveaux articles 73 et 74)

Ces articles reprennent les dispositions de l'article 20 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010.

A l'article 83, le Conseil d'Etat demande de supprimer à la première phrase soit les termes „de s'assurer et" soit les termes „et de vérifier", les deux verbes étant utilisés ici de façon synonyme.

Ces deux articles se lisent comme suit:

Art. 73. *Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les habilitations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.*

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer temporairement ou définitivement son emploi et le maintien de sa licence ou de son habilitation, l'entreprise de tramway ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires, notamment, dans le cadre de la validité de la licence visée à l'article 68 de la présente loi, pour informer l'Administration de sa décision motivée.

Art. 74. *Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause temporairement ou définitivement son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise de tramway, le gestionnaire de l'infrastructure, ou l'Administration selon le cas.*

Dès qu'une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe X, point 3.2., de la présente loi et, si nécessaire, le retrait de l'habilitation ainsi que la mise à jour du registre prévu à l'article 67 de la présente loi.

L'Administration est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

Articles 85 à 89 initiaux (nouveaux articles 75 à 79)

Ces articles constituent des copies exactes des articles 23 à 27 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010 et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Ils se lisent comme suit:

Art. 75. *Nul conducteur ne doit, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.*

Art. 76. *Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur supérieure à 0,2 gramme par litre de sang ou de 0,09 mg par litre d'air expiré.*

Art. 77. *Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise de substances psycho actives telles que drogues et stupéfiants ou substances thérapeutiques susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.*

Art. 78. *En cas de traitement médical, le conducteur doit attirer l'attention de son médecin traitant sur le besoin de vigilance et de concentration que requiert l'exercice de ses fonctions. En outre, lors des visites auprès du médecin reconnu il doit informer celui-ci des médicaments qui lui ont été prescrits.*

Art. 79. *L'employeur doit veiller à l'information des conducteurs sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent chapitre ainsi que sur les sanctions pouvant*

être prises à l'égard de contrevenants, en cas de consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement.

Article 90 initial (nouvel article 80)

Cet article définit les tâches de l'Administration. Le Conseil d'Etat estime que l'article est à supprimer pour être redondant par rapport à l'article 4 qui définit les missions de l'Administration des chemins de fer. La Commission décide pourtant de maintenir cet article, qui se lit comme suit:

Art. 80. *L'Administration accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:*

a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément à l'article 63;

b) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance des habilitations les demandes motivées de suspension des habilitations, conformément à l'article 82;

c) tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 63, paragraphe 5;

d) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 60;

e) effectuer les contrôles prévus aux articles 81 et 82.

L'Administration répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

Pour ce qui est de l'intitulé du Chapitre IX Contrôles et sanctions, le Conseil d'Etat demande de remplacer le terme „sanctions" par „mesures administratives", étant donné que le chapitre ne prévoit aucune sanction, mais uniquement des mesures administratives. La Commission fait sienne cette proposition.

Article 91 initial (nouvel article 81)

Cet article prévoit les contrôles pouvant être effectués par l'Administration. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 81. *A tout moment, l'Administration peut, en particulier, prendre les mesures nécessaires pour vérifier:*

a) le respect du présent titre par des contrôles;

b) à bord des tramways circulant sur le réseau de tramway, si le conducteur est muni d'une licence et d'une habilitation valides.

Nonobstant la vérification prévue au paragraphe ci-dessus, en cas de négligence commise au travail, l'Administration peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 65 sub b) et c);

c) par tout autre moyen, si le conducteur en question remplit les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions de conducteur qu'il assure, telles que ces conditions sont fixées par le présent titre.

Article 92 initial (nouvel article 82)

Cet article prévoit les mesures que l'Administration prend quand elle constate ou estime, lors d'une vérification prévue à l'article précédent, qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises.

Le Conseil d'Etat se demande pourquoi l'Administration ne pourrait pas interdire à un conducteur d'une entreprise gestionnaire du réseau d'opérer sur le réseau de tramway et demande, le cas échéant, de remplacer la fin de la dernière phrase par les termes suivants: „[…] de la part de l'entité ayant émis l'habilitation".

La Commission fait sienne cette proposition. L'article se lira donc comme suit:

Art. 82. *Au cas où l'Administration constate ou estime, lors d'une vérification prévue à l'article précédent, qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:*

a) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une licence qu'elle a délivrée, elle suspend ou retire la licence en fonction de l'importance de l'irrégularité constatée. L'Administration notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Le cas échéant, elle indique également la procédure à suivre en vue de l'annulation de sa décision;

b) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une habilitation, l'Administration s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'habilitation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'Administration dans un délai de quatre semaines.

L'Administration a la faculté d'interdire à un conducteur d'opérer sur le réseau de tramway en attendant l'information de la part de l'entité ayant émis l'habilitation.

Article 93 initial (nouvel article 83)

Cet article précise que si l'Administration juge qu'un conducteur assurant la conduite d'un tramway constitue une menace grave pour la sécurité, elle peut immédiatement exiger sa relève et lui interdire d'opérer sur le réseau de tramway. Le Conseil d'Etat estime que l'article sous revue manque de plus-value normative par rapport à l'article 92 et propose de le supprimer. La Commission décide pourtant de maintenir cet article, qui se lit comme suit:

Art. 83. *Dans l'hypothèse où l'Administration juge qu'un conducteur assurant la conduite d'un tramway constitue une menace grave pour la sécurité, elle peut immédiatement exiger sa relève et lui interdire d'opérer sur le réseau de tramway jusqu'à ce qu'une décision soit prise conformément aux dispositions de l'article précédent.*

Article 94 initial (nouvel article 84)

Cet article prévoit que les mesures prises en exécution des articles 92 et 93 (initiaux) comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 73 et 77 (initiaux). Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 84. *Les mesures prises en exécution des articles 82 et 83 comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 63 et 67.*

Article 95 initial

Cet article précise les compétences en cas de litiges.

Le Conseil d'Etat exige la suppression de l'alinéa 1er de l'article, la compétence des juridictions luxembourgeoises en la matière allant de soi. A l'alinéa 2, il importe de préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par „**peut** faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente". En effet, il ne ressort pas du dispositif ainsi libellé si la requête de révision constitue une étape facultative ou obligatoire avant que le requérant ne s'adresse à la juridiction compétente. Finalement, le Conseil d'Etat tient à attirer l'attention sur le fait qu'un recours contre une décision d'habilitation prise par l'employeur relève d'une juridiction civile alors que l'article sous rubrique prévoit à cet égard une requête de révision à adresser à l'Administration. Se pose dès lors la question de savoir si le recours contre une décision d'habilitation ne change pas la nature du recours contentieux, sachant que le recours contre une telle décision relève en principe des juridictions administratives.

A la lecture de ces remarques, la Commission décide d'amender le nouvel article 85. Le libellé s'inspire de l'article 34 du règlement grand-ducal du 16 août 2010. De l'avis des auteurs des amendements, le recours gracieux contre une décision concernant la licence doit se faire auprès du ministre alors que le recours gracieux contre l'habilitation se fait auprès de l'Administration. Il s'agit d'une étape obligatoire avant de saisir la juridiction compétente en la matière. Le nouvel article 85 est donc libellé comme suit:

Art. 95. ~~*En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution du présent titre, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. Il en est de même des autres litiges relatifs à toute autre mesure ou décision prise en exécution du présent titre, sous réserve, le cas échéant, que le requérant ait épuisé les moyens de recours y prévus.*~~

Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat soulève les observations suivantes:

L'article 85, tel qu'il est proposé par l'amendement sous examen, appelle deux observations de la part du Conseil d'Etat.

Premièrement, il faut distinguer deux cas de figure qui peuvent donner lieu à des litiges de nature différente. Si le litige porte sur une licence établie par l'Administration, il est de nature administrative et relève de la compétence des juridictions administratives. Si, par contre, le litige porte sur une habilitation établie par l'employeur, il est de nature civile et relève de la compétence des juridictions judiciaires

Deuxièmement, à la lecture du commentaire de l'amendement, le Conseil d'Etat croit comprendre que les auteurs entendent par „requête de révision" un „recours gracieux" considéré comme une étape obligatoire et préalable à la saisine de la juridiction compétente. Il est à noter que, d'après le texte sous revue, la „requête de révision" est soumise au ministre „s'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence", mais que, lorsqu'il s'agit d'un „différend au sujet d'une habilitation", c'est le „différend" (et non pas une requête) qui est soumis à l'Administration. Cette singularité mise à part, il faut relever, *primo*, que la notion de „requête de révision" est inconnue en droit administratif luxembourgeois, *secundo*, qu'il ne peut pas s'agir d'un recours, alors que le résultat de la démarche ne serait pas une décision mais un avis motivé et, *tertio*, à supposer que la „requête de révision" puisse être qualifiée de recours, ce qui n'est pas le cas, il ne pourrait pas s'agir d'un recours gracieux, étant donné qu'un recours gracieux est toujours possible et qu'il n'est jamais obligatoire.

Le Conseil d'Etat attire, par ailleurs, l'attention des auteurs sur une problématique en droit du travail. Si un conducteur de tramway perd son habilitation, il risque le licenciement. L'employeur pourrait être tenté de tout faire pour qu'un salarié dont il souhaite terminer le contrat de travail sans disposer d'un motif valable, perde son habilitation.

Le salarié devra, en cas de licenciement pour perte de l'habilitation, attaquer la décision de licenciement devant le Tribunal du travail. Afin de prouver que le licenciement découlant du retrait de l'habilitation est abusif, il devra également introduire une requête en révision et, le cas échéant, faire un recours contre la décision confirmant le retrait de l'habilitation. L'employeur dispose d'un pouvoir important de terminer le contrat de travail, même s'il est encadré, et le salarié devra multiplier les procédures pour avoir gain de cause.

En s'appuyant sur les développements qui précèdent, le Conseil d'Etat ne trouve pas indiqué d'introduire une procédure administrative à propos des habilitations. En ce qui concerne les licences, la procédure administrative non contentieuse trouve à s'appliquer, de sorte qu'il est inutile d'introduire à cet égard une procédure différente. L'article en question peut dès lors être omis.

Par conséquent, la Commission fait sienne la proposition du Conseil d'Etat en supprimant cet article tout en renumérotant les articles subséquents.

Article 96 initial

Cet article prévoit, dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, qu'à l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par le texte sous rubrique. Il se lit comme suit:

> ***Art. 96.*** *L'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit:*
>
> *1° Le texte actuel de l'article est réuni sous un paragraphe 1er.*
>
> *2° Un paragraphe 2 est ajouté avec le texte suivant:*
>
> > *„2. A l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par la loi du … 2016 relative à la sécurité-tramway."*

Selon le Conseil d'Etat, cet article est superfétatoire. En effet, le projet de loi sous rubrique est une loi spéciale, qui régit spécifiquement les questions en relation avec la sécurité du tram et qui, de par ce fait, peuvent déroger le cas échéant aux dispositions plus générales de la loi précitée du 14 février 1955. La Commission fait sienne cette proposition.

Articles 97 et 98 initiaux (nouveaux articles 85 et 86)

Ces articles se limitent à remplacer aux articles visés de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics les termes „transports en commun" par „transports publics" et les termes „train-tram"

par „véhicules-tramways“ et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Ils se lisent comme suit:

Art. 85. *Le paragraphe 1er de l'article 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est modifié comme suit:*

1° A l'alinéa 1er, la mention „transports publics de personnes“ remplace la mention „transports en commun de personnes“.

2° Le premier tiret de l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant:

„– les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de véhicules-tramways, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;“

Art. 86. *A l'article 4 de la loi du 29 juin 2004 précitée, alinéas 2 à 4 ainsi qu'à l'article 7bis, paragraphe 1er, alinéa 1er et paragraphe 2, alinéa 2, le terme „transports publics“ remplace le terme „transports en commun“.*

Article 99 initial

La disposition de l'article 24 de la loi du 29 juin 2004 précitée selon laquelle „les conducteurs des moyens de transport affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement“ sur injonction des „officiers et agents de police judiciaire“ est complétée par les termes „dans les limites techniquement possibles“. La distance d'arrêt du tramway n'est en effet pas comparable avec celle des autres véhicules, dont l'immobilisation est plus prompte. Il se lit comme suit:

Art. 99. *La première phrase du paragraphe 2 de l'article 24 de la loi du 29 juin 2004 précitée est remplacée par le texte suivant:*

„Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement dans les limites techniquement possibles, sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle.“

Le Conseil d'Etat note, en premier lieu, que tel que le libellé est formulé, les limites techniques ne s'appliquent pas spécifiquement aux tramways, mais à tous les véhicules interpellés et, en second lieu, il ne perçoit pas la plus-value normative de cet ajout. En effet, les limites techniques et opérationnelles imposent déjà actuellement des distances d'arrêt différentes selon qu'il s'agit d'une voiture, d'un autobus transportant des passagers en circulation urbaine ou de poids lourds. Le Conseil d'Etat insiste dès lors auprès des auteurs du texte pour que cet ajout soit supprimé.

La Commission fait sienne cette proposition.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation.

Articles 100 à 103 initiaux (nouveaux articles 87 à 90)

Ces articles visent à étendre la compétence de l'Administration des enquêtes techniques aux accidents intervenant dans le cadre de la circulation de véhicules sur la voie publique en apportant à la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer les modifications nécessaires aux articles 1er et 2, et en la complétant par un nouvel article 2*bis*.

Le Conseil d'Etat note que, si pour les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer, la loi précitée indique avec précision les accidents suite auxquels une enquête technique doit obligatoirement être effectuée, il en est tout autrement pour le domaine des accidents de la circulation sur les voies publiques. En effet, l'article 102 (initial) du projet sous rubrique prévoit l'introduction d'un article 2*bis* dans la loi précitée du 30 avril 2008 selon lequel „l'enquête technique **peut** être effectuée après un accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes“, sur demande du ministre ou sur décision du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. Selon le paragraphe 2 de l'article 2*bis*, l'Administration des enquêtes techniques procède ensuite d'abord à une analyse préliminaire avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique effective.

Le Conseil d'Etat comprend l'utilité d'une intervention de l'Administration des enquêtes techniques suite à des accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Il tient cependant à rappeler que la loi précitée du 30 avril 2008 transpose la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. Ladite directive prévoit expressément, en son article 2, que les Etats membres peuvent exclure les tramways des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la directive 2004/49/CE, ce que le Luxembourg a par ailleurs fait à l'article 1er de la loi précitée du 22 juillet 2009. Le Conseil d'Etat note cependant que, par les articles 100 à 102 (initiaux), est introduite la possibilité d'enquêtes techniques pour des accidents impliquant directement ou indirectement le système du tramway ou ses sous-systèmes. Le Conseil d'Etat se demande dès lors s'il n'y a pas lieu d'appliquer, à l'égard des accidents pouvant impliquer le tramway, les dispositions de la directive 2004/49/CE.

Ainsi, le Conseil d'Etat note que le libellé proposé à l'article 102 (initial) définit un accident grave comme celui entraînant des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes, alors que la directive 2004/49/CE définit l'accident grave comme „toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par „importants dommages" des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions EUR". Par ailleurs, la loi précitée du 30 avril 2008 à modifier reprend cette définition pour les besoins des accidents de train. Par conséquent, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au libellé définissant l'accident grave à l'article 102 (initial), pour incohérence de texte portant atteinte à la sécurité juridique.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se demande pourquoi les auteurs prévoient dans le cas des accidents sur les voies publiques uniquement une faculté dans le chef du ministre et du directeur de l'Administration d'enclencher une enquête, alors que les circonstances qui rendent obligatoire une enquête technique dans les autres domaines sont décrites avec précision à l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 et que dans ce cas, il n'est pas prévu que le ministre ou le directeur puissent agir de leur propre gré. Certes, les accidents dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sont nombreux et ne nécessitent pas dans tous les cas une enquête technique malgré un degré de gravité éventuellement élevé. Le Conseil d'Etat est cependant d'avis qu'il y a lieu de cerner davantage les situations qui rendent obligatoires les enquêtes dans le cas des accidents routiers.

En outre, le Conseil d'Etat note que le texte exclut toute enquête technique suite à des accidents intervenus sur des tronçons du tramway qui, le cas échéant, se situent en dehors de la voie publique.

Finalement, les auteurs introduisent la notion d'„analyse préliminaire", analyse après laquelle seulement l'Administration décide de la suite de l'enquête technique. Or, le texte reste encore muet quant aux conditions dans lesquelles une pareille analyse préliminaire est effectuée et sous quelles conditions l'Administration peut décider de poursuivre, ou non, l'enquête technique. Le Conseil d'Etat note, par ailleurs, qu'une „enquête préliminaire" n'est pas prévue dans la directive 2004/49/CE.

A la lecture de ces remarques, la Commission décide:

– d'amender le nouvel article 88. Le nouveau paragraphe (2) de l'article 1er de la loi précitée du 30 avril 2008 étend les domaines d'attribution existants, qui sont l'aviation civile, les transports fluviaux et maritimes et les chemins de fer, au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques et tient compte de la remarque du Conseil d'Etat.
– de compléter le nouvel article 89. Concernant le champ de compétence de l'AET et conformément au deuxième paragraphe de l'article 2 de la directive 2004/49/CE, il a été décidé de considérer le système du tramway et ses sous-systèmes comme faisant partie intégrante du domaine des chemins de fer dans le cadre du domaine des enquêtes techniques. La modification du 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 vise ainsi à inclure le système du tramway et ses sous-systèmes dans le matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements. La mise en service d'un réseau de tramways étant prévue à partir de fin 2017, il paraît opportun d'élargir le champ de compétences de l'AET également au transport de voyageurs sur le réseau des tramways, dont les critères d'ouverture d'enquêtes techniques répondront aux mêmes critères que ceux en vigueur pour le domaine des chemins de fer.
– de remplacer le nouvel article 90. Un nouvel article 2*bis* est ajouté, dont le premier paragraphe étend le champ d'application de la loi au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur

de l'administration, l'article donne la possibilité, sans toutefois en faire une obligation, de procéder à une enquête technique en cas d'accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes. La volonté étant de donner la possibilité à l'AET d'émettre des recommandations de sécurité très ciblées afin d'éviter les risques majeurs identifiés. Le paragraphe (2) définit le processus d'enquête technique dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques afin de limiter les moyens à mettre en œuvre aux seuls cas où une amélioration de la sécurité par la prévention est à attendre. Au vu des moyens restreints dont dispose l'AET, il est ainsi prévu de procéder d'abord à une analyse des informations recueillies, avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique.

Les articles amendés se liront comme suit:

Art. 88. *L'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, est remplacé par le texte suivant:*

*„**Art. 1er.** (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, des chemins de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines.*

(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.*"*

Art. 89. *La phrase introductive du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacée par le texte suivant:*

*„**Art. 2.** (1) L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et du chemin de fer, chaque fois:"*

Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

„– du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,"

Art. 90. La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit:

„Art. 2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité.

(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité."

Art. 91. *Le paragraphe 1er de l'article 4 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:*

*„**Art. 4.** (1) Il est créé une Administration des Enquêtes Techniques (AET), chargée d'effectuer les enquêtes techniques prévues au paragraphe (1) de l'article 2 et au paragraphe (1) de l'article 2bis, appelée ci-après „Administration", qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le „ministre". Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques qui en est le supérieur hiérarchique."*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat marque son accord avec les amendements 45 et 46 portant sur les anciens articles 100 et 101. En ce qui concerne l'amendement 47 portant sur l'article 102

initial (nouvel article 89), le Conseil d'Etat note que l'amendement sous examen précise la mise en œuvre des enquêtes techniques lors d'accidents ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques, sachant que l'enquête est obligatoire en cas d'implication d'un tramway ou d'un sous-système du tramway. La décision du lancement de l'enquête relève du ministre ayant le Transport routier dans ses attributions, respectivement du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. Le Conseil d'Etat note cependant qu'il est difficile de pouvoir affirmer avant l'enquête technique „qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité" et propose, par conséquent, de reformuler la fin du paragraphe 1er, alinéa 1er, de la façon suivante:

„à chaque fois qu'il peut être escompté qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte à la suite de la formulation de recommandations de sécurité."

L'amendement sous examen n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'Etat qui peut, par conséquent, lever l'opposition formelle à l'égard de l'article 102 initial.

Par conséquent, l'ancien article 102 qui devient le nouvel article 89 est libellé comme suit:

Art. 89. *La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit:*

*„**Art. 2bis.** (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du directeur de l'Administration des enquêtes techniques, à chaque fois qu'il peut être escompté qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte à la suite de la formulation de recommandations de sécurité.*

(2) L'Administration des enquêtes techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité."

Article 104 initial (nouvel article 91)

L'article sous rubrique vise à exclure les conducteurs de véhicules-tramways des dispositions de l'article L.215 du Code du travail régissant la durée de travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train. Afin de rendre la disposition plus lisible, le Conseil d'Etat propose de libeller le bout de phrase qu'il est prévu d'ajouter *in fine* à l'article L.215-1 de la façon suivante:

Art. 92. *L'article L.215-1, premier alinéa, du Code du travail est complété in fine par le bout de phrase suivant: „hormis les conducteurs de tramways tels que définis à l'article 1er de la loi du XXX relative à la sécurité du tramway".*

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 105 initial

Cet article prévoit que les annexes font partie intégrante de la loi et se lit comme suit:

Art. 105. *Les annexes I à XII font partie intégrante de la présente loi.*

Malgré le fait que les annexes soient détachées du corps de l'acte, elles sont néanmoins censées en faire partie intégrante. L'article sous avis est dès lors à supprimer. La Commission fait sienne cette proposition.

Article 106 initial (nouvel article 92)

Cet article prévoit des dispositions transitoires.

Pour ce qui est du paragraphe 3, le Conseil d'Etat doit s'y opposer formellement pour être contraire au principe de la sécurité juridique. En effet, la disposition transitoire ne précise pas laquelle des conditions prévues à l'article 76 (initial) est visée. Est-ce que, dans les cinq premières années, le formateur ne doit pas être désigné par l'employeur, est-ce qu'il ne doit pas disposer de compétences professionnelles dans le domaine de la formation ou est-ce qu'il ne doit pas disposer, depuis cinq ans au moins, de l'habilitation nécessaire? En outre, les textes normatifs sont, en principe, rédigés à l'indicatif présent. L'emploi du futur est dès lors à écarter au paragraphe 3 de l'article.

Dans un souci de clarté en vue de l'application de cette disposition transitoire, la Commission décide d'introduire la condition visée dans l'article en question:

Art. 93. *(1) Une licence d'activité valable pour trois mois peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée auprès du ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.*

(2) Une certification de sécurité valable pour un an peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée au ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Au plus tard un an après la délivrance de la certification de sécurité, l'entité doit être titulaire de la certification de sécurité visée au chapitre 5 ~~de la présente loi~~.

(3) Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat lève son opposition formelle.

Article 107 initial (nouvel article 93)

Cet article prévoit des dispositions dérogatoires. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 94. *Par dérogation aux dispositions de l'article 60, l'obligation de posséder une habilitation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur possédant une habilitation valide pour la partie de l'infrastructure concernée, appelé ci-après pilote, se tient aux côtés du conducteur durant la conduite:*

a) pour la circulation d'engins spécialisés à l'entretien des voies, dont la conduite est assurée par des conducteurs qui n'ont pas les connaissances de l'infrastructure requise;

b) pour des services exceptionnels uniques avec du matériel historique;

c) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau tramway, ainsi qu'à l'occasion d'un parcours d'essai;

d) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

Article 108 initial (nouvel article 94)

Cet article introduit une référence abrégée et se lit comme suit:

Art. 108. *La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du ... relative à la sécurité-tramway".*

Le Conseil d'Etat propose d'écrire: „**Art. XX.** La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante: loi du … relative à la sécurité du tramway". La Commission décide de maintenir le libellé initial et de ne pas suivre le Conseil d'Etat.

Article 109 initial (nouvel article 95)

Cet article précise la date d'entrée en vigueur de la future loi et se lit comme suit:

Art. 109. *La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.*

Le Conseil d'Etat est d'avis que la formule utilisée peut conduire à une réduction du délai de quatre jours usuellement appliqué dans l'hypothèse où la publication a lieu vers la fin du mois. Dès lors, il est préférable de viser un délai d'entrée en vigueur plus généreux évoquant au moins le „premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au Mémorial". La Commission décide de maintenir le libellé initial et de ne pas suivre le Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que depuis l'entrée en vigueur de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, il convient de remplacer la référence „Mémorial", qui n'existe plus sous cette dénomination, par celle de „Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg".

Par conséquent, cet article se lira comme suit:

Art. 95. *La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.*

Annexes

Le projet de loi initial contient également les 11 annexes suivantes:

- Annexe I: Définition du système tramway
- Annexe II: Sous-système
- Annexe III: Exigences essentielles
- Annexe IV: Procédure de vérification des sous-systèmes
- Annexe V: Critères minimaux devant être pris en considération pour la notification des organismes
- Annexe VI: Contrôle
- Annexe VII: Principes généraux applicables au processus de gestion des risques
- Annexe VIII: Critères de reconnaissance de l'organisme d'évaluation
- Annexe IX: Rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation
- Annexe X: Exigences médicales et psychologiques
- Annexe XI: Compétences professionnelles

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de ces annexes:

- A l'annexe III, dont le libellé s'inspire de celui de l'annexe III de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, il demande que les dispositions soient adaptées au système du tramway. Ainsi, il est fait référence au point „1.2. Fiabilité, disponibilité" aux trains, alors que ce terme n'est pas utilisé par ailleurs dans le projet sous rubrique.
- A l'annexe IV, les mots en latin sont à omettre. Ainsi, les mots „mutatis mutandis" sont à supprimer au point 4.
- A l'annexe V, le libellé gagnerait en lisibilité s'il indiquait qu'il s'agit d'organismes compétents pour l'établissement de la déclaration de vérification de la conformité aux normes et spécificités techniques requise en vue de l'autorisation de mise en service de sous-systèmes du système tramway. En outre, au point 6, le texte est à revoir afin d'en supprimer les passages issus du texte original qui sont inutiles dans le contexte du projet sous rubrique.
- Le Conseil d'Etat propose d'intituler l'annexe VII comme suit: „Gestion des risques".
- A l'annexe VIII: Au point 1, il est prévu que l'organisme d'évaluation doit satisfaire à toutes les exigences de la norme ISO/IEC17020:2012 et ses modifications ultérieures. Or, comme il est question de l'observation de normes internationales de la série ISO/IEC, le Conseil d'Etat rappelle que le caractère contraignant de normes internationales et leur applicabilité aux administrés ne sont donnés que si ces dispositions ont fait l'objet d'une publication en due forme, conformément aux exigences de l'article 112 de la Constitution. En conséquence, l'opposabilité et la valeur contraignante de la norme ISO/IEC17020:2012 ne sont pas données.
- A l'annexe X, le Conseil d'Etat n'est pas d'avis que le niveau de scolarité que les candidats à une licence de conducteur doivent avoir atteint devrait figurer parmi les exigences médicales et psychologiques et propose de les reprendre parmi les compétences professionnelles fixées à l'annexe XI. Il estime que les examens psychologiques figurant au point 2.2. devraient figurer au point 21 en tant qu'examens médicaux, à l'instar de la directive 2007/59/CE. En ce qui concerne les examens médicaux, le Conseil d'Etat suggère d'appliquer, pour les conducteurs de tramways, les exigences retenues pour les chauffeurs de bus. En effet, la directive 2014/85/UE modifiant la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire a pris en considération les nouvelles connaissances scientifiques relatives aux pathologies qui affectent l'aptitude à la conduite, concernant notamment l'évaluation des risques associés pour la sécurité routière et de l'efficacité avec laquelle les traitements préviennent lesdits risques. De nombreuses études et recherches publiées récemment ont confirmé que le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil constituait l'un des facteurs de risque les plus importants d'accidents de la route. Par conséquent, cette pathologie a été prise en considération dans le cadre de la législation de l'Union européenne relative au permis de conduire. Ainsi, le point 6.2.3 de l'article 77 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 prévoit que, pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, les intéressés porteurs d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil, modéré ou sévère, sous traitement sont soumis à un examen médical régulier, au moins chaque année, afin d'établir dans

quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue. Le Conseil d'Etat propose de faire figurer une telle disposition dans l'annexe sous revue.

La Commission du Développement durable décide:

– d'amender l'annexe X comme suit:
  - o L'intitulé du point 2 est modifié comme suit: „2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY"
  - o l'intitulé du point 3 est modifié comme suit: „3. EXAMENS PERIODIQUES APRES DELIVRANCE DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY"

  Par souci de clarté et suite à la remarque de la Haute Corporation à l'endroit de l'article 78 initial, le mot „affectation" est supprimé.
– d'insérer une nouvelle annexe XII libellée comme suit:

  Annexe XII: *Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants:*

  Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte

  La position professionnelle du formateur

  L'ingénierie pédagogique

  L'animation de la formation et les outils d'animation

  Gérer la diversité et les situations difficiles en formation

  L'évaluation de la formation

Le détail des compétences professionnelles est ainsi renseigné dans une annexe à laquelle renvoie le nouvel article 66.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat est d'avis que les points énumérés ne constituent pas des critères d'évaluation de la compétence professionnelle des formateurs et propose dès lors de libeller l'annexe XII de la façon suivante:

„L'employeur doit s'assurer que les formateurs à l'habilitation des conducteurs disposent des compétences professionnelles relatives aux domaines suivants:

a) les différents styles d'apprentissage spécifiques aux adultes;

b) l'ingénierie pédagogique;

c) l'animation de la formation et les outils d'animation;

d) la position professionnelle du formateur;

e) la gestion de la diversité et des situations difficiles en formation;

f) l'évaluation de la formation."

La Commission fait sienne la proposition du Conseil d'Etat et remplace l'annexe XII par le texte proposé par le Conseil d'Etat.

Les 12 annexes du projet de loi se liront comme suit:

*

ANNEXE I

Définition du système tramway

1. Système tramway

1.1. ***Réseaux***

Aux fins de la présente loi, tout réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

– lignes prévues pour le trafic des passagers,

– nœuds „passagers“,

– les centres de remisage et de maintenance du matériel roulant,

– voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ces réseaux comportent les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de passagers sur ces réseaux afin d'en garantir l'exploitation sûre et une gestion efficace.

1.2. ***Véhicules***

Le système tramway comprend tous les véhicules-tramways aptes à circuler sur rails ou guidés par rails sur tout ou partie d'un réseau, y compris

– les tramways constitués de rames automotrices pour le transport de voyageurs;

– le matériel mobile de construction et d'entretien des infrastructures;

– le matériel pour le dépannage de rames automotrices.

2. Cohérence du système tramway

La qualité du système tramway nécessite entre autres une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles des véhicules-tramways (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette compatibilité dépendent les niveaux de performance, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

*

ANNEXE II

Sous-systèmes

1. Liste des sous-systèmes

Aux fins de la présente loi, le système constituant le système tramway peut être subdivisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant:

a) soit à des domaines de nature structurelle:

– infrastructures,

– énergie,

– contrôle-commande et signalisation au sol et à bord,

– matériel roulant;

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:

– exploitation et gestion du trafic,

– entretien,

– applications télématiques aux services des voyageurs.

2. Description des sous-systèmes

2.1. ***Infrastructure***

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les nœuds passagers (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. ***Energie***

Le système d'électrification, notamment le matériel aérien et l'équipement au sol.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation (au sol et à bord)***

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des véhicules-tramways.

2.4. ***Matériel roulant***

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du véhicule-tramway, les dispositifs de captage du courant électrique, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, les équipements de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.5. ***Exploitation et gestion du trafic***

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la composition et la conduite des véhicules- tramways, la planification et la gestion du trafic ainsi que les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services.

2.6. ***Entretien***

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif pour garantir les performances nécessaires.

2.7. ***Applications télématiques***

Conformément à l'annexe I, ce sous-système comprend les applications au service des voyageurs, y compris les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre tramways et avec d'autres modes de transport.

*

ANNEXE III

Exigences essentielles

1. Exigences de portée générale

1.1. ***Sécurité***

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des véhicules-tramways doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2. ***Fiabilité, disponibilité***

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des tramways doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. ***Santé***

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les véhicules-tramways et les infrastructures de tramway.

1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. ***Protection de l'environnement***

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système tramway doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système selon les dispositions légales en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les véhicules-tramways et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4. La conception et l'exploitation du système tramway ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d'émissions sonores générées par celui-ci (intérieurs et extérieurs).

1.4.5. L'exploitation du système tramway ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. ***Compatibilité technique***

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des véhicules-tramways.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, peuvent être mises en œuvre.

1.6. ***Accessibilité***

1.6.1. Les sous-systèmes „infrastructure" et „matériel roulant" doivent être accessibles aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite de manière à leur assurer l'accès sur la base de l'égalité avec les autres personnes par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées. Cela inclut la conception, la construction, le renouvellement, le réaménagement, l'entretien et l'exploitation des éléments pertinents des sous-systèmes auxquels le public a accès.

1.6.2. Les sous-systèmes „exploitation" et „applications télématiques au service des voyageurs" doivent offrir les fonctionnalités nécessaires pour faciliter l'accès des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite sur la base de l'égalité avec les autres personnes, par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1. ***Infrastructures***

2.1.1. *Sécurité*

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels et les viaducs de grande longueur.

2.1.2. *Accessibilité*

2.1.2.1. Les sous-systèmes „infrastructure“ auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.2. ***Energie***

2.2.1. *Sécurité*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des véhicules-tramways, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. *Protection de l'environnement*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

– permettre aux véhicules-tramways de réaliser les performances spécifiées,

– dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les véhicules-tramways.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation***

2.3.1. *Sécurité*

Les installations et les procédures de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des véhicules-tramways présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des véhicules-tramways autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. *Compatibilité technique*

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des véhicules-tramways doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système tramway.

2.4. ***Matériel roulant***

2.4.1. *Sécurité*

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules-tramways doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des véhicules-tramways.

Les tramways doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord.

2.4.2. *Fiabilité, disponibilité*

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du véhicule-tramway sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. *Compatibilité technique*

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des véhicules-tramways sous les systèmes d'alimentation en énergie du système tramway.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4. *Surveillance et contrôle*

Les tramways doivent être équipés d'au moins un appareil enregistreur.

Les données collectées et le traitement des informations doivent être harmonisés sur les réseaux et mises à disposition sur demande de l'Administration ou de l'Administration des Enquêtes Techniques telle que prévue par la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et, c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

2.4.5. *Accessibilité*

2.4.5.1. Les sous-systèmes „matériel roulant" auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.5. ***Maintenance***

2.5.1. *Santé et sécurité*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. *Protection de l'environnement*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. *Compatibilité technique*

Les installations d'entretien traitant le matériel roulant doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. ***Exploitation et gestion du trafic***

2.6.1. *Sécurité*

La mise en cohérence des règles d'exploitation de tout réseau tramway ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et d'entretien des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel de maintenance et des centres de contrôle-commande, ainsi que le système d'assurance qualité

mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle-commande et de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. *Compatibilité technique*

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système.

2.6.4. *Accessibilité*

2.6.4.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les règles d'exploitation prévoient les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2.7. ***Applications télématiques au service des voyageurs***

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux voyageurs, plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

– les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles,

– les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et d'entretien de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. *Santé*

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. *Sécurité*

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

2.7.5. *Accessibilité*

2.7.5.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les sous-systèmes „applications télématiques au service des passagers" offrent les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

*

ANNEXE IV

Procédure de vérification des sous-systèmes

1. Principes généraux

La vérification désigne une procédure effectuée par le requérant en vue de démontrer que les exigences de la législation pertinente relatives à un sous-système sont respectées et que la mise en service du sous-système peut être autorisée.

3. Certificat de vérification délivré par un organisme compétent

3.1. ***Introduction***

Dans le cas où des règles nationales s'appliquent, la vérification comprend une procédure par laquelle l'organisme compétent contrôle et atteste que le sous-système est conforme aux règles nationales.

3.2. ***Certificat de vérification***

L'organisme compétent établit le certificat de vérification destiné au requérant.

Ce certificat fait référence avec précision à la règle nationale ou aux règles nationales dont la conformité a été examinée par l'organisme compétent dans le cadre du processus de vérification.

En cas de règles nationales se rapportant aux sous-systèmes composant un véhicule-tramway, l'organisme compétent subdivise le certificat en deux parties:

– l'une indique les références aux règles nationales se rapportant strictement aux sous-systèmes concernés;

– l'autre indique les références aux règles nationales se rapportant à la compatibilité technique et l'intégration du sous-système dans le système tramway.

3.3. ***Dossier technique***

3.3.1. Le dossier technique qui est constitué par l'organisme compétent et suit le certificat de vérification accompagne la déclaration de vérification. Il contient les données techniques utiles pour l'évaluation de la conformité du sous-système avec les règles nationales.

3.3.2. Le dossier technique doit contenir les éléments suivants:

a) les caractéristiques techniques liées à la conception, y compris notamment les plans généraux et de détail relatifs à l'exécution, les schémas électriques et hydrauliques, les schémas des circuits de commande, la description des systèmes informatiques et des automatismes avec un degré de détail suffisant pour étayer la vérification de la conformité effectuée, les notices de fonctionnement et d'entretien, se rapportant au sous-système concerné;

b) lorsque la vérification de l'intégration en toute sécurité est requise, le dossier technique concerné comprend le ou les rapports de l'évaluateur sur les méthodes de sécurité communes en ce qui concerne l'évaluation des risques.

3.4. ***Dépôt***

Une copie du dossier technique complet accompagnant la déclaration de vérification doit être conservée par le requérant pendant toute la durée de vie du système.

4. Vérification de parties de sous-systèmes

Si un certificat de vérification est délivré pour certaines parties d'un sous-système, les dispositions de la présente annexe s'appliquent ~~mutatis mutandis~~ à ces parties.

*

ANNEXE V

Critères minimaux devant être pris en considération pour la notification des organismes

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.

2. L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

   En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.

4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
   – une formation technique et professionnelle adéquate,
   – une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,
   – l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'Etat sur la base du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'Etat membre.
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'Etat où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des ou de parties des sous-systèmes contrôlés.

*

ANNEXE VI

Contrôle

Le processus de contrôle

1. Généralités

1.1. Le processus de contrôle est alimenté par les éléments de tous les processus et procédures appartenant au système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques.

1.2. Les activités du processus de contrôle visées à l'article 44, paragraphe 2, sont décrites aux points 2 à 6.

1.3. Ce processus de contrôle est répétitif et itératif, comme il ressort du diagramme figurant en appendice ci-après.

2. Définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle

2.1. Sur la base de son système de gestion, chaque entreprise de tramway, gestionnaire d'infrastructure et entité en charge de la maintenance a pour tâche de définir sa stratégie, ses priorités et son ou ses plans en matière de contrôle.

2.2. Le choix des priorités est décidé en tenant compte des informations émanant des domaines qui présentent les risques les plus grands et qui pourraient entraîner des conséquences néfastes pour la sécurité s'ils ne sont pas contrôlés de manière efficace. Les activités de contrôle sont classées par ordre de priorité, en indiquant le temps, les efforts et les ressources nécessaires. L'ordre de priorité tient compte également des résultats obtenus lors des processus de contrôle antérieurs.

2.3. Le processus de contrôle décèle dès que possible les manquements dans l'application du système de gestion qui sont susceptibles d'entraîner des accidents ou des incidents, survenus ou évités de justesse, ou d'autres événements dangereux. Il entraîne la mise en œuvre de mesures destinées à remédier à ces situations de non-respect.

2.4. La stratégie et le(s) plan(s) de contrôle définissent des indicateurs quantitatifs et/ou qualitatifs qui sont capables:

   a) de donner rapidement l'alerte en cas d'écart par rapport aux résultats attendus, ou de donner l'assurance que les résultats attendus seront atteints comme prévu;

   b) de fournir des informations sur des résultats non souhaités;

   c) d'étayer la prise de décision.

3. Collecte et analyse d'informations

3.1. La collecte et l'analyse d'informations sont effectuées conformément à la stratégie, aux priorités et au(x) plan(s) définis en matière de contrôle.

3.2. Chacun des indicateurs visés au point 2.4 donne lieu aux actions suivantes:

a) collecter les informations nécessaires;

b) évaluer si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont correctement mis en œuvre;

c) vérifier si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont efficaces et s'ils atteignent les résultats escomptés;

d) évaluer si le système de gestion dans son ensemble est correctement appliqué et s'il atteint les résultats escomptés;

e) analyser et évaluer les manquements décelés en ce qui concerne les points b), c) et d), et identifier les causes de ces manquements.

4. Etablissement d'un plan d'action

4.1. Les manquements décelés qui sont jugés inacceptables donnent lieu à l'établissement d'un plan d'action, permettant ainsi:

a) de faire respecter la mise en œuvre correcte des processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques comme indiqué; ou

b) d'améliorer les processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques; ou

c) de définir et mettre en œuvre des mesures supplémentaires de contrôle des risques.

4.2. Le plan d'action comprend notamment les informations suivantes:

a) objectifs et résultats escomptés;

b) mesures préventives et/ou correctives requises;

c) personne chargée de la mise en œuvre des actions;

d) dates pour lesquelles les actions doivent être mises en œuvre;

e) personne chargée d'évaluer l'efficacité des mesures du plan d'action conformément au point 6;

f) examen de l'impact du plan d'action sur la stratégie, les priorités et le(s) plan(s) en matière de contrôle.

4.3. Afin de gérer la sécurité au niveau des interfaces, l'entreprise de tramway, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entité en charge de l'entretien décident, en accord avec les autres acteurs concernés, qui est chargé de la mise en œuvre du plan d'action requis ou de sa mise en œuvre partielle.

5. Mise en œuvre du plan d'action

5.1. Le plan d'action défini au point 4 est mis en œuvre de manière à rectifier les manquements décelés.

6. Evaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action

6.1. Le processus de contrôle décrit dans la présente annexe est également utilisé pour vérifier la mise en œuvre correcte, la pertinence et l'efficacité des mesures recensées dans le plan d'action.

6.2. L'évaluation de l'efficacité du plan d'action comprend notamment les actions suivantes:

a) vérifier si le plan d'action est mis en œuvre correctement et mené à terme dans les délais prévus;

b) vérifier si le résultat escompté est atteint;

c) vérifier si les conditions initiales ont changé entre-temps et si les mesures de contrôle des risques définies dans le plan d'action sont toujours adaptées aux circonstances;

d) vérifier si d'autres mesures de contrôle des risques sont nécessaires.

7. Preuve de l'application du processus de gestion

7.1. Le processus de contrôle est documenté pour prouver qu'il a été appliqué correctement. Cette documentation est constituée avant tout à des fins d'évaluation interne. Sur demande:

a) les entreprises de tramways, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance mettent cette documentation à la disposition de l'Administration;

b) si des interfaces sont gérées au moyen de contrats, les entités chargées de l'entretien mettent cette documentation à la disposition des entreprises de tramways et des gestionnaires d'infrastructure correspondants.

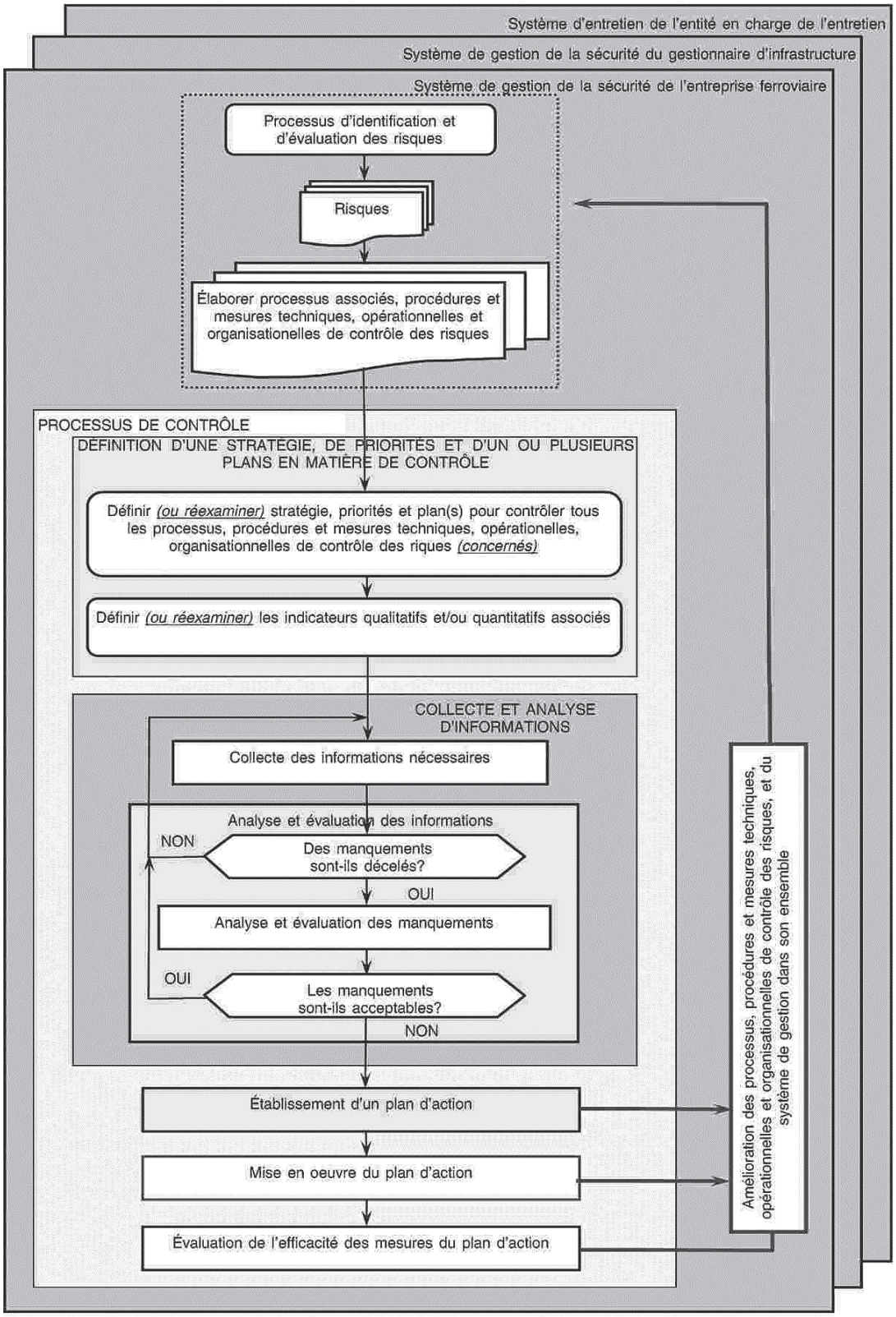
7.2. La documentation produite en vertu du point 7.1 comprend notamment:

a) une description de l'organisation et du personnel désigné pour mener à bien le processus de contrôle;

b) les résultats des différentes activités du processus de contrôle énumérées à l'article 45, paragraphe 2, et notamment les décisions prises;

c) dans les cas de manquements décelés qui sont jugés inacceptables, une liste de toutes les mesures nécessaires à mettre en œuvre pour atteindre le résultat requis.

Cadre du processus de contrôle



*

ANNEXE VII

1. Gestion des risques

1.1. *Principes généraux et obligations*

1.1.1. Le processus de gestion des risques commence par la définition du système évalué et comprend les activités suivantes:

a) le processus d'appréciation des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité qui en résultent et qui doivent être satisfaites par le système faisant l'objet de l'évaluation;

b) la démonstration de la conformité du système avec les exigences de sécurité définies; et

c) la gestion de tous les dangers identifiés et des mesures de sécurité associées.

Ce processus de gestion des risques est itératif. Il est décrit dans le diagramme de l'appendice. Le processus prend fin lorsqu'il est démontré que le système est conforme à toutes les exigences de sécurité nécessaires pour accepter les risques liés aux dangers identifiés.

1.1.2. Le processus de gestion des risques comporte des mesures appropriées d'assurance de la qualité et est mené par du personnel compétent. Il est évalué de façon indépendante par un ou plusieurs organismes d'évaluation.

1.1.3. Le proposant chargé du processus de gestion des risques tient un registre des dangers conformément au point 4.

1.1.4. Les acteurs ayant déjà mis en place des méthodes ou des outils d'appréciation des risques peuvent continuer à les utiliser pour autant que ceux-ci soient compatibles avec les dispositions du présent règlement et que les conditions suivantes soient remplies:

a) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont décrits dans un système de gestion de la sécurité accepté par une autorité nationale de sécurité; ou

b) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont conformes à des normes publiques reconnues.

1.1.5. Le processus d'appréciation des risques relève de la responsabilité du proposant. En particulier, le proposant désigne, en accord avec les acteurs concernés, ceux qui seront chargés de satisfaire aux exigences de sécurité résultant de l'appréciation des risques. Les exigences de sécurité assignées par le proposant auxdits acteurs n'excèdent pas les limites de la responsabilité et de la sphère de contrôle de ces derniers. La décision du proposant dépend du type de mesures de sécurité sélectionnées pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable. Le respect des exigences de sécurité est démontré conformément au point 3.

1.1.6. La première étape du processus de gestion des risques consiste, pour le proposant, à établir un document indiquant les tâches des différents acteurs et leurs activités de gestion des risques. Le proposant est chargé de coordonner la collaboration à un niveau étroit entre les différents acteurs concernés, en fonction de leurs tâches respectives, dans le but de gérer les dangers et les mesures de sécurité associées.

1.1.7. L'évaluation de l'application correcte du processus de gestion des risques relève de la responsabilité de l'organisme d'évaluation.

1.2. *Gestion des interfaces*

1.2.1. Pour chaque interface à prendre en considération pour le système qui fait l'objet de l'évaluation, les acteurs concernés du secteur de tramway coopèrent pour identifier et gérer conjointement les dangers et les mesures de sécurité associées à appliquer à ces interfaces. La gestion des risques partagés aux interfaces est coordonnée par le proposant.

1.2.2. Si, pour satisfaire à une exigence de sécurité, un acteur estime qu'une mesure de sécurité qu'il ne peut mettre en œuvre lui-même est nécessaire, il s'accorde avec un autre acteur pour transférer à ce dernier la gestion du danger y afférent, conformément au processus décrit au point 4.

1.2.3. En ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation, tout acteur qui découvre qu'une mesure de sécurité est non conforme ou inadéquate a la responsabilité d'en avertir le proposant, qui informe à son tour l'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité.

1.2.4. L'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité informe alors tous les acteurs concernés par le problème soit dans le système évalué, soit, pour autant que l'acteur en ait connaissance, dans d'autres systèmes existants qui appliquent la même mesure de sécurité.

1.2.5. Lorsqu'un accord ne peut être trouvé entre deux acteurs ou plus, le proposant est tenu de trouver une solution.

1.2.6. Lorsqu'une exigence prévue par une règle nationale ne peut pas être remplie par un acteur, le proposant sollicite l'avis de l'Administration.

1.2.7. Indépendamment de la définition du système faisant l'objet de l'évaluation, le proposant est chargé de veiller à ce que la gestion des risques couvre le système lui-même et son intégration au sein du système de tramway dans son ensemble.

2. Description du processus d'appréciation des risques

2.1. *Description générale*

2.1.1. Le processus d'appréciation des risques est le processus global itératif qui comprend:

a) la définition du système;

b) l'analyse de risque, y compris l'identification des dangers;

c) l'évaluation des risques.

Le processus d'appréciation des risques est appliqué en interaction avec la gestion des dangers conformément au point 4.1.

2.1.2. La définition du système couvre au moins les points suivants:

a) l'objet du système (c'est-à-dire sa finalité);

b) les fonctionnalités et, le cas échéant, les composantes du système (y compris les composantes humaines, techniques et opérationnelles);

c) les limites du système, incluant les autres systèmes en interaction avec celui-ci;

d) les interfaces physiques (telles que les systèmes en interaction) et fonctionnelles (telles que les entrées et sorties fonctionnelles);

e) l'environnement du système (par exemple, les flux énergétiques et thermiques, les chocs, les vibrations, les interférences électromagnétiques, l'exploitation opérationnelle);

f) les mesures de sécurité existantes et, lorsque les itérations nécessaires ont été réalisées, l'établissement des exigences de sécurité définies par le processus d'appréciation des risques;

g) les hypothèses déterminant les limites de l'appréciation des risques.

2.1.3. Les dangers afférents au système défini sont identifiés conformément au point 2.2.

2.1.4. L'acceptabilité des risques du système évalué est appréciée en fonction d'au moins un des principes d'acceptation des risques suivants:

a) l'application de règles de l'art (point 2.3);

b) une comparaison avec des systèmes similaires (point 2.4);

c) une estimation explicite des risques (point 2.5).

Conformément au principe visé au point 1.1.5, l'organisme d'évaluation renonce à imposer au proposant le principe d'acceptation des risques qui sera utilisé par ce dernier.

2.1.5. Le proposant démontre dans l'évaluation des risques que le principe d'acceptation des risques choisi est appliqué correctement. Il vérifie en outre que les principes sélectionnés d'acceptation des risques sont utilisés de manière cohérente.

2.1.6. L'application des principes susmentionnés d'acceptation des risques permet de définir des mesures de sécurité permettant de rendre acceptables le ou les risques présentés par le système évalué. Parmi ces mesures de sécurité, celles sélectionnées pour maîtriser le ou les risques deviennent les exigences de sécurité que doit respecter le système. Le respect desdites exigences est démontré conformément au point 3.

2.1.7. Le processus itératif d'appréciation des risques est considéré comme achevé lorsqu'il a été démontré que toutes les exigences de sécurité sont satisfaites et qu'aucun autre danger raisonnablement prévisible n'est à prendre en considération.

2.2. ***Identification des dangers***

2.2.1. Le proposant identifie systématiquement, en faisant appel à la vaste expertise d'une équipe compétente, tous les dangers raisonnablement prévisibles pour l'ensemble du système évalué, pour ses fonctions, le cas échéant, et pour ses interfaces.

Tous les dangers identifiés sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.2. Afin de concentrer l'appréciation des risques sur les risques principaux, les dangers sont classés conformément à l'estimation du risque qu'ils représentent. Si tel est l'avis d'un expert, il n'est pas nécessaire d'analyser davantage les dangers associés à un risque largement acceptable, mais ces derniers doivent être portés au registre des dangers. Leur classification est justifiée de façon à permettre à un organisme d'évaluation de procéder à une évaluation indépendante.

2.2.3. Il est possible d'appliquer le critère selon lequel les risques résultant des dangers peuvent être classés comme largement acceptables lorsque le risque est si faible qu'il n'y a aucune raison de mettre en œuvre des mesures de sécurité supplémentaires. Pour rendre son avis, l'expert tient compte du fait que la part de tous les risques largement acceptables ne doit pas dépasser une proportion déterminée du risque global.

2.2.4. Au cours de l'identification des dangers, des mesures de sécurité peuvent être définies. Elles sont portées au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.5. L'identification des dangers ne doit être effectuée qu'au niveau de détail nécessaire pour déterminer les points où des mesures de sécurité sont requises afin de maîtriser les risques conformément à l'un des principes d'acceptation des risques visés au point 2.1.4. Il peut être nécessaire de procéder à des itérations entre les phases d'analyse de risque et d'évaluation des risques, jusqu'à ce qu'un niveau de détail suffisant soit atteint pour permettre l'identification des dangers.

2.2.6. Lorsque des règles de l'art ou un système de référence sont utilisés pour maîtriser le risque, l'identification des dangers peut être limitée à:

a) la vérification de la pertinence des règles de l'art ou du système de référence;

b) le repérage des écarts par rapport aux règles de l'art ou au système de référence.

2.3. ***Utilisation des règles de l'art et évaluation des risques***

2.3.1. Le proposant évalue, avec l'aide des autres acteurs concernés, si un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont adéquatement couverts par l'application des règles de l'art correspondantes.

2.3.2. Les règles de l'art répondent au minimum aux exigences suivantes:

a) elles sont largement reconnues dans le domaine de tramway. Si tel n'est pas le cas, les règles de l'art doivent être justifiées et être considérées comme acceptables par l'organisme d'évaluation;

b) elles sont pertinentes pour la maîtrise des dangers pris en compte dans le système évalué. L'application réussie de règles de l'art dans des cas similaires pour gérer des changements et maîtriser efficacement les dangers identifiés d'un système au sens du présent règlement suffit pour considérer qu'elles sont pertinentes;

c) sur demande, elles doivent être mises à la disposition des organismes d'évaluation pour que ces derniers évaluent si le processus de gestion des risques a été convenablement appliqué et si ses résultats sont corrects, ou, le cas échéant, procèdent à la reconnaissance mutuelle de ces situations, conformément à l'article 55, paragraphe 4.

2.3.3. Lorsqu'une approche différente est suivie et qu'elle n'est pas pleinement conforme à des règles de l'art, le proposant démontre qu'elle aboutit au moins au même niveau de sécurité.

2.3.4. Si le risque lié à un danger spécifique ne peut pas être rendu acceptable par l'application de règles de l'art, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies en appliquant l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.3.5. Lorsque tous les dangers sont maîtrisés par l'application de règles de l'art, le processus de gestion des risques peut être limité à:

a) l'identification des dangers conformément au point 2.2.6;

b) l'inscription des règles de l'art utilisées dans le registre des dangers conformément au point 2.2.4;

c) la documentation relative à l'application du processus de gestion des risques conformément au point 5;

d) une évaluation indépendante conformément à l'article 51.

2.4. ***Utilisation du système de référence et évaluation des risques***

2.4.1. Le proposant examine, avec l'aide des autres acteurs concernés, si l'un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont couverts adéquatement par un système similaire qui pourrait servir de système de référence.

2.4.2. Tout système de référence remplit au moins les exigences suivantes:

a) il a déjà été prouvé lors de son utilisation qu'il présente un niveau de sécurité acceptable, et il pourrait donc encore être accepté dans l'Etat membre où le changement doit être introduit;

b) ses fonctions et ses interfaces sont semblables à celles du système évalué;

c) il est utilisé dans des conditions opérationnelles semblables à celles du système évalué;

d) il est utilisé dans des conditions environnementales semblables à celles du système évalué.

2.4.3. Si un système de référence satisfait aux exigences énumérées au point 2.4.2, alors, en ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation:

a) les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont considérés comme acceptables;

b) les exigences de sécurité relatives aux dangers couverts par le système de référence peuvent être tirées des analyses de sécurité ou d'une évaluation des performances de sécurité du système de référence;

c) ces exigences de sécurité sont portées au registre des dangers en tant qu'exigences de sécurité pour les dangers concernés.

2.4.4. Si le système évalué s'écarte du système de référence, l'évaluation des risques doit démontrer que le système évalué atteint au moins le même niveau de sécurité que le système de référence, à l'aide d'un autre système de référence ou de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques. Les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont, dans ce cas, considérés comme acceptables.

2.4.5. S'il ne peut pas être démontré qu'un niveau de sécurité au moins équivalent à celui du système de référence est atteint, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies pour les écarts constatés, à l'aide de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.5. ***Estimation et évaluation explicites des risques***

2.5.1. Si les dangers ne sont pas couverts par l'un des deux principes d'acceptation des risques fixés aux points 2.3 et 2.4, l'acceptabilité des risques est démontrée par l'estimation et l'évaluation explicites des risques. Les risques liés à ces dangers sont estimés quantitativement ou qualitativement, ou au besoin quantitativement et qualitativement, compte tenu des mesures de sécurité existantes.

2.5.2. L'acceptabilité des risques estimés est évaluée au moyen de critères d'acceptation des risques tirés de la législation de l'Union ou des règles nationales, ou fondés sur certaines de leurs exigences. En fonction des critères d'acceptation des risques, l'acceptabilité du risque peut être évaluée soit séparément pour chaque danger associé, soit pour la combinaison de tous les dangers pris en compte dans l'estimation explicite des risques.

Si le risque estimé n'est pas acceptable, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies et mises en œuvre afin de ramener le risque à un niveau acceptable.

2.5.3. Si le risque associé à un danger ou à une combinaison de dangers est considéré comme acceptable, les mesures de sécurité définies sont inscrites dans le registre des dangers.

2.5.4. Le proposant n'est pas tenu d'effectuer une estimation explicite des risques supplémentaire pour les risques qui sont déjà considérés comme acceptables en raison du recours à des codes de pratique ou à des systèmes de référence.

2.5.5. Sans préjudice des points 2.5.1 et 2.5.4, lorsque les dangers résultent de défaillances de fonctions d'un système technique, on applique à ces défaillances les objectifs de conception harmonisés suivants:

a) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident catastrophique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est hautement improbable;

b) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident critique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est improbable.

Le choix entre la définition „accident catastrophique" (point 23) et la définition „accident critique" (point 35) dépend de la conséquence dangereuse la plus crédible de la défaillance.

Pour les systèmes techniques mixtes, comprenant à la fois une composante purement mécanique et une composante électrique, électronique et électronique programmable, l'identification des dangers est effectuée conformément au point 2.2.5. Les dangers liés à la composante purement mécanique ne sont pas maîtrisés à l'aide des objectifs de conception harmonisés définis au point 2.5.5.

2.5.7. Le risque lié aux défaillances de fonctions de systèmes techniques visées au point 2.5.5 est considéré comme acceptable si les conditions suivantes sont également remplies:

a) la conformité avec les objectifs de conception harmonisés qui s'appliquent a été démontrée;

b) les défaillances et pannes systématiques associées sont maîtrisées conformément aux procédures de sécurité et de qualité, proportionnellement à l'objectif de conception harmonisé applicable au système technique évalué et défini dans les normes pertinentes communément reconnues;

c) les conditions d'application pour une intégration sans danger, dans le système de tramway, du système technique évalué sont répertoriées et inscrites dans le registre des dangers conformément au point 4. Conformément au point 1.2.2, ces conditions d'application sont transférées à l'acteur chargé de démontrer la sûreté de l'intégration.

2.5.8. Les définitions spécifiques suivantes s'appliquent aux objectifs quantitatifs de conception harmonisés des systèmes techniques:

a) le terme „directement" signifie que la défaillance de la fonction a le potentiel d'aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5, sans que d'autres défaillances doivent nécessairement se produire;

b) le terme „potentiel" signifie que la défaillance de la fonction peut aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5.

2.5.9. Lorsque la défaillance d'une fonction du système technique évalué n'aboutit pas directement au risque considéré, l'application d'objectifs de conception moins stricts est autorisée à condition que le proposant puisse démontrer que l'utilisation de dispositifs de sécurité, tels que définis à l'article 1er, point 34), permet d'assurer le même niveau de sécurité.

2.5.10. Lorsqu'un système technique est conçu sur la base des exigences fixées au point 2.5.5, le principe de reconnaissance mutuelle s'applique conformément à l'article 64, paragraphe 4.

Toutefois, si le proposant peut démontrer, pour un danger donné, que le niveau de sécurité existant sur un réseau où le système est appliqué peut être maintenu avec un objectif de conception moins strict que l'objectif de conception harmonisé, cet objectif moins strict peut être utilisé à la place de l'objectif de conception harmonisé.

2.5.11. L'estimation et l'évaluation explicites des risques satisfont au moins aux exigences suivantes:

a) les méthodes utilisées pour l'estimation explicite des risques reflètent correctement le système évalué et ses paramètres (y compris tous les modes opérationnels);

b) les résultats sont suffisamment précis pour fournir une base solide à la prise de décision. Des modifications légères dans les hypothèses de base ou les prérequis n'aboutissent pas à des exigences sensiblement différentes.

3. Démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité

3.1. Préalablement à l'acceptation de la sécurité du changement, il est démontré, sous le contrôle du proposant, que les exigences de sécurité résultant de la phase d'appréciation des risques sont satisfaites.

3.2. Cette démonstration est effectuée par chacun des acteurs tenus de satisfaire aux exigences de sécurité en vertu du point 1.1.5.

3.3. L'approche choisie pour démontrer le respect des exigences de sécurité ainsi que la démonstration elle-même sont évaluées indépendamment par un organisme d'évaluation.

3.4. Toute inadéquation des mesures de sécurité destinées à assurer le respect des exigences de sécurité ou tout danger découvert au cours de la démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité imposent au proposant de procéder une nouvelle fois à l'appréciation et à l'évaluation des risques associés, conformément au point 2. Les nouveaux dangers sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

4. Gestion des dangers

4.1. ***Processus de gestion des dangers***

4.1.1. Durant les phases de conception et de mise en œuvre, le proposant établit ou met à jour (lorsqu'ils existent déjà) un ou plusieurs registres des dangers, jusqu'à ce que le changement soit accepté ou que le rapport d'évaluation de la sécurité soit remis. Le registre des dangers fait état de l'avancement de la surveillance des risques liés aux dangers identifiés. Une fois le système accepté et mis en service, le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway chargé(e) de l'exploitation du système évalué continue de mettre à jour le registre des dangers en tant que partie intégrante de son système de gestion de la sécurité.

4.1.2. Le registre des dangers comporte tous les dangers identifiés, ainsi que toutes les mesures de sécurité et les hypothèses systémiques associées à ceux-ci, qui ont été définies au cours du processus d'appréciation des risques. Il contient une référence claire à l'origine des dangers et aux principes sélectionnés d'acceptation des risques, et il désigne clairement l'acteur ou les acteurs chargés de la maîtrise de chacun des dangers.

4.2. ***Echange d'informations***

Tous les dangers qui ne peuvent pas être maîtrisés et toutes les exigences de sécurité associées qui ne peuvent pas être satisfaites par un seul acteur sont communiqués à un autre acteur concerné dans le but de trouver conjointement une solution adéquate. Les dangers inscrits dans le registre des dangers de l'acteur qui les transfère ne sont considérés comme maîtrisés que lorsque l'évaluation des risques liés à ces dangers est effectuée par l'autre acteur et que la solution est approuvée par tous les acteurs concernés.

5. Preuve de l'application du processus de gestion des risques

5.1. Le processus de gestion des risques utilisé pour évaluer les niveaux de sécurité et la conformité avec les exigences de sécurité est documenté par le proposant de manière à ce qu'un organisme d'évaluation puisse accéder à toutes les preuves nécessaires démontrant l'application correcte du processus de gestion des risques et la fiabilité de ses résultats.

5.2. La documentation établie par le proposant conformément au point 5.1 comporte au minimum:

a) une description de l'organisation et des experts désignés pour mener à bien le processus d'appréciation des risques;

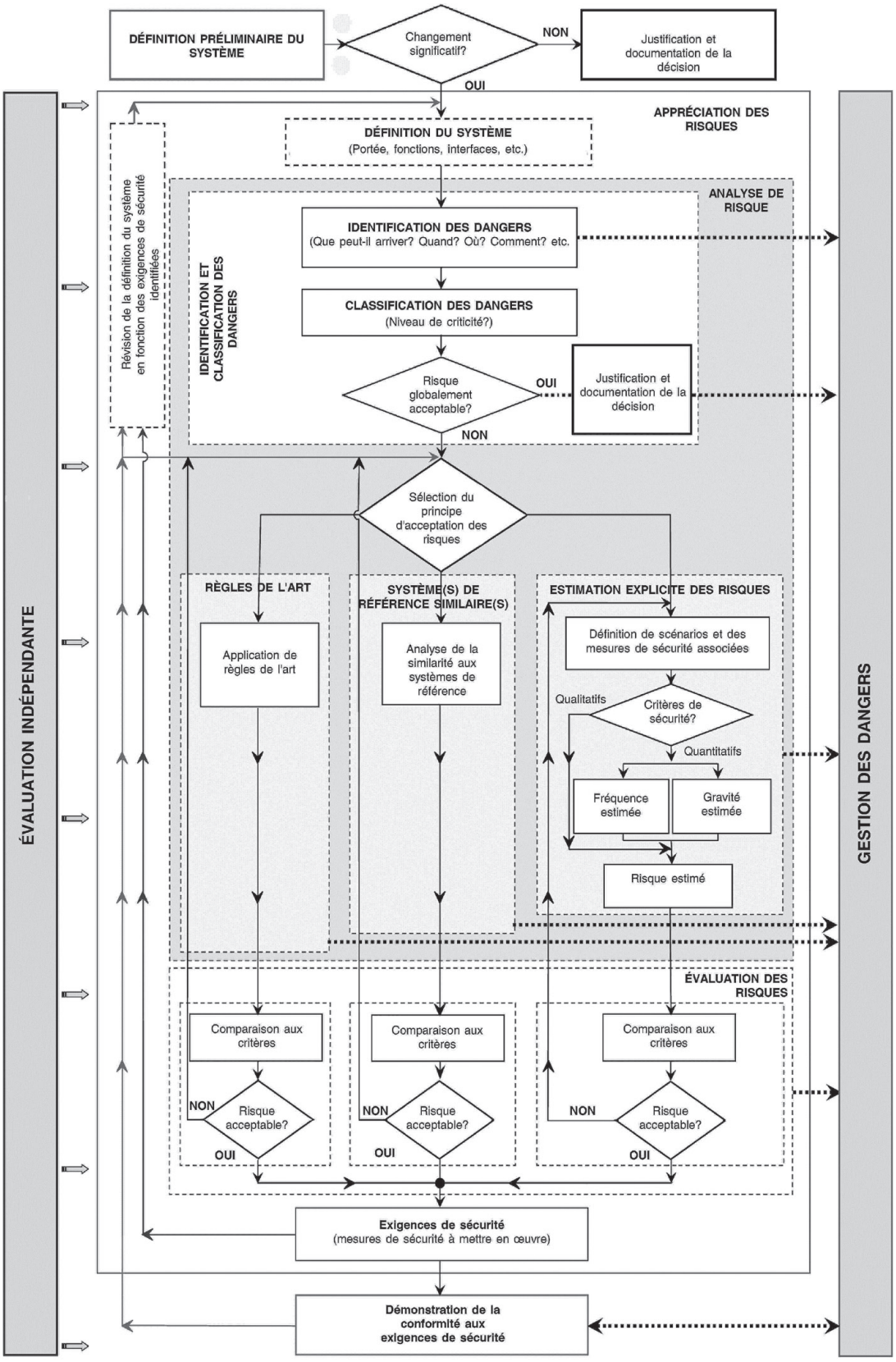
b) les résultats des différentes phases de l'appréciation des risques et une liste de toutes les exigences de sécurité à satisfaire pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable;

c) la preuve de la conformité avec toutes les exigences de sécurité requises;

d) toutes les hypothèses pertinentes pour l'intégration, l'exploitation et l'entretien du système qui ont été formulées lors de la définition et de la conception du système et lors de l'appréciation des risques présentés par celui-ci.

5.3. L'organisme d'évaluation présente ses conclusions dans un rapport d'évaluation de la sécurité, tel que défini à l'annexe IX.

Processus de gestion des risques et évaluation indépendante



*

ANNEXE VIII

Critères de reconnaissance de l'organisme d'évaluation

1. L'organisme d'évaluation satisfait à toutes les exigences de la norme ISO/IEC 17020:2012 et de ses modifications ultérieures. Il exerce son jugement professionnel dans le cadre des travaux d'inspection définis dans ladite norme. Il satisfait à la fois aux critères de compétence et d'indépendance généraux prévus dans ladite norme et aux critères de compétence spécifiques suivants:
   a) compétences en matière de gestion des risques: connaissances et expérience relatives aux techniques standards d'analyse de la sécurité et aux normes applicables;
   b) toutes les compétences utiles pour évaluer les parties du système de tramway affectées par le changement;
   c) compétences en matière d'application correcte des systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité ou en matière de systèmes de gestion d'audits.
2. L'organisme d'évaluation est reconnu pour les différents domaines de compétence afférents au système de tramway ou aux parties de celui-ci concernées par une exigence essentielle de sécurité, y compris le domaine de compétence relatif à l'exploitation et à l'entretien du système de tramway.
3. L'organisme d'évaluation est reconnu pour évaluer la cohérence globale de la gestion des risques et la sécurité de l'intégration du système évalué au sein du système de tramway dans son ensemble. A cette fin, l'organisme d'évaluation dispose des compétences nécessaires pour contrôler les éléments suivants:
   a) l'organisation, c'est-à-dire les dispositions nécessaires pour mettre en œuvre une approche coordonnée assurant la sécurité du système sur la base d'une compréhension et d'une application uniformes des mesures de maîtrise des risques applicables aux sous-systèmes;
   b) la méthodologie, c'est-à-dire l'évaluation des méthodes et des ressources mises en œuvre par différentes parties intéressées pour assurer la sécurité au niveau du sous-système et du système; et
   c) les aspects techniques nécessaires pour évaluer la pertinence et l'exhaustivité des appréciations des risques et le niveau de sécurité du système dans son ensemble.
4. L'organisme d'évaluation peut être accrédité ou reconnu pour un, plusieurs ou l'ensemble des domaines de compétence visés aux points 2 et 3.

*

ANNEXE IX

Rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation

Le rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation contient au minimum les informations suivantes:

a) l'identification de l'organisme d'évaluation;

b) le plan de l'évaluation indépendante;

c) la définition de la portée de l'évaluation indépendante et de ses limites;

d) les résultats de l'évaluation indépendante, notamment:
   i) des informations détaillées sur les activités d'évaluation indépendante réalisées pour contrôler la conformité avec les dispositions du présent règlement,
   ii) tous les cas recensés de non-conformité avec les dispositions du présent règlement et les recommandations de l'organisme d'évaluation;

e) les conclusions de l'évaluation indépendante.

*

ANNEXE X

Exigences médicales et psychologiques

1. Exigences générales

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:

– une perte soudaine de conscience;
– une baisse d'attention ou de concentration;
– une incapacité soudaine;
– une perte d'équilibre ou de coordination;
– une limitation significative de mobilité.

1.2. ***Vision***

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

– acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'oeil le moins performant;
– lentilles correctives maximales: hypermétropie: +5/myopie: -8.

Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision;

– vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non;
– les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste;
– vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire. Le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– champ de vision: complet;
– vision des deux yeux: effective; non exigée lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions;
– vision binoculaire: effective;
– reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– sensibilité aux contrastes: bonne;
– absence de maladie évolutive de l'oeil;
– les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin;
– capacité de résistance aux éblouissements;
– les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. Exigences en matière d'audition et d'expression verbale

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

– audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1.000 Hz;
– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2.000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne;
– absence d'anomalie du système vestibulaire;
– absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix);

– les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. ***Grossesse***

Sans préjudice des dispositions légales en vigueur, la grossesse doit être considérée, en cas de faible tolérance ou d'état pathologique, comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs.

2. Contenu minimal de l'examen pour l'obtention de la licence de conducteur de tramway

2.1. ***Examens médicaux***

– examen médical général;

– examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat;

– électrocardiogramme (ECG) au repos;

– recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction.

2.2. ***Examens psychologiques sur le plan professionnel***

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

Les examens psychologiques portent au moins sur:

– les aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement;

– la communication;

– les aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

3. Examens périodiques après délivrance de la licence de conducteur de tramway

3.1. ***Fréquence***

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin si l'état de santé du conducteur l'exige.

Conformément à l'article 68 paragraphe 2 sub b) un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence de conducteur ou de l'habilitation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées au point 1 ci-dessus.

Les examens psychologiques sont effectués au moins tous les 10 ans.

3.2. ***Contenu minimal de l'examen périodique médical***

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

– un examen médical général;

– un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique;

– la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

~~**4. Niveau de scolarité**~~

~~Le candidat doit avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.~~

ANNEXE XI

Compétences professionnelles

A. *Connaissances professionnelles générales*

1) Le travail d'un conducteur, son environnement de travail, son rôle et ses responsabilités dans le processus d'exploitation, les exigences professionnelles et personnelles de la fonction

a) Connaître les grandes lignes de la législation et des règles applicables à l'exploitation et la sécurité (exigences et procédures relatives à la certification des conducteurs, à la protection de l'environnement, à la protection contre l'incendie, etc.).

b) Comprendre les exigences spécifiques ainsi que les exigences professionnelles et personnelles (travailler principalement de façon autonome, travail posté, protection et sécurité individuelle, lecture et mise à jour de documents, etc.).

c) Comprendre les comportements qui sont compatibles avec des responsabilités déterminantes pour la sécurité (médication, alcool, drogues et autres substances psycho-actives, maladie, stress, fatigue, etc.).

d) Identifier les documents de référence et d'application (Règlement de Sécurité et d'Exploitation (RSE), consignes d'exploitation, etc.).

e) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

f) Comprendre l'importance de la précision dans l'exercice des tâches et l'application des méthodes de travail.

g) Comprendre les aspects de santé et sécurité au travail (code de conduite sur les voies et à proximité, ergonomie, règles de sécurité du personnel, équipement de protection individuelle, etc.).

h) Connaître les compétences et principes de comportement (gestion du stress, situations extrêmes, etc.).

i) Connaître les principes de protection de l'environnement (conduite durable, etc.).

2) Technologies tramway, y compris les principes de sécurité à la base des réglementations d'exploitation

a) Connaître les principes, réglementations et dispositions concernant la sécurité de l'exploitation tramway.

b) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

3) Principes de base des infrastructures de tramway

a) Connaître les principes et paramètres systématiques et structurels.

b) Connaître les définitions des voies, stations, et zones de manœuvres.

c) Connaître les infrastructures (ponts, tunnels, aiguillages, etc.).

d) Connaître les modes d'exploitation (marche à vue, exploitation en mode nominal et mode dégradé, en voie unique, à double voie, etc.).

e) Connaître les systèmes de signalisation.

f) Connaître les installations de sécurité .

g) Connaître l'alimentation en énergie tramway.

4) Principes de base de la communication opérationnelle

a) Connaître l'importance de ces principes, les moyens et les procédures.

b) Identifier les personnes à contacter par le conducteur et connaître leur rôle et responsabilité (poste de commande centralisé, responsable de ligne).

c) Identifier les situations/causes rendant nécessaire l'engagement d'une communication.

d) Comprendre les méthodes de communication écrite(s) et verbale(s).

e) Connaître l'organisation des trajets.

5) Les tramway, leurs éléments constitutifs et les exigences techniques

a) Connaître le système de traction

b) Décrire la configuration d'un véhicule-tramway (bogies, carrosserie, cabine de conduite, systèmes de protection, etc.).

c) Comprendre le fonctionnement des systèmes de freinage et savoir en apprécier les performances. Savoir identifier les facteurs influençant les performances d'accélération et de freinage (conditions météorologiques, équipement de freinage, adhérence réduite, sablage, confort et sécurité des passagers, etc.

d) Identifier la vitesse du tramway.

e) Connaître les dispositions et la finalité du système de gestion de tramway.

6) Connaître les risques liés à l'exploitation en général

a) Comprendre les principes régissant la sécurité des circulations.

b) Connaître les risques liés à l'exploitation et les divers moyens à utiliser pour les réduire.

c) Connaître les incidents affectant la sécurité et comprendre les comportements/réactions à adopter à leur égard.

d) Connaître les procédures à suivre en cas d'incident ou d'accident (évacuation, etc.).

e) Comprendre les principes de l'électricité.

B. *Connaissances professionnelles relatives au matériel*

Après avoir suivi la formation d'habilitation de conduite du tramway, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. Essais et vérifications prescrits avant le départ

– de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais

Le conducteur doit être capable d'assurer la préparation du tramway pour le service commercial. Cette préparation a pour objectif de vérifier le fonctionnement des principaux équipements relatifs à la sécurité et à la communication.

Le processus de préparation inclut notamment:

- Test de communication Radio (avec le poste de commande centralisé)
- Vérification du dispositif de commande d'itinéraire
- Séquence d'ouverture et de fermeture des portes
- Test avertisseur sonore et gong
- Test Air conditionné/chauffage
- Contrôle des extincteurs de bord
- Contrôle de position des boutons et vérification des voyants du pupitre de conduite
- Vérification de l'éclairage extérieur et intérieur
- Propreté de l'intérieur
- Test Freinage de service
- Test Freinage d'urgence
- ATest de l'écran IHM du pupitre de conduite
- Contrôle des moniteurs des rétro-caméras
- Présence des agrès (manuel de conduite, barre d'aiguillage, manivelle pour remontage manuel du pantographe, etc.)

2. Connaissance du matériel roulant

Pour conduire un véhicule-tramway, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des équipements mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

– la chaîne de traction;

– les systèmes de freinage et leurs différents modes d'activation;

– les systèmes d'alimentation électrique;

– les moyens de communication;

– le fonctionnement des portes;
– les éléments liés à la sécurité de la circulation.

5. Maîtrise de la conduite du tramway de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant

Le conducteur doit être capable:
– d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;
– de faire démarrer le tramway en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;
– d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant, des installations et de la sécurité et du confort des passagers.

6. Anomalies

Le conducteur doit:
– pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du tramway;
– être capable d'inspecter le tramway et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de les signaler au poste de commande centralisé, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier dans le respect des procédures, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic et des personnes;
– connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit:
– être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du tramway;
– connaître la procédure d'évacuation d'un tramway en cas d'urgence.

8. Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant

près un incident, le conducteur doit connaître les procédures relatives à la reprise de marche.

9. Immobilisation du tramway

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le tramway, ne se met pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un tramway, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

C. *Connaissances et compétences professionnelles relatives aux infrastructures*

2. Vitesse maximum pour chaque tronçon de la ligne

Le conducteur doit être capable:
– de prendre connaissance des informations qui lui sont indiquées sur la ligne, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation;
– d'adapter en permanence sa vitesse aux conditions rencontrées en circulation (météorologie, présence de piétons, trafic routier …)

3. Connaissance de ligne

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité, ponctualité et respect des intervalles de circulation. Il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:
– les conditions d'exploitation (modes nominaux et dégradés);
– la prise de connaissance préalable de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;
– les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;
– le système de cantonnement pour les lignes équipées et les règles associées;

– le nom des stations ainsi que la position et le repérage à distance des stations et aiguillages, afin d'adapter la conduite en conséquence;
– la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;
– les profils topographiques;
– les particularités d'exploitation: signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. Réglementation de sécurité

Le conducteur doit être capable:

– de ne mettre le tramway en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);
– de conduire le tramway en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse,, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas de danger ou de dysfonctionnements, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.;
– de respecter les arrêts prévus à l'horaire, et d'effectuer les opérations liées au service des passagers lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. Conduite du tramway

Le conducteur doit être capable:

– de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;
– d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;
– de régler la marche du tramway pour respecter la ponctualité et la régularité du service commercial.

6. Anomalies

Le conducteur doit être capable:

– d'être attentif, dans la mesure où la conduite du tramway le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: obstacles engageant le gabarit, état des signaux, voie, alimentation en énergie, abords de la voie, et autres participants à la circulation;
– d'évaluer la distance d'arrêt;
– de communiquer avec le poste de commande centralisé, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;
– en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit être capable:

– de prendre des mesures pour protéger le tramway et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;
– de prendre en charge l'évacuation des voyageurs si nécessaire;
– de communiquer au poste de commande centralisé les renseignements utiles sur l'incendie/ l'accident, etc.;

8. Terminologie spécifique utilisée sur l'infrastructure luxembourgeoise

Le conducteur doit être capable – d'utiliser le langage et le vocabulaire spécifiques du domaine tramway utilisés sur les lignes de tramway pour lesquelles il est habilité.

D. *Connaissances linguistiques*

Le conducteur qui doit communiquer avec le poste de commande centralisé sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir les connaissances linguistiques nécessaires dans le domaine de la terminologie spécifique utilisée sur le réseau de tramway pour laquelle il est habilité.

Le gestionnaire d'infrastructure du réseau définit d'emblée la langue opérationnelle. La langue opérationnelle est choisie entre le luxembourgeois, le français et l'allemand.

Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Il doit pouvoir:

– faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu;
– faire une description;
– participer à une conversation simple.

Pour être maintenu à des fonctions de conducteur sur le réseau concerné, tout conducteur doit avoir la connaissance requise de la langue opérationnelle choisie.

Les deux autres langues peuvent également être utilisées pour communiquer lorsque les interlocuteurs ont les connaissances nécessaires.

Le personnel communicant doit d'entrée de jeu se concerter sur la langue à utiliser.

Lorsqu'il a été établi, lors de la procédure de recrutement, que le candidat conducteur ou affecté à une tâche de sécurité possède de bonnes connaissances en langues française, luxembourgeoise ou allemande, la vérification périodique de cette connaissance linguistique, n'est pas exigée. L'entreprise de tramway peut exiger l'apprentissage d'une seconde langue.

*

ANNEXE XII

Les compétences professionnelles du formateur

„L'employeur doit s'assurer que les formateurs à l'habilitation des conducteurs disposent des compétences professionnelles relatives aux domaines suivants:

a) les différents styles d'apprentissage spécifiques aux adultes;

b) l'ingénierie pédagogique;

c) l'animation de la formation et les outils d'animation;

d) la position professionnelle du formateur;

e) la gestion de la diversité et des situations difficiles en formation;

f) l'évaluation de la formation.“

*

VI. 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

ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant

1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, de transports maritimes et des chemins de fer; et

3° l'article L.215-1 du Code de travail

Chapitre 1er – *Définitions*

Art. 1. Au sens de la présente loi, on entend par:

1. „tramway": véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier;
2. „entreprise de tramway": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de voyageurs par tramway, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;
3. „gestionnaire de l'infrastructure": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est l'établissement, la gestion et l'entretien d'un réseau de tramway, afin d'en assurer la sécurité;
4. „licence d'activité": une autorisation accordée à une entreprise à laquelle est reconnue la qualité d'entreprise de tramway et/ou de gestionnaire d'infrastructure;
5. „réseau de tramway": l'ensemble de l'infrastructure de tramway gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;
6. „siège d'opération" le lieu de l'implantation matérielle d'une entreprise à partir duquel elle organise et gère ses activités de façon effective et permanente;
7. „dirigeant": la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise;
8. „entité en charge de la maintenance": une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le „RNV");
9. „véhicule-tramway": un véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur rails sur une ligne de tramway (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;
10. „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 des véhicules;
11. „registre des véhicules": le registre des véhicules autorisés à circuler sur un réseau de tramway;
12. „sous-systèmes": le résultat de la division du système tramway comme indiqué à l'annexe II de la présente loi. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles s'appliquent, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
13. „exigences essentielles": l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III de la présente loi auxquelles doit satisfaire le système tramway;
14. „organismes compétents": les organismes compétents en matière d'évaluation de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système tramway tel que défini à l'article 36;
15. „réaménagement": travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

16. „renouvellement“: travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
17. „mise en service“: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;
18. „bureau technique“: bureau chargé par un organisme compétent pour vérifier la conformité d'un constituant ou d'un sous-système du système de tramway;
19. „entité adjudicatrice“: toute entité, publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de tramway, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur;
20. „type“: un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique;
21. „série“: un nombre de véhicules identiques dont la conception et la réalisation relève du même type;
22. „surveillance“: les dispositions prises par l'Administration pour surveiller les performances en matière de sécurité après qu'elle a accordé un certificat de sécurité;
23. „système de gestion“: l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités;
24. „contrôle“: les dispositifs mis en place par les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure ou les entités en charge de la maintenance pour vérifier que leur système de gestion est correctement appliqué et efficace;
25. „danger“: une circonstance pouvant mener à un accident;
26. „risque“: la fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage;
27. „analyse de risque“: l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque;
28. „évaluation des risques“: une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint;
29. „appréciation des risques“: le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation des risques;
30. „sécurité“: l'absence de risque inacceptable de dommage;
31. „gestion des risques“: l'application systématique de politiques, procédures et méthodes de gestion aux tâches d'analyse, d'évaluation et de maîtrise des risques;
32. „interfaces“: tous les points d'interaction dans un système ou sous-système, y compris l'exploitation et l'entretien, où différents acteurs du secteur de tramway collaborent pour gérer les risques;
33. „acteurs“: toutes les parties qui participent, directement ou par des accords contractuels, à l'application de la présente loi;
34. „exigences de sécurité“: les caractéristiques de sécurité (qualitatives ou quantitatives, ou, au besoin, qualitatives et quantitatives) devant être observées dans la conception, l'exploitation (y compris les règles d'exploitation) et l'entretien d'un système pour que les objectifs de sécurité établis par la législation ou l'entreprise soient atteints;
35. „mesures de sécurité“: une série de mesures permettant de réduire la fréquence d'occurrence d'un danger ou d'en atténuer les conséquences afin d'atteindre et/ou de maintenir un niveau de risque acceptable;
36. „proposant“:
    a) une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure qui met en œuvre des mesures de maîtrise des risques, ou
    b) une entité chargée de l'entretien qui met en œuvre des mesures de maîtrise de risques, ou
    c) le demandeur d'une autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle;
37. „rapport d'évaluation de la sécurité“: le document contenant les conclusions de l'évaluation du système concerné effectuée par un organisme d'évaluation;

38. „organisme d'évaluation“: la personne, l'organisation ou l'entité indépendante et compétente, externe ou interne, qui procède à des investigations pour formuler un jugement fondé sur des preuves au sujet de l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité qu'il doit satisfaire tel que prévu à l'article 51;
39. „critère d'acceptation des risques“: les éléments au regard desquels l'acceptabilité d'un risque particulier est évaluée; ces critères sont utilisés pour déterminer si le niveau d'un risque est suffisamment bas pour qu'il ne soit pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour le réduire davantage;
40. „registre des dangers“: le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés et les mesures y afférentes, l'origine des dangers et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer;
41. „identification des dangers“: le processus consistant à détecter, à inventorier et à caractériser les dangers;
42. „principe d'acceptation des risques“: les règles utilisées pour déterminer si le risque lié à un ou plusieurs dangers particuliers est acceptable ou non;
43. „règles de l'art“: un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers;
44. „système de référence“: un système dont l'usage a prouvé qu'il présente un niveau de sécurité acceptable et par rapport auquel il est possible d'évaluer, par comparaison, l'acceptabilité des risques présentés par un système en cours d'évaluation;
45. „estimation des risques“: le processus qui est utilisé pour aboutir à une mesure du niveau des risques analysés et qui comprend les étapes suivantes: estimation de la fréquence, analyse des conséquences et intégration des informations y afférentes;
46. „système technique“: un produit ou un ensemble de produits, y compris la conception, la mise en œuvre et la documentation; le développement d'un système technique débute par la spécification de ses exigences et se termine par son acceptation; bien que la conception des interfaces pertinentes avec le comportement humain soit prise en considération, les opérateurs humains et leurs actions ne font pas partie du système technique; le processus d'entretien est décrit dans les manuels d'entretien mais ne fait pas en tant que tel partie du système technique;
47. „accident catastrophique“: un accident touchant généralement un grand nombre de personnes et entraînant de multiples décès;
48. „acceptation de la sécurité“: le statut donné par le proposant au changement sur la base du rapport d'évaluation de la sécurité fourni par l'organisme d'évaluation;
49. „système“: toute partie du système tramway qui, dans le cadre d'une analyse de risque, fait l'objet d'un changement, qu'il soit de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle;
50. „règle nationale de sécurité“: toute règle contenant des exigences en matière de sécurité dans le domaine du tramway, imposée au niveau national et applicable aux entités titulaires d'une certification de la sécurité;
51. „organisme d'évaluation de la conformité“: l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, désignée par son acronyme „ILNAS“, tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;
52. „organisme national d'accréditation“: l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme „OLAS“, tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;
53. „accréditation“: l'accréditation au sens de l'article 1 de la loi du 4 juillet 2014 précitée;
54. „reconnaissance“: l'attestation établie par un organisme national autre que l'organisme national d'accréditation spécifiant que l'organisme d'évaluation satisfait aux exigences établies à l'annexe VIII de la présente loi lui permettant d'exercer l'activité d'évaluation indépendante visée à l'article 51 paragraphes 1 et 2;
55. „défaillance systématique“: une défaillance qui se produit de manière répétée en présence d'une combinaison d'entrées particulière ou dans des conditions environnementales ou d'application particulières;

56. „panne systématique“: une panne inhérente à la spécification, à la conception, à la fabrication, à l'installation, à l'exploitation ou à l'entretien du système évalué;
57. „dispositif de sécurité“: une mesure technique, opérationnelle ou organisationnelle de contrôle des risques située en dehors du système évalué, qui réduit la fréquence d'apparition d'un danger ou atténue la gravité des conséquences potentielles de ce danger;
58. „accident critique“: un accident touchant généralement un très petit nombre de personnes et entraînant au moins un décès;
59. „hautement improbable“: la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-9} par heure d'exploitation;
60. „improbable“: la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-7} par heure d'exploitation;
61. „l'Administration“: l'Administration des Chemins de Fer instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009;
62. „conducteur de tramway“: dénommé ci-après le „conducteur“, toute personne apte et autorisée à conduire, pour le compte d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire d'infrastructure, de façon autonome, responsable et sûre des tramways et véhicules assimilés;
63. „candidat“: toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité;
64. „candidat-conducteur“: toute personne postulant à l'admission ou au maintien à la fonction de conducteur;
65. „employeur“: l'entreprise de tramway ou le gestionnaire d'infrastructure à l'initiative ou pour le compte de laquelle ou duquel un candidat se soumet aux examens prévus à l'article 65 ou suit des cours de formation à des tâches de sécurité;
66. „registre des licences“: le registre regroupant les informations relatives à la licence de conducteur;
67. „registre de l'infrastructure“: le registre regroupant les informations relatives à l'infrastructure de tramway.

Chapitre 2 – *Exigences et missions de l'Administration des Chemins de Fer et du Tramway*

Art. 2. Le système tramway tel que déterminé à l'annexe I et ses sous-systèmes tels que déterminés à l'annexe II doivent satisfaire aux exigences essentielles précisées à l'annexe III.

Art. 3. L'Administration des Chemins de Fer créée par la loi modifiée du 22 juillet 2009, ci-après dénommée „Administration“, veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine du tramway. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour;
b) instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“ de la certification de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité sont remplies;
c) autoriser en application du chapitre 2 la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système tramway implanté au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur un réseau de tramway, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;
e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur un réseau de tramway;

f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine du tramway, y compris le système des règles nationales;

g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité dans le domaine du tramway;

h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité dans le domaine du tramway;

i) échanger les informations et expériences avec ses homologues en vue de toute évolution en matière de sécurité du système tramway;

j) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la gestion de la sécurité.

Art. 4. Avant le premier avril de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:

a) les informations sur l'évolution de la sécurité du système tramway, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis par le ministre sur proposition de l'Administration,

b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité au système tramway,

c) l'évolution de la certification en matière de sécurité,

d) les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure de tramway et des entreprises de tramway et les enseignements qui en ont été tirés.

Art. 5. (1). Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut confier des missions à du personnel qualifié appartenant à une autorité de sécurité étrangère ou à une société spécialisée, à condition que:

– la société présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise de tramway visés par ses inspections et contrôles;

– l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;

– les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;

– les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

(2) Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

(3) Pour l'exécution de ses missions, l'Administration peut demander l'assistance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de tramway. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 3 de la présente loi, elle a le droit, de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle.

(4) Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 6. Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées, notamment les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de tramway. Les avis des parties concernées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

Chapitre 3 – *Mise en place et gestion de la sécurité*

Art. 7. (1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.

Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de sécurité qui concernent:

a) les objectifs et méthodes de sécurité;

b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway;

c) l'exploitation d'un réseau tramways, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic;

d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification;

e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.

(2) Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.

(3) Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par la présente loi et par les règles de sécurité nationales.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, chaque gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.

Le rapport de sécurité contient:

a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Art. 8. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système tramway et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 7, paragraphe 1er et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 23 paragraphe 2 de la présente loi.

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

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise de tramway dans l'exploitation du système tramway n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise de tramway respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 9. La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues aux Chapitres 4 et 5 relatifs à la licence d'activité et à la certification de sécurité.

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à l'article 10 de la présente loi, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 16.

Chapitre 4 – *Licence d'activité et certification dans le secteur du tramway*

Art. 10. Toute entité exerçant des activités de transport ou de gestion de l'infrastructure de tramway doit être titulaire d'une licence d'activité délivrée conformément au chapitre 4 et d'une certification de sécurité conformément au chapitre 5.

Une entité peut exercer conjointement les activités d'entreprise de tramway et de gestionnaire d'infrastructure.

Art. 11. Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévues ci-après.

Art. 12. Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 13 à 16:

– d'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité
– de capacité financière appropriée
– de capacité professionnelle
– en matière de couverture de la responsabilité civile.

Art. 13. L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu.

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

– n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, notamment pour des infractions commises dans le domaine commercial;
– n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;
– n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport de tramway, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité;
– n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail.

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

Art. 14. (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

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

Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:

a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
b) fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
c) capital d'exploitation;

d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;

e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.

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

En vue de l'appréciation de la capacité financière l'entreprise doit présenter un rapport d'un réviseur d'entreprises qui comporte en particulier toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au premier alinéa du présent paragraphe et qui est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

Art. 15. L'entité apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux activités pour lesquelles la licence est valable.

Art. 16. L'entité doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile, pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport de tramway.

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

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

Art. 17. La licence est valable aussi longtemps que l'entité remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, le ministre peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les dix ans.

Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Art. 18. (1) Le ministre peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre par une entité à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

Le ministre suspend ou retire la licence si elle constate que l'entité ne satisfait plus aux exigences.

(2) Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, le ministre peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entité, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

(3) Le titulaire d'une licence doit informer le ministre dans les meilleurs délais de toute modification pouvant affecter la validité de la licence. En cas de modification affectant la validité d'une licence, le ministre peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande. L'entité en cause peut poursuivre ses activités, à moins que le ministre ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée.

(4) Si une entité envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise au ministre en vue d'un réexamen.

(5) Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entité, le ministre lui retire la licence s'il est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

Art. 19. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.

Chapitre 5 – *Certification en matière de sécurité*

Art. 20. La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.

La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure au niveau de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle de trafic et de signalisation.

Art. 21. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.

La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article10, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

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

Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

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

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

(3) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité. Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.

L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement constaté et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.

Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

Art. 22. (1) Afin de pouvoir obtenir une certification en matière de sécurité, les entités prévues à l'article 10 doivent répondre aux conditions suivantes:

a) être établies au Luxembourg et y disposer d'un siège d'opération;

b) exercer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway à titre principal.

(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.

Art. 23. (1) La certification atteste l'acceptation du système de gestion de la sécurité mis en place par l'entité. Elle précise les activités couvertes.

(2) Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de tramway. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

(3) Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

dans les règles nationales,

ou dans d'autres règles pertinentes ou dans les décisions de l'autorité,

et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en oeuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant au moins un audit annuel du système de gestion de la sécurité.

Art. 24. (1) La certification de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

En vue de son renouvellement, l'entité doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'Administration.

(2) La certification de sécurité est mise à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le titulaire de la certification de sécurité informe sans délai l'Administration de toute modification de ce type.

Chapitre 6 – *Autorisation de mise en service*

Art. 25. L'Administration autorise au préalable la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway qui sont implantés ou exploités sur les réseaux de tramway.

Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles visées au chapitre 2.

L'Administration vérifie:

– la conformité du sous-système par rapport aux règles nationales applicables en la matière,

– la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent et,

– l'intégration en sécurité des sous-systèmes.

Art. 26. L'Administration vérifie, avant que ces sous-systèmes soient mis en service, qu'ils soient conformes, le cas échéant, aux règles nationales de sécurité en matière d'exploitation et de maintenance.

Art. 27. (1) Le requérant soumet à l'Administration un dossier concernant le ou l'ensemble de sous-systèmes et leur usage prévus sur un réseau tramway, comportant les informations suivantes:

a) la déclaration de vérification;

b) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le sous-système répond aux exigences essentielles et est compatible avec les autres sous-systèmes;

c) les éléments afférents à la certification de conformité;

d) le programme de maintenance;

e) le cas échéant, les documents justificatifs attestant que la mise en service du sous-système a déjà été autorisée;

f) le cas échéant, les registres faisant apparaître l'historique de la maintenance du sous-système ainsi que les modifications techniques apportées après l'autorisation.

(2) L'Administration fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service.

Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'Administration, au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique.

L'Administration peut demander que:

– des informations complémentaires soient fournies,

– des analyses de risque soient effectuées en application, ou

– que des essais soient réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 1 des points b) et f) du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur.

Dès lors, la décision de l'Administration intervient au plus tard.

i) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'Administration;

ii) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration.

L'Administration définit, après consultation du requérant, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le requérant, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément à la présente loi sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises de tramway et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation sur les réseaux tramway conformément au chapitre 4.

(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit attester que toutes les mesures appropriées sont prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.

Art. 28. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation émise par elle-même.

L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.

Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation de l'autorisation prévue au paragraphe suivant.

La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au chapitre 5.

Art. 29. Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration:

a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité;

b) pour les véhicules-tramways, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité.

Art. 30. L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes compétents et les requérants restent responsables de la conformité du sous-système, y compris les véhicules-tramways, par rapport aux exigences techniques et critères imposés.

Art. 31. (1) Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway sont considérés comme conformes aux exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration de vérification.

(2) Sur base d'une proposition préalable du requérant et pour chaque sous-système, l'Administration établit et publie une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles.

L'Administration veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées.

Art. 32. (1) En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage telle que définie par le ministre sur proposition de l'Administration.

(2) La mission de l'organisme compétent, chargé de la vérification d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans les registres prévus aux articles 39 et 40 de la présente loi.

(3) L'organisme compétent est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système.

Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

(4) L'organisme compétent délivre les certificats de vérification. Il peut également délivrer des certificats de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.

(5) Les prestations à fournir par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure assorties des épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du requérant. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure.

Art. 33. Lorsque l'Administration constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

Art. 34. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduit auprès de l'Administration un dossier décrivant le projet.

L'Administration examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

L'Administration arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le requérant ait introduit le dossier complet.

La décision d'autorisation de mise en service peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

Art. 35. (1) L'Administration peut délivrer des autorisations par type. L'autorisation pour un sous-système porte également sur le type correspondant.

(2) Le sous-système qui est conforme à un type qui a déjà été exploité sur le réseau de tramway est autorisé par l'Administration sur la base d'une déclaration de conformité délivrée antérieurement avec le type considéré présentée par le requérant, sans autre vérification.

(3) La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec les procédures de vérification fixées par l'Administration.

Chapitre 7 – *Organismes compétents, organismes d'évaluation et bureaux techniques*

Art. 36. (1) Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe V de la présente loi, le ministre peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés „organismes compétents".

Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales des constituants et des sous-systèmes.

(2) Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée au paragraphe 1 sont agréés par arrêté ministériel, sur avis de l'Administration, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence. L'agrément a une durée de validité de cinq ans.

(3) Tout organisme, détenant un tel agrément dont la validité touche à sa fin, peut demander un renouvellement de celui-ci, conformément aux dispositions de cet article.

(4) L'évaluation du ou des organismes candidats interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe V de la présente loi. Les organismes qui sont déjà accrédités ou nommés dans un autre Etat de l'Espace économique européen ou en Suisse sont présumés répondre auxdits critères à condition de présenter à l'Administration les documents y relatifs.

(5) Tout organisme prétendant à être nommé organisme compétent, doit fournir une déclaration tenant lieu de serment qu'il possède les capacités professionnelles d'évaluer la conformité relative au 2ème alinéa du paragraphe 1.

(6) Si un organisme compétent ne satisfait plus aux critères visés dans le présent article, le ministre peut retirer l'agrément dont bénéficie l'organisme en question.

Art. 37. Le requérant peut avoir recours à un organisme d'évaluation tel que prévu à l'article 51 de la présente loi et selon les modalités y prescrites.

Art. 38. En vue de l'accomplissement des missions qui leur seront dévolues en vertu de la présente loi, les organismes compétents peuvent avoir recours, en cas de besoin, à des bureaux techniques.

Les bureaux techniques exerceront leur mandat sous la responsabilité et le contrôle respectivement d'un organisme compétent.

Le requérant de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme compétent et le gestionnaire de l'infrastructure.

Chapitre 8 – *Registres*

Art. 39. (1) Tout véhicule-tramway mis en service sur le système de tramway porte un numéro qui lui est attribué par l'Administration lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.

(2) L'Administration tient un registre des véhicules-tramways autorisés. Le registre est accessible sur demande motivée auprès de l'Administration.

Ce registre recense les informations suivantes:

a) numéro d'identification du véhicule-tramway;

b) le numéro d'autorisation de mise en service établie par l'Administration;

c) numéro de construction des éléments constitutifs d'un véhicule-tramway;

d) le détenteur, le constructeur et entité en charge de la maintenance;

e) les caractéristiques techniques du véhicule-tramway;

f) la date de construction;

g) les modifications.

3. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre des véhicules-tramways, la destruction d'un véhicule-tramway ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule-tramway.

Art. 40. L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure.

La tenue du registre est à charge du gestionnaire d'infrastructure.

Le registre est mis à la disposition des intéressés sur leur demande au gestionnaire d'infrastructure.

Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des règles applicables.

Art. 41. L'agrément des organismes compétents et la reconnaissance des organismes d'évaluation font l'objet d'un registre tenu et publié par l'Administration sur son site internet.

Chapitre 9 – *Surveillance exercée par l'Administration après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité*

Art. 42. Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5.

L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.

La méthode comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.

Art. 43. Après avoir accordé un certificat de sécurité, l'Administration surveille la continuité de la mise en œuvre, par les entreprises de tramway, de leur système de gestion de la sécurité et appliquent les principes de surveillance exposés dans la méthode approuvée par le ministre.

Chapitre 10 – *Contrôle exercé par les entreprises de tramway et le(s) gestionnaire(s) d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou agrément de sécurité*

Art. 44. (1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de:

– gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion;

– vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux Chapitres 4 et 5 ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux Chapitres 4 et 5;

– vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés;

– identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.

(2) Le présent chapitre s'applique après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi qu'aux entités en charge de la maintenance.

Art. 45. (1) Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance:

a) sont chargés de mener le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi;

b) veillent à ce que les mesures de contrôle des risques mises en œuvre par leurs contractants soient également contrôlées conformément au présent chapitre. A cette fin, ils appliquent le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi ou concluent des dispositions contractuelles imposant à leurs contractants de l'appliquer.

(2) Le processus de contrôle comprend les activités suivantes:

a) définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle;

b) collecte et analyse d'informations;

c) établissement d'un plan d'action pour les cas de manquement inacceptable aux exigences fixées dans le système de management;

d) mise en œuvre du plan d'action éventuellement établi;

e) évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action éventuellement établi.

Art. 46. (1) Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance, y compris leurs contractants, concluent des dispositions contractuelles garantissant qu'ils s'échangent mutuellement toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité obtenues en appliquant le processus de contrôle décrit à l'annexe VI, afin de permettre aux autres parties de prendre les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

(2) Si les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance décèlent, grâce au processus de contrôle, un risque pertinent pour la sécurité résultant d'anomalies, d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements d'équipements techniques, notamment ceux de sous-systèmes structurels, ils signalent ces risques aux autres parties concernées afin de leur permettre de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.

Art. 47. (1) Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de tramway rendent comptent de l'application du présent chapitre à l'Administration dans les rapports annuels sur la sécurité qu'ils lui soumettent.

(2) Le rapport annuel d'entretien des entités en charge de la maintenance contient des informations sur l'expérience acquise par les entités chargées de l'entretien dans l'application du présent chapitre.

Chapitre 11 – *Evaluation et appréciation des risques*

Art. 48. (1) La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 1er, point 36, lorsqu'il apporte des changements au système de tramway. Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle. En qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les processus d'exploitation ou d'entretien sont pris en compte conformément aux règles de l'article 49

(2) Lorsque, sur la base d'une évaluation fondée sur les critères fixés à l'article 49, paragraphe 2, points a) à f):

a) le changement est considéré comme significatif, le processus de gestion des risques établi à l'article 50 est appliqué;

b) le changement n'est pas considéré comme significatif, il suffit de conserver la documentation appropriée pour justifier la décision.

(3) Le présent chapitre s'applique également aux sous-systèmes de nature structurelle si le changement est significatif au sens de l'article 49, paragraphe 2, auquel cas le processus de gestion des risques

établi à l'article 50 est appliqué dans le cadre de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle afin de garantir leur intégration en sécurité dans un système existant.

Art. 49. (1.) Le proposant prend en compte l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système de tramway.

Si le changement proposé n'a pas d'incidence sur la sécurité, il n'est pas nécessaire d'appliquer le processus de gestion des risques visé à l'article 50.

(2) Si le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le proposant détermine l'importance du changement, sur la base des critères suivants:

a) conséquence d'une défaillance: le scénario réaliste le plus défavorable en cas de défaillance du système évalué, compte tenu de l'existence de dispositifs de sécurité en dehors de ce système;

b) innovation utilisée dans la mise en œuvre du changement: il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur de tramway que de ce qui est nouveau pour l'organisation mettant en œuvre le changement;

c) complexité du changement;

d) suivi: l'impossibilité de suivre le changement mis en œuvre tout au long du cycle de vie du système et de prendre des mesures adéquates;

e) réversibilité: l'impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement;

f) additionnalité: l'évaluation de l'importance du changement, compte tenu de tous les changements liés à la sécurité qui ont été apportés récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérés comme significatifs.

(3) Le proposant conserve une documentation appropriée pour justifier sa décision.

Art. 50. (1) Le proposant est chargé d'appliquer le présent chapitre, y compris d'évaluer l'importance du changement sur la base des critères de l'article 49, et de mener le processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.

(2) Le proposant veille à ce que les risques introduits par ses fournisseurs et par ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, soient également gérés conformément au présent chapitre. A cette fin, le proposant peut demander, en vertu d'arrangements contractuels, que ses fournisseurs et ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, participent au processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.

Art. 51. (1) Un organisme d'évaluation évalue en toute indépendance l'adéquation tant de l'application du processus de gestion des risques décrit à l'annexe VII que des résultats de ce processus. Ledit organisme satisfait aux critères énoncés à l'annexe VIII de la présente loi.

(2) Aux fins de l'évaluation indépendante, l'organisme d'évaluation:

a) veille à comprendre dans les détails le changement significatif sur la base de la documentation fournie par le proposant;

b) évalue les processus de gestion de la sécurité et de la qualité appliqués durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif, si ces processus ne sont pas déjà certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité compétent;

c) évalue l'application desdits processus durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif.

Lorsqu'il a terminé son évaluation conformément aux points a), b) et c), l'organisme d'évaluation remet le rapport d'évaluation de la sécurité prévu à l'article 55 et à l'annexe IX.

(3) Les doublons dans les travaux relatifs aux évaluations suivantes sont évités:

a) l'évaluation de la conformité du système de gestion de la sécurité et du système d'entretien des entités en charge de la maintenance; et

b) l'évaluation de la conformité réalisée par un organisme compétent; et

c) les évaluations indépendantes réalisées par l'organisme d'évaluation.

Art. 52. L'organisme d'évaluation visé à l'article 51 est reconnu selon les critères fixés à l'annexe VIII de la présente loi.

Art. 53. La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes:

a) reconnaissance par le ministre d'une organisation ou d'une partie de celle-ci, ou d'une personne;

b) reconnaissance par l'Administration de la capacité d'une organisation, d'une partie de celle-ci, ou d'une personne, à effectuer une évaluation indépendante sous la forme de l'évaluation et du contrôle du système de gestion de la sécurité d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 54. Dans les cas visés à l'article 53, points a) et b), la période de validité de la reconnaissance par le ministre n'excède pas cinq ans à compter de la date à laquelle elle a été accordée.

Art. 55. (1) L'organisme d'évaluation fournit au proposant un rapport d'évaluation de la sécurité conformément aux exigences fixées à l'annexe IX. Le proposant est responsable de déterminer l'opportunité et la manière de prendre en compte les conclusions du rapport d'évaluation de la sécurité aux fins de l'acceptation de la sécurité du changement évalué. Le proposant justifie sa position et documente la partie du rapport d'évaluation de la sécurité qu'il conteste, le cas échéant.

(2) Dans le cas visé à l'article 48 paragraphe 3, conformément au paragraphe 4 du présent article, la déclaration visée à l'article 56 est acceptée par l'Administration dans sa décision d'autoriser la mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules-tramways.

(3) L'Administration ne peut pas demander de contrôles ou d'analyses de risque supplémentaires, sauf si elle est en mesure de démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité.

(4) Lorsqu'un système ou une partie d'un système ont déjà été acceptés à l'issue du processus de gestion des risques, le rapport d'évaluation de la sécurité qui en découle ne peut être remis en question par aucun autre organisme d'évaluation chargé d'effectuer une nouvelle évaluation du même système. La reconnaissance mutuelle est subordonnée à la démonstration que le système sera utilisé dans les mêmes conditions fonctionnelles, opérationnelles et environnementales que le système déjà accepté, et que des critères d'acceptation des risques équivalents ont été appliqués.

Art. 56. Sur la base des résultats de l'application de la présente loi et du rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation, le proposant produit une déclaration écrite indiquant que tous les dangers identifiés et les risques associés sont maîtrisés de façon à être maintenus à un niveau acceptable selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII.

Art. 57. (1) Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système de gestion de la sécurité.

(2) Les entités en charge de la maintenance prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système d'entretien.

(3) L'Administration contrôle l'application du présent titre par les entreprises de tramway, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités en charge de la maintenance.

Art. 58. (1) Dans leurs rapports annuels sur la sécurité, chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état de leur expérience quant à l'exploitation du système tramway. Ces rapports contiennent également un résumé des changements appliqués.

(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.

Chapitre 11 – *Qualification et formation du personnel et conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de conducteur*

Art. 59. (1) Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par les règles nationales de sécurité.

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des conducteurs au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés au présent chapitre .

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure relève de la compétence de l'entité elle-même.

Art. 60. (1) Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en:

a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l'article 61;

b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

(2) Les conditions relatives à l'obtention de la licence de conducteur, ci-après dénommée „licence de conducteur", et de l'habilitation de même que celles concernant leur validité respective, sont arrêtées aux articles 61 à 71.

Chapitre 12 – *Conditions d'obtention de la licence de conducteur*

Art. 61. (1) L'âge minimal pour être admis à des fonctions de conducteur est de 21 ans.

(2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions.

(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

Art. 62. (1) Avant de pouvoir être admis à une fonction de conducteur tout candidat doit avoir subi avec succès un examen médical et un examen psychologique qui ont lieu au plus tôt dans les douze mois précédant l'obtention de la licence.

Ces examens sont réalisés respectivement par un médecin du travail et un psychologue reconnu par l'Administration. Ces examens portent sur les critères indiqués à l'annexe X de la présente loi.

Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants:

– une copie de leurs diplômes, et

– un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.

(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

(3) La constatation de l'aptitude physique à l'exercice de fonctions de conducteur et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un certificat médical, signé et daté par le médecin reconnu, dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le médecin ayant effectué l'examen.

(4) La constatation de l'aptitude psychologique à l'exercice de fonctions de conducteur, et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un bilan psychologique, signé et daté par le psychologue reconnu dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le psychologue ayant effectué l'examen.

(5) Toute contestation à propos d'un avis d'aptitude physique ou psychologique précité peut faire l'objet d'un recours auprès de l'Administration endéans un délai de trois mois à compter de la date où l'avis a été porté, conformément aux dispositions respectives des paragraphes précédents, à la connaissance du candidat.

L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.

Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat. L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives.

Art. 63. (1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant au nom de celui-ci.

Toute demande doit être accompagnée des documents suivants:

– photocopie d'un document d'identité en cours de validité,
– pièce justificative du niveau scolaire,
– certificat d'aptitude psychologique,
– certificat d'aptitude physique,
– photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 60 et 61 requises pour l'exercice de la fonction de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.

(3) L'Administration délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires. Une attestation provisoire peut être délivrée par l'Administration.

(4) La licence est délivrée en un seul exemplaire et appartient à l'Administration. Seule l'Administration est autorisée à la dupliquer sur demande motivée.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, une copie de la licence est délivrée à l'employeur ayant agi, conformément au paragraphe 2, au nom du candidat.

(5) L'Administration met en place un registre de toutes les licences.

Ce registre contient les informations relatives aux licences respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 69, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque licence.

Chapitre 13 – *Conditions d'obtention de l'habilitation*

Art. 64. (1) Par compétences professionnelles relatives à l'habilitation, on entend les connaissances professionnelles et les capacités de les mettre en œuvre, telles que définies à l'annexe XI de la présente loi.

(2) L'habilitation appartient à l'employeur qui l'établit.

(3) L'habilitation émise par un employeur reste valide tant que son titulaire assure la fonction de conducteur auprès du même employeur.

Art. 65. Avant de délivrer l'habilitation, l'employeur s'est assuré que le candidat:

a) est titulaire d'une licence de conducteur valide;

b) a réussi les examens sur les compétences professionnelles générales, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub A;

c) a réussi les examens sur ses compétences professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub B, relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est délivrée;

d) a réussi „les examens sur ses compétences" professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XI sub C, relatives à l'infrastructure pour laquelle l'attestation est délivrée;

e) remplit le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe XI sub D;

f) a suivi avec succès une formation en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité prévu par la présente loi.

Chaque employeur établit, conformément à la présente loi, ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des habilitations.

L'employeur met à jour l'habilitation sans délai, chaque fois que le titulaire de l'habilitation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.

Art. 66. La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. Celui-ci doit s'assurer que le formateur dispose:

a) des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII;

b) d'une expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway; et

c) d'une habilitation à la conduite sur le réseau de l'employeur.

Art. 67. L'employeur met en place un registre de toutes les habilitations. Ce registre contient également les informations relatives aux habilitations respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 72, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque attestation.

Chapitre 14 – *Validité de la licence de conducteur*

Art. 68. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent chapitre, et pour autant que le conducteur respecte la condition relative à la détention du permis de conduire valide, une licence est valide pour une durée illimitée n'excédant pas l'âge légal de la retraite.

(2) L'aptitude médicale et psychologique du titulaire doit être attestée:

a) par des examens médicaux périodiques de contrôle de l'aptitude physique et psychologique.

La périodicité de ces examens, ainsi que leur contenu sont fixés à l'annexe X sub 3.

Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 de l'article 62,

b) par un examen médical ou psychologique de contrôle si de l'avis de l'Administration, de l'employeur, du médecin ou du psychologue reconnus des circonstances particulières l'imposent.

Sans préjudice de ce qui précède, un examen médical de contrôle est effectué d'office préalablement à la reprise des fonctions de conducteur:

– après une absence pour cause de maladie professionnelle;
– après un congé de maternité;
– après une absence à temps plein en raison d'un congé parental ou d'un congé sans traitement d'une durée supérieure à 2 mois;
– après un arrêt de travail pour cause d'accident de travail;
– après un arrêt de travail continu de trente jours ou plus pour cause de maladie ou d'accident non professionnel;
– en cas d'absences répétées pour raisons de santé;

– en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.

Les modalités relatives à ces examens sont celles prévues, respectivement aux paragraphes 3 à 5 de l'article 62.

(3) Le titulaire d'une licence doit informer l'Administration et son employeur dans les plus brefs délais du retrait ou de la suspension de son permis de conduire.

Art. 69. Lorsque le titulaire d'une licence obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 68, la licence est, suivant le cas,

a) retirée, s'il ne remplit définitivement plus une ou plusieurs des conditions visées à l'article 68 précité;

b) suspendue, s'il ne remplit temporairement pas une ou plusieurs des conditions visée à l'article 68;

c) modifiée, s'il en résulte une inaptitude partielle entraînant une restriction médicale temporaire ou définitive lors de l'exercice des fonctions de conducteur.

Toute suspension de licence peut être terminée dans l'hypothèse où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives telles que prescrites par la présente loi.

La décision portant retrait, suspension ou modification d'une licence appartient à l'Administration. Elle est immédiatement portée à la connaissance du titulaire et de son employeur sous pli recommandé avec accusé de réception.

Chapitre 15 – *Validité de l'habilitation*

Art. 70. Afin qu'une habilitation reste valide, son titulaire doit:

a) remplir les critères de validité de la licence énumérés au chapitre 14,

b) se soumettre, à une vérification périodique de ses compétences professionnelles portant sur les exigences énoncées à l'article 65 sub b) à e). Les modalités de vérification périodique sont celles indiquées à l'article 65.

La responsabilité du suivi des conducteurs, y compris la formation continue, ainsi que des programmes de formation proprement dit, sont régis dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité de l'employeur.

c) effectuer au moins, tous les six mois, un parcours représentatif sur les lignes sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler. Le cas échéant, le conducteur effectuera le prochain parcours sur le réseau accompagné par une personne du personnel d'encadrement du conducteur disposant d'une habilitation valide. Le délai prévu ci-dessus recommence à courir à partir de la date de la conduite accompagnée.

Tout conducteur ne remplissant plus les conditions ci-dessus, doit se soumettre, préalablement à la reprise des fonctions de conducteur, à la formation du conducteur.

Les modalités de réussite relatives à la formation sont celles indiquées à l'article 65. En cas de réussite de celle-ci, le délai prévu ci-dessus commence à courir à partir de la date de renouvellement de l'habilitation.

Art. 71. La fréquence de la vérification périodique prévue à l'article 70 est fixée en respectant les périodicités minimales suivantes:

a) connaissance de l'infrastructure (y compris des lignes et des règles d'exploitation): tous les ans ou après toute absence de plus de 12 mois sur l'itinéraire concerné;

b) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans. Les vérifications reprises sub a) et b) ci-devant sont réalisées par un formateur.

Art. 72. Si le titulaire d'une habilitation échoue lors d'un examen prévu à l'article 70 b) dans le cadre de la vérification périodique des compétences professionnelles telles que prévues à l'article 65 b), c) et d), l'habilitation est suspendue.

Si, par la suite, il échoue également lors d'un examen complémentaire de rattrapage visant ces mêmes compétences professionnelles, l'habilitation est retirée.

En cas de cessation des relations de travail entre le conducteur et son employeur, l'habilitation est retirée. Toutefois, le titulaire reçoit un extrait du registre lui permettant de justifier de ses compétences professionnelles auprès d'un nouvel employeur dont celui-ci pourra tenir compte.

Le retrait ou la suspension d'une habilitation est effectué par l'employeur.

Toute habilitation, suspendue peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par la présente loi.

Chapitre 16 – *Suivi des licences et des habilitations*

Art. 73. Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les habilitations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer temporairement ou définitivement son emploi et le maintien de sa licence ou de son habilitation, l'entreprise de tramway ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires, notamment, dans le cadre de la validité de la licence visée à l'article 68 de la présente loi, pour informer l'Administration de sa décision motivée.

Art. 74. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause temporairement ou définitivement son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise de tramway, le gestionnaire de l'infrastructure, ou l'Administration selon le cas.

Dès qu'une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe X, point 3.2., de la présente loi et, si nécessaire, le retrait de l'habilitation ainsi que la mise à jour du registre prévu à l'article 67 de la présente loi.

L'Administration est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

Chapitre 17 – *Dispositions relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement d'un conducteur*

Art. 75. Nul conducteur ne doit, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Art. 76. Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur supérieure à 0,2 gramme par litre de sang ou de 0,09 mg par litre d'air expiré.

Art. 77. Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise de substances psycho actives telles que drogues et stupéfiants ou substances thérapeutiques susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Art. 78. En cas de traitement médical, le conducteur doit attirer l'attention de son médecin traitant sur le besoin de vigilance et de concentration que requiert l'exercice de ses fonctions. En outre, lors des visites auprès du médecin reconnu il doit informer celui-ci des médicaments qui lui ont été prescrits.

Art. 79. L'employeur doit veiller à l'information des conducteurs sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent chapitre ainsi que sur les sanctions pouvant être prises à l'égard de contrevenants, en cas de consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement.

Chapitre 18 – *Tâches de l'Administration*

Art. 80. L'Administration accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément à l'article 63;

b) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance des habilitations les demandes motivées de suspension des habilitations, conformément à l'article 82;

c) tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 63, paragraphe 5;

d) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 60;

e) effectuer les contrôles prévus aux articles 81 et 82.

L'Administration répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

Chapitre 19 – *Contrôles et mesures administratives*

Art. 81. A tout moment, l'Administration peut, en particulier, prendre les mesures nécessaires pour vérifier:

a) le respect du présent titre par des contrôles;

b) à bord des tramways circulant sur le réseau de tramway, si le conducteur est muni d'une licence et d'une habilitation valides.

Nonobstant la vérification prévue au paragraphe ci-dessus, en cas de négligence commise au travail, l'Administration peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 65 sub b) et c);

c) par tout autre moyen, si le conducteur en question remplit les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions de conducteur qu'il assure, telles que ces conditions sont fixées par le présent titre;

Art. 82. Au cas où l'Administration constate ou estime, lors d'une vérification prévue à l'article précédent, qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

a) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une licence qu'elle a délivrée, elle suspend ou retire la licence en fonction de l'importance de l'irrégularité constatée. L'Administration notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Le cas échéant, elle indique également la procédure à suivre en vue de l'annulation de sa décision;

b) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une habilitation, l'Administration s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'habilitation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'Administration dans un délai de quatre semaines.

L'Administration a la faculté d'interdire à un conducteur d'opérer sur le réseau de tramway en attendant l'information de la part de l'entité ayant émis l'habilitation.

Art. 83. Dans l'hypothèse où l'Administration juge qu'un conducteur assurant la conduite d'un tramway constitue une menace grave pour la sécurité, elle peut immédiatement exiger sa relève et lui interdire d'opérer sur le réseau de tramway jusqu'à ce qu'une décision soit prise conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 84. Les mesures prises en exécution des articles 82 et 83 comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 63 et 67.

Chapitre 20 – *Dispositions modificatives*

Art. 85. Le paragraphe 1er de l'article 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est modifié comme suit:

1° A l'alinéa 1er, la mention *„transports publics de personnes"* remplace la mention *„transports en commun de personnes"*.

2° Le premier tiret de l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant:

„– les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de véhicules-tramways, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;"

Art. 86. A l'article 4 de la loi du 29 juin 2004 précitée, alinéas 2 à 4 ainsi qu'à l'article 7bis, paragraphe 1er, alinéa 1er et paragraphe 2, alinéa 2, le terme *„transports publics"* remplace le terme *„transports en commun"*.

Art. 87. L'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.** (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, des chemins de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines.

(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.

Art. 88. La phrase introductive du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacée par le texte suivant:

„**Art. 2.** (1) L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et du chemin de fer, chaque fois:"

A l'article 2, paragraphe 1er, lettre a), le deuxième tiret de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

„– du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,"

Art. 89. La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit:

„**Art. 2bis.** (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du directeur de l'Administration des enquêtes techniques, à chaque fois qu'il peut être escompté qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte à la suite de la formulation de recommandations de sécurité.

(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité."

Art. 90. Le paragraphe 1er de l'article 4 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 4.** (1) Il est créé une Administration des Enquêtes Techniques (AET), chargée d'effectuer les enquêtes techniques prévues au paragraphe (1) de l'article 2 et au paragraphe (1) de l'article 2bis, appelée ci-après „Administration", qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le „ministre". Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques qui en est le supérieur hiérarchique."

Art. 91. L'article L.215-1, premier alinéa, du Code du travail est complété in fine par le bout de phrase suivant: „hormis les conducteurs de tramways tels que définis à l'article 1er de la loi du XXX relative à la sécurité du tramway".

Chapitre 21 – *Dispositions transitoire, dérogatoire et finales*

Art. 92. (1) Une licence d'activité valable pour trois mois peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée auprès du ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

(2) Une certification de sécurité valable pour un an peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée au ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Au plus tard un an après la délivrance de la certification de sécurité, l'entité doit être titulaire de la certification de sécurité visée au chapitre 5 de la présente loi.

(3) Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie.

Art. 93. Par dérogation aux dispositions de l'article 60, l'obligation de posséder une habilitation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur possédant une habilitation valide pour la partie de l'infrastructure concernée, appelé ci-après pilote, se tient aux côtés du conducteur durant la conduite:

a) pour la circulation d'engins spécialisés à l'entretien des voies, dont la conduite est assurée par des conducteurs qui n'ont pas les connaissances de l'infrastructure requise;

b) pour des services exceptionnels uniques avec du matériel historique;

c) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau tramway, ainsi qu'à l'occasion d'un parcours d'essai;

d) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

Art. 94. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du … relative à la sécurité-tramway".

Art. 95. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

ANNEXE I

Définition du système tramway

1. Système tramway

1.1. ***Réseaux***

Aux fins de la présente loi, tout réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

- lignes prévues pour le trafic des passagers,
- nœuds „passagers",
- les centres de remisage et de maintenance du matériel roulant,
- voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ces réseaux comportent les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de passagers sur ces réseaux afin d'en garantir l'exploitation sûre et une gestion efficace.

1.2. ***Véhicules***

Le système tramway comprend tous les véhicules-tramways aptes à circuler sur rails ou guidés par rails sur tout ou partie d'un réseau, y compris

- les tramways constitués de rames automotrices pour le transport de voyageurs;
- le matériel mobile de construction et d'entretien des infrastructures;
- le matériel pour le dépannage de rames automotrices.

2. Cohérence du système tramway

La qualité du système tramway nécessite entre autres une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles des véhicules-tramways (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette compatibilité dépendent les niveaux de performance, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

*

ANNEXE II

Sous-systèmes

1. Liste des sous-systèmes

Aux fins de la présente loi, le système constituant le système tramway peut être subdivisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant:

a) soit à des domaines de nature structurelle:
- infrastructures,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation au sol et à bord,
- matériel roulant;

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:
- exploitation et gestion du trafic,
- entretien,
- applications télématiques aux services des voyageurs.

2. Description des sous-systèmes

2.1. ***Infrastructure***

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les nœuds passagers (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. ***Energie***

Le système d'électrification, notamment le matériel aérien et l'équipement au sol.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation (au sol et à bord)***

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des véhicules-tramways.

2.4. ***Matériel roulant***

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du véhicule-tramway, les dispositifs de captage du courant électrique, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, les équipements de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bougies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.5. ***Exploitation et gestion du trafic***

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la composition et la conduite des véhicules- tramways, la planification et la gestion du trafic ainsi que les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services.

2.6. ***Entretien***

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif pour garantir les performances nécessaires.

2.7. ***Applications télématiques***

Conformément à l'annexe I, ce sous-système comprend les applications au service des voyageurs, y compris les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre tramways et avec d'autres modes de transport.

*

ANNEXE III

Exigences essentielles

1. Exigences de portée générale

1.1. ***Sécurité***

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des véhicules-tramways doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2. ***Fiabilité, disponibilité***

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des tramways doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. ***Santé***

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les véhicules-tramways et les infrastructures de tramway.

1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. ***Protection de l'environnement***

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système tramway doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système selon les dispositions légales en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les véhicules-tramways et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4. La conception et l'exploitation du système tramway ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d'émissions sonores générées par celui-ci (intérieurs et extérieurs).

1.4.5. L'exploitation du système tramway ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. ***Compatibilité technique***

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des véhicules-tramways.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, peuvent être mises en œuvre.

1.6. ***Accessibilité***

1.6.1. Les sous-systèmes „infrastructure" et „matériel roulant" doivent être accessibles aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite de manière à leur assurer l'accès sur la base de l'égalité avec les autres personnes par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées. Cela inclut la conception, la construction, le renouvellement, le réaménagement, l'entretien et l'exploitation des éléments pertinents des sous-systèmes auxquels le public a accès.

1.6.2. Les sous-systèmes „exploitation" et „applications télématiques au service des voyageurs" doivent offrir les fonctionnalités nécessaires pour faciliter l'accès des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite sur la base de l'égalité avec les autres personnes, par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1. ***Infrastructures***

2.1.1. *Sécurité*

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels et les viaducs de grande longueur.

2.1.2. *Accessibilité*

2.1.2.1. Les sous-systèmes „infrastructure" auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.2. ***Energie***

2.2.1. *Sécurité*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des véhicules-tramways, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. *Protection de l'environnement*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. *Compatibilité technique*

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

– permettre aux véhicules-tramways de réaliser les performances spécifiées,

– dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les véhicules-tramways.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation***

2.3.1. *Sécurité*

Les installations et les procédures de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des véhicules-tramways présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation

doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des véhicules-tramways autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. *Compatibilité technique*

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des véhicules-tramways doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système tramway.

2.4. ***Matériel roulant***

2.4.1. *Sécurité*

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules-tramways doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des véhicules-tramways.

Les tramways doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord.

2.4.2. *Fiabilité, disponibilité*

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du véhicule-tramway sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. *Compatibilité technique*

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des véhicules-tramways sous les systèmes d'alimentation en énergie du système tramway.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4. *Surveillance et contrôle*

Les tramways doivent être équipés d'au moins un appareil enregistreur.

Les données collectées et le traitement des informations doivent être harmonisés sur les réseaux et mises à disposition sur demande de l'Administration ou de l'Administration des Enquêtes Techniques telle que prévue par la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et, c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les

entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

2.4.5. *Accessibilité*

2.4.5.1. Les sous-systèmes „matériel roulant" auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.5. ***Maintenance***

2.5.1. *Santé et sécurité*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. *Protection de l'environnement*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres de remisage et de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. *Compatibilité technique*

Les installations d'entretien traitant le matériel roulant doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. ***Exploitation et gestion du trafic***

2.6.1. *Sécurité*

La mise en cohérence des règles d'exploitation de tout réseau tramway ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et d'entretien des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel de maintenance et des centres de contrôle-commande, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle-commande et de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. *Compatibilité technique*

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système.

2.6.4. *Accessibilité*

2.6.4.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les règles d'exploitation prévoient les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2.7. ***Applications télématiques au service des voyageurs***

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux voyageurs, plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

– les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles,

– les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. *Fiabilité, disponibilité*

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et d'entretien de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. *Santé*

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. *Sécurité*

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

2.7.5. *Accessibilité*

2.7.5.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les sous-systèmes „applications télématiques au service des passagers" offrent les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

*

ANNEXE IV

Procédure de vérification des sous-systèmes

1. Principes généraux

La vérification désigne une procédure effectuée par le requérant en vue de démontrer que les exigences de la législation pertinente relatives à un sous-système sont respectées et que la mise en service du sous-système peut être autorisée.

3. Certificat de vérification délivré par un organisme compétent

3.1. *Introduction*

Dans le cas où des règles nationales s'appliquent, la vérification comprend une procédure par laquelle l'organisme compétent contrôle et atteste que le sous-système est conforme aux règles nationales.

3.2. *Certificat de vérification*

L'organisme compétent établit le certificat de vérification destiné au requérant.

Ce certificat fait référence avec précision à la règle nationale ou aux règles nationales dont la conformité a été examinée par l'organisme compétent dans le cadre du processus de vérification.

En cas de règles nationales se rapportant aux sous-systèmes composant un véhicule-tramway, l'organisme compétent subdivise le certificat en deux parties:

– l'une indique les références aux règles nationales se rapportant strictement aux sous-systèmes concernés;

– l'autre indique les références aux règles nationales se rapportant à la compatibilité technique et l'intégration du sous-système dans le système tramway.

3.3. *Dossier technique*

3.3.1. Le dossier technique qui est constitué par l'organisme compétent et suit le certificat de vérification accompagne la déclaration de vérification. Il contient les données techniques utiles pour l'évaluation de la conformité du sous-système avec les règles nationales.

3.3.2. Le dossier technique doit contenir les éléments suivants:

a) les caractéristiques techniques liées à la conception, y compris notamment les plans généraux et de détail relatifs à l'exécution, les schémas électriques et hydrauliques, les schémas des circuits de commande, la description des systèmes informatiques et des automatismes avec un degré de détail suffisant pour étayer la vérification de la conformité effectuée, les notices de fonctionnement et d'entretien, se rapportant au sous-système concerné;

b) lorsque la vérification de l'intégration en toute sécurité est requise, le dossier technique concerné comprend le ou les rapports de l'évaluateur sur les méthodes de sécurité communes en ce qui concerne l'évaluation des risques.

3.4. ***Dépôt***

Une copie du dossier technique complet accompagnant la déclaration de vérification doit être conservée par le requérant pendant toute la durée de vie du système.

4. Vérification de parties de sous-systèmes

Si un certificat de vérification est délivré pour certaines parties d'un sous-système, les dispositions de la présente annexe s'appliquent à ces parties.

*

ANNEXE V

Critères minimaux devant être pris en considération pour la notification des organismes

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.
2. L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

   En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.
3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
   - une formation technique et professionnelle adéquate,
   - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,
   - l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'Etat sur la base du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'Etat membre.
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'Etat où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des ou de parties des sous-systèmes contrôlés

*

ANNEXE VI

Contrôle

Le processus de contrôle

1. Généralités

1.1. Le processus de contrôle est alimenté par les éléments de tous les processus et procédures appartenant au système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques.

1.2. Les activités du processus de contrôle visées à l'article 44, paragraphe 2 sont décrites aux points 2 à 6.

1.3. Ce processus de contrôle est répétitif et itératif, comme il ressort du diagramme figurant en appendice ci-après.

2. Définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle

2.1. Sur la base de son système de gestion, chaque entreprise de tramway, gestionnaire d'infrastructure et entité en charge de la maintenance a pour tâche de définir sa stratégie, ses priorités et son ou ses plans en matière de contrôle.

2.2. Le choix des priorités est décidé en tenant compte des informations émanant des domaines qui présentent les risques les plus grands et qui pourraient entraîner des conséquences néfastes pour la sécurité s'ils ne sont pas contrôlés de manière efficace. Les activités de contrôle sont classées par ordre de priorité, en indiquant le temps, les efforts et les ressources nécessaires. L'ordre de priorité tient compte également des résultats obtenus lors des processus de contrôle antérieurs.

2.3. Le processus de contrôle décèle dès que possible les manquements dans l'application du système de gestion qui sont susceptibles d'entraîner des accidents ou des incidents, survenus ou évités de justesse, ou d'autres événements dangereux. Il entraîne la mise en œuvre de mesures destinées à remédier à ces situations de non-respect.

2.4. La stratégie et le(s) plan(s) de contrôle définissent des indicateurs quantitatifs et/ou qualitatifs qui sont capables:

a) de donner rapidement l'alerte en cas d'écart par rapport aux résultats attendus, ou de donner l'assurance que les résultats attendus seront atteints comme prévu;

b) de fournir des informations sur des résultats non souhaités;

c) d'étayer la prise de décision.

3. Collecte et analyse d'informations

3.1. La collecte et l'analyse d'informations sont effectuées conformément à la stratégie, aux priorités et au(x) plan(s) définis en matière de contrôle.

3.2. Chacun des indicateurs visés au point 2.4 donne lieu aux actions suivantes:

a) collecter les informations nécessaires;

b) évaluer si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont correctement mis en œuvre;

c) vérifier si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont efficaces et s'ils atteignent les résultats escomptés;

d) évaluer si le système de gestion dans son ensemble est correctement appliqué et s'il atteint les résultats escomptés;

e) analyser et évaluer les manquements décelés en ce qui concerne les points b), c) et d), et identifier les causes de ces manquements.

4. Etablissement d'un plan d'action

4.1. Les manquements décelés qui sont jugés inacceptables donnent lieu à l'établissement d'un plan d'action, permettant ainsi:

a) de faire respecter la mise en œuvre correcte des processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques comme indiqué; ou

b) d'améliorer les processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques; ou

c) de définir et mettre en œuvre des mesures supplémentaires de contrôle des risques.

4.2. Le plan d'action comprend notamment les informations suivantes:

a) objectifs et résultats escomptés;

b) mesures préventives et/ou correctives requises;

c) personne chargée de la mise en œuvre des actions;

d) dates pour lesquelles les actions doivent être mises en œuvre;

e) personne chargée d'évaluer l'efficacité des mesures du plan d'action conformément au point 6;

f) examen de l'impact du plan d'action sur la stratégie, les priorités et le(s) plan(s) en matière de contrôle.

4.3. Afin de gérer la sécurité au niveau des interfaces, l'entreprise de tramway, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entité en charge de l'entretien décident, en accord avec les autres acteurs concernés, qui est chargé de la mise en œuvre du plan d'action requis ou de sa mise en œuvre partielle.

5. Mise en œuvre du plan d'action

5.1. Le plan d'action défini au point 4 est mis en œuvre de manière à rectifier les manquements décelés.

6. Evaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action

6.1. Le processus de contrôle décrit dans la présente annexe est également utilisé pour vérifier la mise en œuvre correcte, la pertinence et l'efficacité des mesures recensées dans le plan d'action.

6.2. L'évaluation de l'efficacité du plan d'action comprend notamment les actions suivantes:

a) vérifier si le plan d'action est mis en œuvre correctement et mené à terme dans les délais prévus;

b) vérifier si le résultat escompté est atteint;

c) vérifier si les conditions initiales ont changé entre-temps et si les mesures de contrôle des risques définies dans le plan d'action sont toujours adaptées aux circonstances;

d) vérifier si d'autres mesures de contrôle des risques sont nécessaires.

7. Preuve de l'application du processus de gestion

7.1. Le processus de contrôle est documenté pour prouver qu'il a été appliqué correctement. Cette documentation est constituée avant tout à des fins d'évaluation interne. Sur demande:

a) les entreprises de tramways, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance mettent cette documentation à la disposition de l'Administration;

b) Si des interfaces sont gérées au moyen de contrats, les entités chargées de l'entretien mettent cette documentation à la disposition des entreprises de tramways et des gestionnaires d'infrastructure correspondants.

7.2. La documentation produite en vertu du point 7.1 comprend notamment:

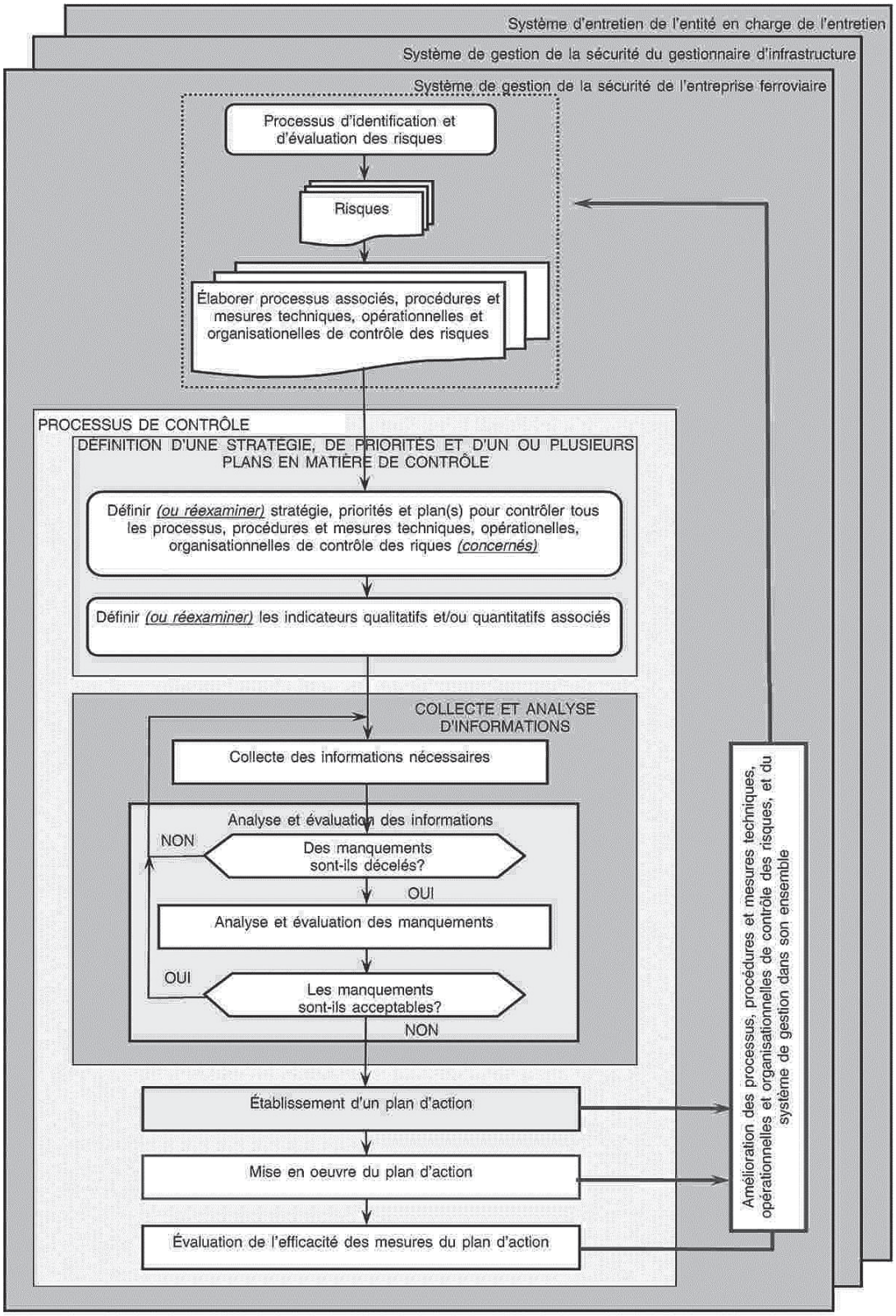
a) une description de l'organisation et du personnel désigné pour mener à bien le processus de contrôle;

b) les résultats des différentes activités du processus de contrôle énumérées à l'article 45, paragraphe 2, et notamment les décisions prises;

c) dans les cas de manquements décelés qui sont jugés inacceptables, une liste de toutes les mesures nécessaires à mettre en œuvre pour atteindre le résultat requis.

*

Cadre du processus de contrôle



*

ANNEXE VII

1. Gestion des risques

1.1. *Principes généraux et obligations*

1.1.1. Le processus de gestion des risques commence par la définition du système évalué et comprend les activités suivantes:

a) le processus d'appréciation des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité qui en résultent et qui doivent être satisfaites par le système faisant l'objet de l'évaluation;

b) la démonstration de la conformité du système avec les exigences de sécurité définies; et

c) la gestion de tous les dangers identifiés et des mesures de sécurité associées.

Ce processus de gestion des risques est itératif. Il est décrit dans le diagramme de l'appendice. Le processus prend fin lorsqu'il est démontré que le système est conforme à toutes les exigences de sécurité nécessaires pour accepter les risques liés aux dangers identifiés.

1.1.2. Le processus de gestion des risques comporte des mesures appropriées d'assurance de la qualité et est mené par du personnel compétent. Il est évalué de façon indépendante par un ou plusieurs organismes d'évaluation.

1.1.3. Le proposant chargé du processus de gestion des risques tient un registre des dangers conformément au point 4.

1.1.4. Les acteurs ayant déjà mis en place des méthodes ou des outils d'appréciation des risques peuvent continuer à les utiliser pour autant que ceux-ci soient compatibles avec les dispositions du présent règlement et que les conditions suivantes soient remplies:

a) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont décrits dans un système de gestion de la sécurité accepté par une autorité nationale de sécurité; ou

b) les méthodes ou les outils d'appréciation des risques sont conformes à des normes publiques reconnues.

1.1.5. Le processus d'appréciation des risques relève de la responsabilité du proposant. En particulier, le proposant désigne, en accord avec les acteurs concernés, ceux qui seront chargés de satisfaire aux exigences de sécurité résultant de l'appréciation des risques. Les exigences de sécurité assignées par le proposant auxdits acteurs n'excèdent pas les limites de la responsabilité et de la sphère de contrôle de ces derniers. La décision du proposant dépend du type de mesures de sécurité sélectionnées pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable. Le respect des exigences de sécurité est démontré conformément au point 3.

1.1.6. La première étape du processus de gestion des risques consiste, pour le proposant, à établir un document indiquant les tâches des différents acteurs et leurs activités de gestion des risques. Le proposant est chargé de coordonner la collaboration à un niveau étroit entre les différents acteurs concernés, en fonction de leurs tâches respectives, dans le but de gérer les dangers et les mesures de sécurité associées.

1.1.7. L'évaluation de l'application correcte du processus de gestion des risques relève de la responsabilité de l'organisme d'évaluation.

1.2. *Gestion des interfaces*

1.2.1. Pour chaque interface à prendre en considération pour le système qui fait l'objet de l'évaluation, les acteurs concernés du secteur de tramway coopèrent pour identifier et gérer conjointement les dangers et les mesures de sécurité associées à appliquer à ces interfaces. La gestion des risques partagés aux interfaces est coordonnée par le proposant.

1.2.2. Si, pour satisfaire à une exigence de sécurité, un acteur estime qu'une mesure de sécurité qu'il ne peut mettre en œuvre lui-même est nécessaire, il s'accorde avec un autre acteur pour transférer à ce dernier la gestion du danger y afférent, conformément au processus décrit au point 4.

1.2.3. En ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation, tout acteur qui découvre qu'une mesure de sécurité est non conforme ou inadéquate a la responsabilité d'en avertir le proposant, qui informe à son tour l'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité.

1.2.4. L'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité informe alors tous les acteurs concernés par le problème soit dans le système évalué, soit, pour autant que l'acteur en ait connaissance, dans d'autres systèmes existants qui appliquent la même mesure de sécurité.

1.2.5. Lorsqu'un accord ne peut être trouvé entre deux acteurs ou plus, le proposant est tenu de trouver une solution.

1.2.6. Lorsqu'une exigence prévue par une règle nationale ne peut pas être remplie par un acteur, le proposant sollicite l'avis de l'Administration.

1.2.7. Indépendamment de la définition du système faisant l'objet de l'évaluation, le proposant est chargé de veiller à ce que la gestion des risques couvre le système lui-même et son intégration au sein du système de tramway dans son ensemble.

2. Description du processus d'appréciation des risques

2.1. *Description générale*

2.1.1. Le processus d'appréciation des risques est le processus global itératif qui comprend:

a) la définition du système;

b) l'analyse de risque, y compris l'identification des dangers;

c) l'évaluation des risques.

Le processus d'appréciation des risques est appliqué en interaction avec la gestion des dangers conformément au point 4.1.

2.1.2. La définition du système couvre au moins les points suivants:

a) l'objet du système (c'est-à-dire sa finalité);

b) les fonctionnalités et, le cas échéant, les composantes du système (y compris les composantes humaines, techniques et opérationnelles);

c) les limites du système, incluant les autres systèmes en interaction avec celui-ci;

d) les interfaces physiques (telles que les systèmes en interaction) et fonctionnelles (telles que les entrées et sorties fonctionnelles);

e) l'environnement du système (par exemple, les flux énergétiques et thermiques, les chocs, les vibrations, les interférences électromagnétiques, l'exploitation opérationnelle);

f) les mesures de sécurité existantes et, lorsque les itérations nécessaires ont été réalisées, l'établissement des exigences de sécurité définies par le processus d'appréciation des risques;

g) les hypothèses déterminant les limites de l'appréciation des risques.

2.1.3. Les dangers afférents au système défini sont identifiés conformément au point 2.2.

2.1.4. L'acceptabilité des risques du système évalué est appréciée en fonction d'au moins un des principes d'acceptation des risques suivants:

a) l'application de règles de l'art (point 2.3);

b) une comparaison avec des systèmes similaires (point 2.4);

c) une estimation explicite des risques (point 2.5).

Conformément au principe visé au point 1.1.5, l'organisme d'évaluation renonce à imposer au proposant le principe d'acceptation des risques qui sera utilisé par ce dernier.

2.1.5. Le proposant démontre dans l'évaluation des risques que le principe d'acceptation des risques choisi est appliqué correctement. Il vérifie en outre que les principes sélectionnés d'acceptation des risques sont utilisés de manière cohérente.

2.1.6. L'application des principes susmentionnés d'acceptation des risques permet de définir des mesures de sécurité permettant de rendre acceptables le ou les risques présentés par le système évalué. Parmi ces mesures de sécurité, celles sélectionnées pour maîtriser le ou les risques deviennent les exigences de sécurité que doit respecter le système. Le respect desdites exigences est démontré conformément au point 3.

2.1.7. Le processus itératif d'appréciation des risques est considéré comme achevé lorsqu'il a été démontré que toutes les exigences de sécurité sont satisfaites et qu'aucun autre danger raisonnablement prévisible n'est à prendre en considération.

2.2. *Identification des dangers*

2.2.1. Le proposant identifie systématiquement, en faisant appel à la vaste expertise d'une équipe compétente, tous les dangers raisonnablement prévisibles pour l'ensemble du système évalué, pour ses fonctions, le cas échéant, et pour ses interfaces.

Tous les dangers identifiés sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.2. Afin de concentrer l'appréciation des risques sur les risques principaux, les dangers sont classés conformément à l'estimation du risque qu'ils représentent. Si tel est l'avis d'un expert, il n'est pas nécessaire d'analyser davantage les dangers associés à un risque largement acceptable, mais ces derniers doivent être portés au registre des dangers. Leur classification est justifiée de façon à permettre à un organisme d'évaluation de procéder à une évaluation indépendante.

2.2.3. Il est possible d'appliquer le critère selon lequel les risques résultant des dangers peuvent être classés comme largement acceptables lorsque le risque est si faible qu'il n'y a aucune raison de mettre en œuvre des mesures de sécurité supplémentaires. Pour rendre son avis, l'expert tient compte du fait que la part de tous les risques largement acceptables ne doit pas dépasser une proportion déterminée du risque global.

2.2.4. Au cours de l'identification des dangers, des mesures de sécurité peuvent être définies. Elles sont portées au registre des dangers conformément au point 4.

2.2.5. L'identification des dangers ne doit être effectuée qu'au niveau de détail nécessaire pour déterminer les points où des mesures de sécurité sont requises afin de maîtriser les risques conformément à l'un des principes d'acceptation des risques visés au point 2.1.4. Il peut être nécessaire de procéder à des itérations entre les phases d'analyse de risque et d'évaluation des risques, jusqu'à ce qu'un niveau de détail suffisant soit atteint pour permettre l'identification des dangers.

2.2.6. Lorsque des règles de l'art ou un système de référence sont utilisés pour maîtriser le risque, l'identification des dangers peut être limitée à:

a) la vérification de la pertinence des règles de l'art ou du système de référence;

b) le repérage des écarts par rapport aux règles de l'art ou au système de référence.

2.3. ***Utilisation des règles de l'art et évaluation des risques***

2.3.1. Le proposant évalue, avec l'aide des autres acteurs concernés, si un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont adéquatement couverts par l'application des règles de l'art correspondantes.

2.3.2. Les règles de l'art répondent au minimum aux exigences suivantes:

a) elles sont largement reconnues dans le domaine de tramway. Si tel n'est pas le cas, les règles de l'art doivent être justifiées et être considérées comme acceptables par l'organisme d'évaluation;

b) elles sont pertinentes pour la maîtrise des dangers pris en compte dans le système évalué. L'application réussie de règles de l'art dans des cas similaires pour gérer des changements et maîtriser efficacement les dangers identifiés d'un système au sens du présent règlement suffit pour considérer qu'elles sont pertinentes;

c) sur demande, elles doivent être mises à la disposition des organismes d'évaluation pour que ces derniers évaluent si le processus de gestion des risques a été convenablement appliqué et si ses résultats sont corrects, ou, le cas échéant, procèdent à la reconnaissance mutuelle de ces situations, conformément à l'article 55, paragraphe 4.

2.3.3. Lorsqu'une approche différente est suivie et qu'elle n'est pas pleinement conforme à des règles de l'art, le proposant démontre qu'elle aboutit au moins au même niveau de sécurité.

2.3.4. Si le risque lié à un danger spécifique ne peut pas être rendu acceptable par l'application de règles de l'art, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies en appliquant l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.3.5. Lorsque tous les dangers sont maîtrisés par l'application de règles de l'art, le processus de gestion des risques peut être limité à:

a) l'identification des dangers conformément au point 2.2.6;

b) l'inscription des règles de l'art utilisées dans le registre des dangers conformément au point 2.2.4;

c) la documentation relative à l'application du processus de gestion des risques conformément au point 5;

d) une évaluation indépendante conformément à l'article 51.

2.4. ***Utilisation du système de référence et évaluation des risques***

2.4.1. Le proposant examine, avec l'aide des autres acteurs concernés, si l'un, plusieurs ou l'ensemble des dangers sont couverts adéquatement par un système similaire qui pourrait servir de système de référence.

2.4.2. Tout système de référence remplit au moins les exigences suivantes:

a) il a déjà été prouvé lors de son utilisation qu'il présente un niveau de sécurité acceptable, et il pourrait donc encore être accepté dans l'Etat membre où le changement doit être introduit;

b) ses fonctions et ses interfaces sont semblables à celles du système évalué;

c) il est utilisé dans des conditions opérationnelles semblables à celles du système évalué;

d) il est utilisé dans des conditions environnementales semblables à celles du système évalué.

2.4.3. Si un système de référence satisfait aux exigences énumérées au point 2.4.2, alors, en ce qui concerne le système faisant l'objet d'une évaluation:

a) les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont considérés comme acceptables;

b) les exigences de sécurité relatives aux dangers couverts par le système de référence peuvent être tirées des analyses de sécurité ou d'une évaluation des performances de sécurité du système de référence;

c) ces exigences de sécurité sont portées au registre des dangers en tant qu'exigences de sécurité pour les dangers concernés.

2.4.4. Si le système évalué s'écarte du système de référence, l'évaluation des risques doit démontrer que le système évalué atteint au moins le même niveau de sécurité que le système de référence, à l'aide d'un autre système de référence ou de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques. Les risques liés aux dangers couverts par le système de référence sont, dans ce cas, considérés comme acceptables.

2.4.5. S'il ne peut pas être démontré qu'un niveau de sécurité au moins équivalent à celui du système de référence est atteint, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies pour les écarts constatés, à l'aide de l'un des deux autres principes d'acceptation des risques.

2.5. ***Estimation et évaluation explicites des risques***

2.5.1. Si les dangers ne sont pas couverts par l'un des deux principes d'acceptation des risques fixés aux points 2.3 et 2.4, l'acceptabilité des risques est démontrée par l'estimation et l'évaluation explicites des risques. Les risques liés à ces dangers sont estimés quantitativement ou qualitativement, ou au besoin quantitativement et qualitativement, compte tenu des mesures de sécurité existantes.

2.5.2. L'acceptabilité des risques estimés est évaluée au moyen de critères d'acceptation des risques tirés de la législation de l'Union ou des règles nationales, ou fondés sur certaines de leurs exigences. En fonction des critères d'acceptation des risques, l'acceptabilité du risque peut être évaluée soit séparément pour chaque danger associé, soit pour la combinaison de tous les dangers pris en compte dans l'estimation explicite des risques.

Si le risque estimé n'est pas acceptable, des mesures de sécurité supplémentaires sont définies et mises en œuvre afin de ramener le risque à un niveau acceptable.

2.5.3. Si le risque associé à un danger ou à une combinaison de dangers est considéré comme acceptable, les mesures de sécurité définies sont inscrites dans le registre des dangers.

2.5.4. Le proposant n'est pas tenu d'effectuer une estimation explicite des risques supplémentaire pour les risques qui sont déjà considérés comme acceptables en raison du recours à des codes de pratique ou à des systèmes de référence.

2.5.5. Sans préjudice des points 2.5.1 et 2.5.4, lorsque les dangers résultent de défaillances de fonctions d'un système technique, on applique à ces défaillances les objectifs de conception harmonisés suivants:

a) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident catastrophique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est hautement improbable;

b) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident critique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est improbable.

Le choix entre la définition „accident catastrophique" (point 23) et la définition „accident critique" (point 35) dépend de la conséquence dangereuse la plus crédible de la défaillance.

Pour les systèmes techniques mixtes, comprenant à la fois une composante purement mécanique et une composante électrique, électronique et électronique programmable, l'identification des dangers est effectuée conformément au point 2.2.5. Les dangers liés à la composante purement mécanique ne sont pas maîtrisés à l'aide des objectifs de conception harmonisés définis au point 2.5.5.

2.5.7. Le risque lié aux défaillances de fonctions de systèmes techniques visées au point 2.5.5 est considéré comme acceptable si les conditions suivantes sont également remplies:

a) la conformité avec les objectifs de conception harmonisés qui s'appliquent a été démontrée;

b) les défaillances et pannes systématiques associées sont maîtrisées conformément aux procédures de sécurité et de qualité, proportionnellement à l'objectif de conception harmonisé applicable au système technique évalué et défini dans les normes pertinentes communément reconnues;

c) les conditions d'application pour une intégration sans danger, dans le système de tramway, du système technique évalué sont répertoriées et inscrites dans le registre des dangers conformément au point 4. Conformément au point 1.2.2, ces conditions d'application sont transférées à l'acteur chargé de démontrer la sûreté de l'intégration.

2.5.8. Les définitions spécifiques suivantes s'appliquent aux objectifs quantitatifs de conception harmonisés des systèmes techniques:

a) le terme „directement" signifie que la défaillance de la fonction a le potentiel d'aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5, sans que d'autres défaillances doivent nécessairement se produire;

b) le terme „potentiel" signifie que la défaillance de la fonction peut aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5.

2.5.9. Lorsque la défaillance d'une fonction du système technique évalué n'aboutit pas directement au risque considéré, l'application d'objectifs de conception moins stricts est autorisée à condition que le proposant puisse démontrer que l'utilisation de dispositifs de sécurité, tels que définis à l'article 1er, point 34), permet d'assurer le même niveau de sécurité.

2.5.11. Lorsqu'un système technique est conçu sur la base des exigences fixées au point 2.5.5, le principe de reconnaissance mutuelle s'applique conformément à l'article 64, paragraphe 4.

Toutefois, si le proposant peut démontrer, pour un danger donné, que le niveau de sécurité existant sur un réseau où le système est appliqué peut être maintenu avec un objectif de conception moins strict que l'objectif de conception harmonisé, cet objectif moins strict peut être utilisé à la place de l'objectif de conception harmonisé.

2.5.12. L'estimation et l'évaluation explicites des risques satisfont au moins aux exigences suivantes:

a) les méthodes utilisées pour l'estimation explicite des risques reflètent correctement le système évalué et ses paramètres (y compris tous les modes opérationnels);

b) les résultats sont suffisamment précis pour fournir une base solide à la prise de décision. Des modifications légères dans les hypothèses de base ou les prérequis n'aboutissent pas à des exigences sensiblement différentes.

3. Démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité

3.1. Préalablement à l'acceptation de la sécurité du changement, il est démontré, sous le contrôle du proposant, que les exigences de sécurité résultant de la phase d'appréciation des risques sont satisfaites.

3.2. Cette démonstration est effectuée par chacun des acteurs tenus de satisfaire aux exigences de sécurité en vertu du point 1.1.5.

3.3. L'approche choisie pour démontrer le respect des exigences de sécurité ainsi que la démonstration elle-même sont évaluées indépendamment par un organisme d'évaluation.

3.4. Toute inadéquation des mesures de sécurité destinées à assurer le respect des exigences de sécurité ou tout danger découvert au cours de la démonstration de la conformité avec les exigences de sécurité imposent au proposant de procéder une nouvelle fois à l'appréciation et à l'évaluation des risques associés, conformément au point 2. Les nouveaux dangers sont portés au registre des dangers conformément au point 4.

4. Gestion des dangers

4.1. ***Processus de gestion des dangers***

4.1.1. Durant les phases de conception et de mise en œuvre, le proposant établit ou met à jour (lorsqu'ils existent déjà) un ou plusieurs registres des dangers, jusqu'à ce que le changement soit accepté ou que le rapport d'évaluation de la sécurité soit remis. Le registre des dangers fait état de l'avancement de la surveillance des risques liés aux dangers identifiés. Une fois le système accepté et mis en service, le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway chargé(e) de l'exploitation du système évalué continue de mettre à jour le registre des dangers en tant que partie intégrante de son système de gestion de la sécurité.

4.1.2. Le registre des dangers comporte tous les dangers identifiés, ainsi que toutes les mesures de sécurité et les hypothèses systémiques associées à ceux-ci, qui ont été définies au cours du processus d'appréciation des risques. Il contient une référence claire à l'origine des dangers et aux principes sélectionnés d'acceptation des risques, et il désigne clairement l'acteur ou les acteurs chargés de la maîtrise de chacun des dangers.

4.2. ***Echange d'informations***

Tous les dangers qui ne peuvent pas être maîtrisés et toutes les exigences de sécurité associées qui ne peuvent pas être satisfaites par un seul acteur sont communiqués à un autre acteur concerné dans le but de trouver conjointement une solution adéquate. Les dangers inscrits dans le registre des dangers de l'acteur qui les transfère ne sont considérés comme maîtrisés que lorsque l'évaluation des risques liés à ces dangers est effectuée par l'autre acteur et que la solution est approuvée par tous les acteurs concernés.

5. Preuve de l'application du processus de gestion des risques

5.1. Le processus de gestion des risques utilisé pour évaluer les niveaux de sécurité et la conformité avec les exigences de sécurité est documenté par le proposant de manière à ce qu'un organisme d'évaluation puisse accéder à toutes les preuves nécessaires démontrant l'application correcte du processus de gestion des risques et la fiabilité de ses résultats.

5.2. La documentation établie par le proposant conformément au point 5.1 comporte au minimum:

a) une description de l'organisation et des experts désignés pour mener à bien le processus d'appréciation des risques;

b) les résultats des différentes phases de l'appréciation des risques et une liste de toutes les exigences de sécurité à satisfaire pour maîtriser les risques de façon à les maintenir à un niveau acceptable;

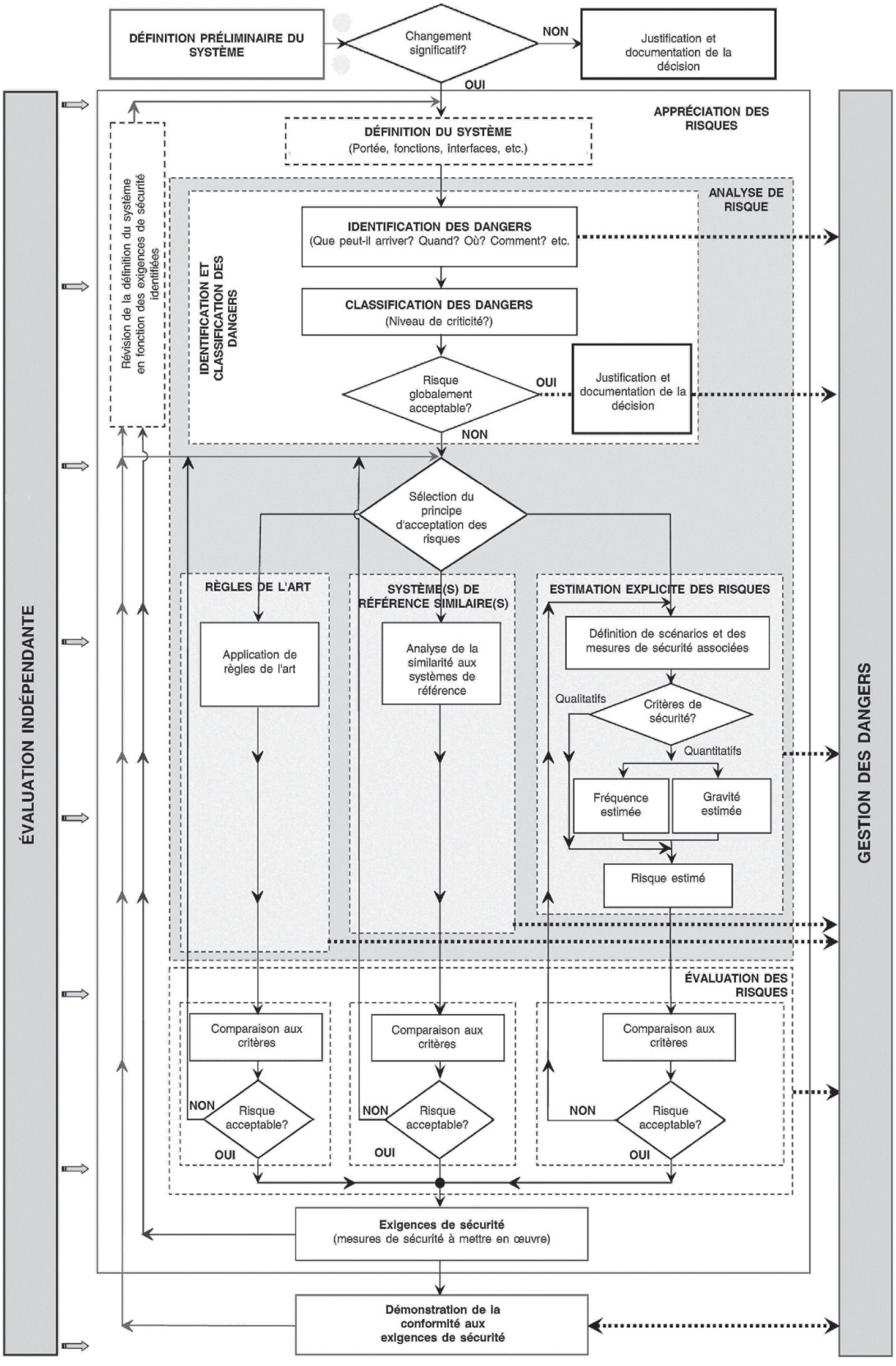
c) la preuve de la conformité avec toutes les exigences de sécurité requises;

d) toutes les hypothèses pertinentes pour l'intégration, l'exploitation et l'entretien du système qui ont été formulées lors de la définition et de la conception du système et lors de l'appréciation des risques présentés par celui-ci.

5.3. L'organisme d'évaluation présente ses conclusions dans un rapport d'évaluation de la sécurité, tel que défini à l'annexe IX.

*

Processus de gestion des risques et évaluation indépendante



*

ANNEXE VIII

Critères de reconnaissance de l'organisme d'évaluation

1. L'organisme d'évaluation satisfait à toutes les exigences de la norme ISO/IEC 17020:2012 et de ses modifications ultérieures. Il exerce son jugement professionnel dans le cadre des travaux d'inspection définis dans ladite norme. Il satisfait à la fois aux critères de compétence et d'indépendance généraux prévus dans ladite norme et aux critères de compétence spécifiques suivants:
   a) compétences en matière de gestion des risques: connaissances et expérience relatives aux techniques standards d'analyse de la sécurité et aux normes applicables;
   b) toutes les compétences utiles pour évaluer les parties du système de tramway affectées par le changement;
   c) compétences en matière d'application correcte des systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité ou en matière de systèmes de gestion d'audits.
2. L'organisme d'évaluation est reconnu pour les différents domaines de compétence afférents au système de tramway ou aux parties de celui-ci concernées par une exigence essentielle de sécurité, y compris le domaine de compétence relatif à l'exploitation et à l'entretien du système de tramway.
3. L'organisme d'évaluation est reconnu pour évaluer la cohérence globale de la gestion des risques et la sécurité de l'intégration du système évalué au sein du système de tramway dans son ensemble. A cette fin, l'organisme d'évaluation dispose des compétences nécessaires pour contrôler les éléments suivants:
   a) l'organisation, c'est-à-dire les dispositions nécessaires pour mettre en œuvre une approche coordonnée assurant la sécurité du système sur la base d'une compréhension et d'une application uniformes des mesures de maîtrise des risques applicables aux sous-systèmes;
   b) la méthodologie, c'est-à-dire l'évaluation des méthodes et des ressources mises en œuvre par différentes parties intéressées pour assurer la sécurité au niveau du sous-système et du système; et
   c) les aspects techniques nécessaires pour évaluer la pertinence et l'exhaustivité des appréciations des risques et le niveau de sécurité du système dans son ensemble.
4. L'organisme d'évaluation peut être accrédité ou reconnu pour un, plusieurs ou l'ensemble des domaines de compétence visés aux points 2 et 3.

*

ANNEXE IX

Rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation

Le rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation contient au minimum les informations suivantes:

a) l'identification de l'organisme d'évaluation;

b) le plan de l'évaluation indépendante;

c) la définition de la portée de l'évaluation indépendante et de ses limites;

d) les résultats de l'évaluation indépendante, notamment:
   i) des informations détaillées sur les activités d'évaluation indépendante réalisées pour contrôler la conformité avec les dispositions du présent règlement,
   ii) tous les cas recensés de non-conformité avec les dispositions du présent règlement et les recommandations de l'organisme d'évaluation;

e) les conclusions de l'évaluation indépendante.

*

ANNEXE X

Exigences médicales et psychologiques

1. Exigences générales

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:

– une perte soudaine de conscience;
– une baisse d'attention ou de concentration;
– une incapacité soudaine;
– une perte d'équilibre ou de coordination;
– une limitation significative de mobilité.

1.2. ***Vision***

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

– acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'oeil le moins performant;
– lentilles correctives maximales: hypermétropie: +5/myopie: -8.

Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision:

– vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non;
– les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste;
– vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire. Le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– champ de vision: complet;
– vision des deux yeux: effective; non exigée lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions;
– vision binoculaire: effective;
– reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
– sensibilité aux contrastes: bonne;
– absence de maladie évolutive de l'oeil;
– les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin;
– capacité de résistance aux éblouissements;
– les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. ***Exigences en matière d'audition et d'expression verbale***

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

– audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1.000 Hz;
– le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2.000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne;
– absence d'anomalie du système vestibulaire;
– absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix);

– les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. ***Grossesse***

Sans préjudice des dispositions légales en vigueur, la grossesse doit être considérée, en cas de faible tolérance ou d'état pathologique, comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs.

2. Contenu minimal de l'examen pour l'obtention de la licence de conducteur de tramway

2.1. ***Examens médicaux***

– examen médical général;

– examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat;

– électrocardiogramme (ECG) au repos;

– recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction.

2.2. ***Examens psychologiques sur le plan professionnel***

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

Les examens psychologiques portent au moins sur:

– les aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement;

– la communication;

– les aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

3. Examens périodiques après délivrance de la licence de conducteur de tramway

3.1. ***Fréquence***

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin si l'état de santé du conducteur l'exige.

Conformément à l'article 68, paragraphe 2 sub b) un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence de conducteur ou de l'habilitation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées au point 1 ci-dessus.

Les examens psychologiques sont effectués au moins tous les 10 ans.

3.2. ***Contenu minimal de l'examen périodique médical***

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

– un examen médical général;

– un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique;

– la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

*

ANNEXE XI

Compétences professionnelles

A. *Connaissances professionnelles générales*

1) Le travail d'un conducteur, son environnement de travail, son rôle et ses responsabilités dans le processus d'exploitation, les exigences professionnelles et personnelles de la fonction

a) Connaître les grandes lignes de la législation et des règles applicables à l'exploitation et la sécurité (exigences et procédures relatives à la certification des conducteurs, à la protection de l'environnement, à la protection contre l'incendie, etc.).

b) Comprendre les exigences spécifiques ainsi que les exigences professionnelles et personnelles (travailler principalement de façon autonome, travail posté, protection et sécurité individuelle, lecture et mise à jour de documents, etc.).

c) Comprendre les comportements qui sont compatibles avec des responsabilités déterminantes pour la sécurité (médication, alcool, drogues et autres substances psycho-actives, maladie, stress, fatigue, etc.).

d) Identifier les documents de référence et d'application (Règlement de Sécurité et d'Exploitation (RSE), consignes d'exploitation, etc.).

e) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

f) Comprendre l'importance de la précision dans l'exercice des tâches et l'application des méthodes de travail.

g) Comprendre les aspects de santé et sécurité au travail (code de conduite sur les voies et à proximité, ergonomie, règles de sécurité du personnel, équipement de protection individuelle, etc.).

h) Connaître les compétences et principes de comportement (gestion du stress, situations extrêmes, etc.).

i) Connaître les principes de protection de l'environnement (conduite durable, etc.).

2) Technologies tramway, y compris les principes de sécurité à la base des réglementations d'exploitation

a) Connaître les principes, réglementations et dispositions concernant la sécurité de l'exploitation tramway.

b) Identifier les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

3) Principes de base des infrastructures de tramway

a) Connaître les principes et paramètres systématiques et structurels.

b) Connaître les définitions des voies, stations, et zones de manœuvres.

c) Connaître les infrastructures (ponts, tunnels, aiguillages, etc.).

d) Connaître les modes d'exploitation (marche à vue, exploitation en mode nominal et mode dégradé, en voie unique, à double voie, etc.).

e) Connaître les systèmes de signalisation.

f) Connaître les installations de sécurité.

g) Connaître l'alimentation en énergie tramway.

4) Principes de base de la communication opérationnelle

a) Connaître l'importance de ces principes, les moyens et les procédures.

b) Identifier les personnes à contacter par le conducteur et connaître leur rôle et responsabilité (poste de commande centralisé, responsable de ligne).

c) Identifier les situations/causes rendant nécessaire l'engagement d'une communication.

d) Comprendre les méthodes de communication écrite(s) et verbale(s).

e) Connaître l'organisation des trajets.

5) Les tramway, leurs éléments constitutifs et les exigences techniques.

a) Connaître le système de traction.

b) Décrire la configuration d'un véhicule-tramway (bogies, carrosserie, cabine de conduite, systèmes de protection, etc.).

c) Comprendre le fonctionnement des systèmes de freinage et savoir en apprécier les performances. Savoir identifier les facteurs influençant les performances d'accélération et de freinage (conditions météorologiques, équipement de freinage, adhérence réduite, sablage, confort et sécurité des passagers, etc...

d) Identifier la vitesse du tramway.

e) Connaître les dispositions et la finalité du système de gestion de tramway.

6) Connaître les risques liés à l'exploitation en général

a) Comprendre les principes régissant la sécurité des circulations.

b) Connaître les risques liés à l'exploitation et les divers moyens à utiliser pour les réduire.

c) Connaître les incidents affectant la sécurité et comprendre les comportements/réactions à adopter à leur égard.

d) Connaître les procédures à suivre en cas d'incident ou d'accident (évacuation, etc.).

e) Comprendre les principes de l'électricité.

B. *Connaissances professionnelles relatives au matériel*

Après avoir suivi la formation d'habilitation de conduite du tramway, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. Essais et vérifications prescrits avant le départ

– de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais

Le conducteur doit être capable d'assurer la préparation du tramway pour le service commercial. Cette préparation a pour objectif de vérifier le fonctionnement des principaux équipements relatifs à la sécurité et à la communication.

Le processus de préparation inclut notamment :

- Test de communication Radio avec le poste de commande centralisé)
- Vérification du dispositif de commande d'itinéraire
- Séquence d'ouverture et de fermeture des portes
- Test avertisseur sonore et gong
- Test Air conditionné/chauffage
- Contrôle des extincteurs de bord
- Contrôle de position des boutons et vérification des voyants du pupitre de conduite
- Vérification de l'éclairage extérieur et intérieur
- Propreté de l'intérieur
- Test Freinage de service
- Test Freinage d'urgence
- Test de l'écran IHM du pupitre de conduite
- Contrôle des moniteurs des rétro-caméras
- Présence des agrès (manuel de conduite, barre d'aiguillage, manivelle pour remontage manuel du pantographe, etc …)

2. Connaissance du matériel roulant

Pour conduire un véhicule-tramway, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des équipements mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

– la chaîne de traction;

– les systèmes de freinage et leurs différents modes d'activation;

– les systèmes d'alimentation électrique;

– les moyens de communication;

– le fonctionnement des portes;
– les éléments liés à la sécurité de la circulation.

5. Maîtrise de la conduite du tramway de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant

Le conducteur doit être capable:
– d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;
– de faire démarrer le tramway en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;
– d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant, des installations et de la sécurité et du confort des passagers.

6. Anomalies

Le conducteur doit:
– pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du tramway;
– être capable d'inspecter le tramway et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de les signaler au poste de commande centralisé, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier dans le respect des procédures, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic et des personnes;
– connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit:
– être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du tramway;
– connaître la procédure d'évacuation d'un tramway en cas d'urgence.

8. Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant

Après un incident, le conducteur doit connaître les procédures relatives à la reprise de marche.

9. Immobilisation du tramway

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le tramway, ne se met pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un tramway, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

C. *Connaissances et compétences professionnelles relatives aux infrastructures*

2. Vitesse maximum pour chaque tronçon de la ligne

Le conducteur doit être capable:
– de prendre connaissance des informations qui lui sont indiquées sur la ligne, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation.
– D'adapter en permanence sa vitesse aux conditions rencontrées en circulation (météorologie, présence de piétons, trafic routier …).

3. Connaissance de ligne

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité, ponctualité et respect des intervalles de circulation. Il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:
– les conditions d'exploitation (modes nominaux et dégradés);
– la prise de connaissance préalable de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;
– les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;
– le système de cantonnement pour les lignes équipées et les règles associées;

– le nom des stations ainsi que la position et le repérage à distance des stations et aiguillages, afin d'adapter la conduite en conséquence;
– la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;
– les profils topographiques;
– les particularités d'exploitation: signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. Réglementation de sécurité

Le conducteur doit être capable:

– de ne mettre le tramway en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);
– de conduire le tramway en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse,, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas de danger ou de dysfonctionnements, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.;
– de respecter les arrêts prévus à l'horaire, et d'effectuer les opérations liées au service des passagers lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. Conduite du tramway

Le conducteur doit être capable:

– de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;
– d'utiliser les systèmes de freinage pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;
– De régler la marche du tramway pour respecter la ponctualité et la régularité du service commercial.

6. Anomalies

Le conducteur doit être capable:

– d'être attentif, dans la mesure où la conduite du tramway le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: obstacles engageant le gabarit, état des signaux, voie, alimentation en énergie, abords de la voie, et autres participants à la circulation;
– d'évaluer la distance d'arrêt;
– de communiquer avec le poste de commande centralisé, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;
– en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit être capable:

– de prendre des mesures pour protéger le tramway et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;
– de prendre en charge l'évacuation des voyageurs si nécessaire;
– de communiquer au poste de commande centralisé les renseignements utiles sur l'incendie/ l'accident, etc.

8. Terminologie spécifique utilisée sur l'infrastructure luxembourgeoise

Le conducteur doit être capable – d'utiliser le langage et le vocabulaire spécifiques du domaine tramway utilisés sur les lignes de tramway pour lesquelles il est habilité.

D. *Connaissances linguistiques*

Le conducteur qui doit communiquer avec le poste de commande centralisé sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir les connaissances linguistiques nécessaires dans le domaine de la terminologie spécifique utilisée sur le réseau de tramway pour laquelle il est habilité.

Le gestionnaire d'infrastructure du réseau définit d'emblée la langue opérationnelle. La langue opérationnelle est choisie entre le luxembourgeois, le français et l'allemand.

Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Il doit pouvoir:

– faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu;
– faire une description;
– participer à une conversation simple.

Pour être maintenu à des fonctions de conducteur sur le réseau concerné, tout conducteur doit avoir la connaissance requise de la langue opérationnelle choisie.

Les deux autres langues peuvent également être utilisées pour communiquer lorsque les interlocuteurs ont les connaissances nécessaires.

Le personnel communicant doit d'entrée de jeu se concerter sur la langue à utiliser.

Lorsqu'il a été établi, lors de la procédure de recrutement, que le candidat conducteur ou affecté à une tâche de sécurité possède de bonnes connaissances en langues française, luxembourgeoise ou allemande, la vérification périodique de cette connaissance linguistique, n'est pas exigée. L'entreprise de tramway peut exiger l'apprentissage d'une seconde langue.

*

ANNEXE XII

Les compétences professionnelles du formateur

L'employeur doit s'assurer que les formateurs à l'habilitation des conducteurs disposent des compétences professionnelles relatives aux domaines suivants:

a) les différents styles d'apprentissage spécifiques aux adultes;
b) l'ingénierie pédagogique;
c) l'animation de la formation et les outils d'animation;
d) la position professionnelle du formateur;
e) la gestion de la diversité et des situations difficiles en formation;
f) l'évaluation de la formation.

Luxembourg, le 9 mars 2017

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHE

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7034

J-2016-O-0786 (PL 7034)

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date:	23/03/2017 17:04:36		
Scrutin:	5	Président:	M. Di Bartolomeo Mars
Vote:	PL 7034 Sécurité du tramway	Secrétaire A:	M. Frieseisen Claude
Description:	Projet de loi 7034	Secrétaire B:	Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procuration:	8	0	0	8
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Anzia Gérard	Oui	
M. Kox Henri	Oui	(M. Adam Claude)	Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui		M. Traversini Roberto	Oui	
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylvie	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui	(M. Mosar Laurent)	M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	(M. Schank Marco)
M. Meyers Paul-Henri	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Oberweis Marcel	Oui	
M. Roth Gilles	Oui		M. Schank Marco	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	
M. Wiseler Claude	Oui	(Mme Hetto-Gaasch Françoise	M. Wolter Michel	Oui	
M. Zeimet Laurent	Oui				
LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Bofferding Taina	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		M. Cruchten Yves	Oui	(M. Bodry Alex)
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui	(Mme Dall'Agnol Claudia)	M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Hemmen Cécile	Oui	
M. Negri Roger	Oui				
DP					
M. Bauler André	Oui		M. Baum Gilles	Oui	
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Delles Lex)	M. Delles Lex	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Graas Gusty)			
déi Lénk					
M. Baum Marc	Oui		M. Wagner David	Oui	
ADR					
M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Reding Roy	Oui				

Le Président:

Le Secrétaire général:

7034 - Dossier consolidé : 395

7034/06

N° 7034[6]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

P R O J E T D E L O I

ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant

1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, de transports maritimes et des chemins de fer;

3° l'article L.215-1 du Code de travail

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL PAR LE CONSEIL D'ÉTAT

(7.4.2017)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'État, du 24 mars 2017 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant

1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;

2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, de transports maritimes et des chemins de fer;

3° l'article L.215-1 du Code de travail

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 23 mars 2017 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 23 décembre 2016 et 28 février 2017;

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 7 avril 2017.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

12

Session ordinaire 2016-2017

RM/pk P.V. DEVDU 12

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 09 mars 2017

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 janvier 2017

2. 7034 Projet de loi ayant pour objet
A) la sécurité du tramway ;
B) de modifier
a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,
b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics,
c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et
d) l'article L. 215-1 du Code du travail
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
- Présentation et adoption d'un projet de rapport

3. Premier bilan de l'accident ferroviaire du 14 février 2017

4. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. André Bauler, remplaçant M. Max Hahn
Mme Taina Bofferding, remplaçant M. Yves Cruchten
M. Marcel Oberweis, remplaçant M. Aly Kaes

M. Mars Di Bartolomeo, observateur

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des

Infrastructures

M. Jeannot Poeker, Mme Alessia Rossi, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Stéphanie Biava, M. Marc Oestreicher, de l'Administration des chemins de fer

M. Paul Meyers, de l'Administration des enquêtes techniques

M. Marc Hoffman, M. Marc Wengler, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, Administration parlementaire

Excusé : M. Max Hahn

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 janvier 2017

Les projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 janvier 2017 sont approuvés.

2. 7034 Projet de loi ayant pour objet
A) la sécurité du tramway ;
B) de modifier
a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,
b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics,
c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et
d) l'article L. 215-1 du Code du travail

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat sur base du document repris en annexe du présent procès-verbal.

Madame la Présidente-Rapportrice présente ensuite son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

3. Premier bilan de l'accident ferroviaire du 14 février 2017

Après quelques paroles d'introduction lors desquelles Monsieur le Ministre remercie les CFL ainsi que toutes les autres instances ayant contribué à la gestion des suites de l'accident, il est rappelé que deux enquêtes sont actuellement en cours, à savoir :

- une enquête judiciaire diligentée par le Parquet de Luxembourg, ayant lui-même mandaté un expert indépendant, visant à déterminer les diverses responsabilités ;
- une enquête technique réalisée par l'Administration des enquêtes technique (AET), dont le but sera de proposer des recommandations sur les mesures susceptibles de contribuer à éviter à l'avenir la reproduction d'un accident similaire.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il est à ce jour impossible de déterminer quelles sont les causes exactes de l'accident et qu'il appartient donc aux enquêteurs de les identifier ; il prône à cet égard le strict respect du secret de l'instruction et demande qu'aucune spéculation ne soit faite, tout en regrettant que des fausses rumeurs puissent être véhiculées. Dans ce contexte et suite à la demande expresse d'un membre de la Commission de prononcer le huis-clos afin de recevoir plus de détails à propos de l'enquête en cours, Monsieur le Ministre signale qu'en vertu du principe de la séparation des pouvoirs, il ne détient aucune information sur l'enquête en cours et qu'il ne pourra, dans tous les cas, pas répondre aux questions ayant trait à cette enquête, quand bien même le huis-clos était prononcé. La demande de huis-clos est donc refusée. Suite à une question afférente, il est par ailleurs précisé que la date de la clôture de l'enquête judiciaire est, à ce jour, impossible à déterminer.

Les responsables des CFL rappellent brièvement les circonstances de la collision qui s'est produite le 14 février 2017 vers 8h40, à hauteur de la gare de triage de Bettembourg. Cette collision, schématisée sur le croquis repris en annexe du présent procès-verbal, a impliqué deux trains. Le premier train en cause est une automotrice des CFL transportant des voyageurs, en provenance de Luxembourg et se dirigeant vers la France. Au moment de la collision, aucun voyageur ne se trouvait dans ce train. Seuls s'y trouvaient une contrôleuse, qui a été légèrement blessée et le conducteur, qui n'a pas survécu. Le second train en cause est un train de fret, en provenance de la France et se dirigeant vers Luxembourg. Le conducteur de ce train a été blessé et a dû être hospitalisé, mais il est dorénavant sorti de l'hôpital. L'exploitation des boîtes noires a pu montrer que la collision s'est produite car le conducteur du train de voyageurs des CFL a franchi un signal en position d'arrêt. Il est encore précisé que les travaux de déblaiement et de réparation ont commencé dès que possible après l'intervention des secours et l'analyse des lieux de l'accident par les experts, et se sont poursuivis pendant plusieurs jours.

Les responsables de l'Administration des enquêtes techniques (AET) expliquent avoir été informés quelques minutes après la survenue de la collision, avoir lancé la procédure habituelle en cas d'accident grave et s'être immédiatement rendus sur place. La coopération entre l'AET, la police judiciaire et le Parquet s'est déroulée de manière optimale et a permis d'identifier les données qui devaient être récupérées en priorité et saisies. En sus de contacts avec le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) français, l'AET a par ailleurs rapidement décidé de requérir un soutien technique de la part du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE), qui a dépêché un expert à Luxembourg pendant trois jours. Les boîtes noires des deux trains ont été récupérées dans les jours qui ont suivi ; elles ont pu être consultées dès que l'expert judiciaire mandaté par le juge d'instruction en charge du dossier a été présent. Les données enregistrées sont donc actuellement en cours d'examen.

Suite à ces différentes explications, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- Le train CFL ne circulait pas avec le système de sécurité européen ETCS (*European Train Control System*) car celui-ci est d'emblée désactivé manuellement en gare de Luxembourg pour tous les trains à destination de la France étant donné que ce système n'y est pas encore homologué (sauf pour les TGV) et que le système ne peut pas être enclenché et déclenché par le conducteur durant le trajet. Dans ce cas, il faut donc se rabattre sur le système d'aide à la conduite Memor II+. Alors que l'ETCS est un système extrêmement sophistiqué qui contrôle la vitesse du train de façon permanente et qui intervient par le biais d'un système de freinage automatique dès que nécessaire, le système Memor II+ se borne à contrôler la vitesse du train sur une distance de 800 mètres, depuis le franchissement du crocodile. La vitesse réelle du train est alors comparée tous les 25 mètres à la vitesse de référence déterminée par la courbe de décélération et, en cas de comportement inadapté aux conditions de circulation, le système provoque un freinage d'urgence du train. Après les 800 mètres, la vitesse n'est plus contrôlée jusqu'au signal fixe principal. Étant donné que l'enquête n'a pas encore livré ses conclusions, Monsieur le Ministre tient cependant à signaler qu'il est prématuré de remettre en cause la fiabilité du système Memor II+.

- Le Luxembourg a massivement investi pour l'installation du système ETCS sur son réseau. A l'heure actuelle, l'équipement au sol est entièrement achevé (depuis fin 2014) tandis que l'équipement à bord des trains l'est à 51% et sera entièrement achevé d'ici la fin de l'année 2017. Cet équipement résulte d'une stratégie à long terme de la part des CFL. Le Luxembourg est ainsi le seul réseau en Europe à être entièrement équipé du système ETCS. En effet, selon des chiffres de 2014, seuls 5.000 km sont équipés sur un total de 280.000 km de réseau. Il faut dire que l'installation de ce système coûte très cher et que les grands pays européens font parfois preuve de protectionnisme en la matière en refusant d'homologuer des systèmes non-nationaux. D'où l'importance et l'urgence, de l'avis de Monsieur le Ministre, de mettre en place une interopérabilité accrue au niveau du matériel ferroviaire. Dans ce contexte, il annonce avoir demandé à ce qu'une discussion en ce sens soit portée à l'ordre du jour du Conseil « Transports, Télécommunications et Energie » de juin prochain.

- Quant à l'homologation du système ETCS par nos voisins français, des demandes ont été faites par les autorités luxembourgeoises et Monsieur le Ministre dit avoir bon espoir, après de nombreuses interventions de sa part, que notre matériel sera homologué d'ici quelques mois. La démarche d'homologation comporte cependant plusieurs phases, dont une phase de test, et dure un certain temps.

- Alors que le trafic ferroviaire entre la France et le Luxembourg aurait pu reprendre de façon normale quelques jours après l'accident, les syndicats de la SNCF ont fait valoir un droit de retrait, ce qui a engendré d'importantes perturbations et incommodé de nombreux frontaliers. Tout en dénonçant l'opacité des informations venant du Luxembourg, l'intersyndicale CGT-CFDT-Sud Rail a en effet exigé davantage de garanties de sécurité avant de reprendre le travail. Monsieur le Ministre déplore ces récents développements, tout en félicitant les CFL pour leur gestion de ces perturbations (mise en place de bus de substitution et d'agents supplémentaires en gare pour seconder les usagers). Monsieur le Ministre rappelle que la colère des syndicats français a été attisée par la décision des CFL de fermer un tronçon de la voie où a eu lieu l'accident sans prévenir la SNCF, ceci en vue de faciliter le travail des enquêteurs. Il estime irréalistes les revendications syndicales et déplore la volonté de désinformation et le refus de dialoguer. Monsieur le Ministre dénonce également les spéculations complètements déplacées lancées sur le net, quant à un deuxième corps retrouvé. Suite

à de nombreuses interventions au niveau politique et à des discussions bilatérales entre CFL et SNCF, le trafic devrait reprendre tout à fait normalement à partir du début de la semaine prochaine.

- De l'avis d'un membre de la Commission, les trains circulant aux heures de pointe ont atteint un degré de saturation allant jusqu'à mettre en danger les usagers, qui se retrouvent souvent debout, serrés les uns contre les autres et impuissants face à un éventuel freinage d'urgence. Il estime d'ailleurs que l'accident du 14 février dernier aurait pu être autrement plus tragique s'il avait eu lieu à une heure de grande affluence. Dans ce contexte, il évoque l'idée de mettre en place une capacité maximale qui, si elle était dépassée, interdirait aux usagers de continuer à entrer dans le train. Les responsables des CFL confirment qu'actuellement, alors que seul un tiers des trains habituels fonctionnent, la situation est explosive et rappellent que le vendredi 3 mars au soir, des bousculades ont eu lieu en gare de Luxembourg, alors que plusieurs milliers d'usagers souhaitaient accéder au même quai et que la police a dû intervenir pour canaliser le flux. Dans une situation normale, si effectivement les trains sont très remplis, le personnel des CFL veille au respect des normes de sécurité, à savoir 6 personnes en position debout par m^2.

- Chacun des deux trains impliqués dans la collision étaient en retard par rapport à l'horaire prévu et le poste d'aiguillage a, en l'occurrence, pris la décision de donner la priorité au train de marchandises plutôt qu'au train de voyageurs. Suite à une question afférente, il est précisé que la décision de prioriser un train plutôt qu'un autre relève uniquement du poste d'aiguillage, après que celui-ci ait examiné la situation globale du trafic et évalué la meilleure marche à suivre pour en assurer la fluidité. Dans ce contexte, il est souligné qu'un train de voyageurs n'aura en aucun cas automatiquement la priorité par rapport à un train de fret.

- D'une manière générale, la coordination des secours s'est déroulée de façon optimale et aucune critique n'a été émise quant aux actions entreprises. Les secours ont très rapidement été sur place et il y a eu une bonne collaboration entre les différentes instances impliquées. Il va cependant de soi que des réunions de débriefing seront organisées afin de faire le bilan de ce qui s'est bien - ou moins bien - déroulé, d'améliorer le mode opératoire et, le cas échéant, de prévoir des actions correctrices pour le futur.

- Une fois que la nouvelle ligne ferroviaire entre Bettembourg et Luxembourg sera achevée, sa mise en service impliquera une capacité de trafic sensiblement accrue. De ce fait, malgré l'augmentation effective du trafic, celui-ci ne se discernera pas dans la pratique. De la sorte, des mesures de sécurité supplémentaires ne se justifient pas à l'endroit de l'accident.

- La procédure de recrutement du personnel des CFL exige qu'un bilan psychologique soit établi pour les conducteurs de trains et que ce bilan soit renouvelé tous les dix ans.

- Dans le cadre des travaux d'infrastructure ferroviaire à réaliser à Dudelange et suite à une suggestion d'un membre de la Commission, Monsieur le Ministre déclare qu'il serait opportun de réfléchir à la faisabilité de la réalisation d'un arrêt supplémentaire afin de desservir la Zone Industrielle Riedgen.

- Les responsables des CFL précisent que le système MEMOR II+ n'avait, avant l'accident du 14 février dernier, jamais failli dans le cadre des dépassements de signaux analysés pour les années 2015 et 2016. En 2016, trois incidents similaires de dépassement de signaux d'arrêt ont été enregistrés et, à chaque fois, le freinage d'urgence a été enclenché automatiquement.

- Suite à une question afférente, il est par ailleurs précisé qu'un dispositif d'encadrement approprié a rapidement été déclenché à l'égard de la famille endeuillée.

4. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 31 mars 2017

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Amendements	Avis complémentaire Conseil d'Etat N° 51.817, séance du 28.02.2017	Modifications retenues
Intitulé	**Intitulé** En supprimant l'article 96 initial de la loi en projet, il y a lieu de procéder en conséquence à la suppression à l'intitulé de la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. L'intitulé du projet de loi sous avis se lira dès lors comme suit : « Projet de loi ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant : 1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ; 2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer ; 3° l'article L. 215-1 du Code du travail ».	L'intitulé du projet de loi sous avis se lira dès lors comme suit : « Projet de loi ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant : 1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ; 2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer ; 3° l'article L. 215-1 du Code du travail ».
<u>Amendement 1 portant sur l'article 2, point 1 initial (nouvel article 1er)</u> Le nouvel article 1er point 1 est modifié comme suit : *1. « tramway » : véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier ;*	<u>Amendements 1 et 2</u> Les amendements sous revue permettent au Conseil d'État de lever les oppositions formelles concernant, d'un côté, le point 1 du nouvel article 1er et, de l'autre côté, le point 3 du même article. Ils n'appellent pas d'autre observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 2 portant sur l'article 2, point 3 initial (nouvel article 1er)</u> Au point 3 du nouvel article 1er, le terme « notamment » est supprimé.		**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 3 portant sur l'article 2, point 8 initial (nouvel article 1er)</u> Le point 8 du nouvel article 1er est remplacé comme suit : *8. « entité en charge de la maintenance » : une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le « RNV ») ;*	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 4 portant sur l'article 2, point 20 initial (nouvel article 1er)</u> Le point 20 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant :	L'amendement portant sur le point 20 du nouvel article 1er fait suite à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit de l'article 41 initial et n'appelle pas d'autre observation. Partant, l'opposition formelle à l'égard de l'article 41 initial (article 35	**Amendement proposé accepté par le CE**

20. « type » : un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique ;	nouveau) est levée.	
Amendement 5 portant sur l'article 2, point 23 initial (nouvel article 1er) Le point 23 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant : *23. « système de gestion » : l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités ;*	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
Amendement 6 portant sur l'article 2, point 51 initial (nouvel article 1er) Le point 51 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant : *51. « organisme d'évaluation de la conformité » : l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, désignée par son acronyme « ILNAS », tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ;*	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
Amendement 7 portant sur l'article 2, point 52 initial (nouvel article 1er) Le point 52 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant : *52. « organisme national d'accréditation » : l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme « OLAS », tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ;*	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
Amendement 8 portant sur l'article 4 point a) initial (nouvel article 3) Le point a) du nouvel article 3 est remplacé comme suit : *a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour ;*	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
Amendement 9 portant sur l'article 8 initial (nouvel article 7) Les paragraphes (1), (2) et (4) du nouvel article 7 sont remplacés par les libellés suivants :	Par l'amendement sous revue, les auteurs répondent à l'opposition formelle que le Conseil d'État avait soulevée à l'égard du projet initial prévoyant que l'Administration des chemins de fer peut établir et	*« Art. 7. (1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.* ***Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de***

(1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. *Les règles nationales de sécurité sont publiées par voie de règlement grand-ducal et concernent :* *a) les objectifs et méthodes de sécurité ;* *b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway ;* *c) l'exploitation d'un réseau tramway, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic ;* *d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification ;* *e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.* *(2) Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.* *(4) Chaque année, avant le 30 juin, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.* *Le rapport de sécurité contient :* *a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;* *b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux;* *c) les résultats des audits de sécurité internes;* *d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.*	publier les règles nationales de sécurité. Le libellé du nouvel article 7 prévoit désormais que ces règles sont fixées par règlement grand-ducal. L'amendement fixe en outre les principes et les points essentiels de ce règlement grand-ducal. Partant, le Conseil d'État peut lever son opposition formelle. À défaut pour la loi d'indiquer les personnes ou les autorités chargées de l'élaboration des règles visées, le Conseil d'État propose de libeller le début de la deuxième phrase de l'article de la façon suivante : « Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de sécurité qui concernent : … »	***sécurité qui concernent :*** *a) les objectifs et méthodes de sécurité ;* *b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway ;* *c) l'exploitation d'un réseau tramway, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic ;* *d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification ;* *e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.* *(2) Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.* *(4) Chaque année, avant le 30 juin, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.* *Le rapport de sécurité contient :* *a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;* *b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux;* *c) les résultats des audits de sécurité internes;* *d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration. »*
Amendement 10 portant sur l'article 14 initial (nouvel article 13) Le dernier alinéa du nouvel article 13 est supprimé.	Le Conseil d'État peut lever son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 14 initial notamment pour non-respect de l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.	**Amendement proposé accepté par le CE**
Amendement 11 portant sur l'article 20 initial (nouvel article 19) Le nouvel article 19 est libellé comme suit : ***Art. 19.*** *Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à*	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**

laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.		
<u>Amendement 12 portant sur l'article 21 initial (nouvel article 20)</u> Le nouvel article 20 est libellé comme suit : ***Art. 20.*** *La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.* *La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.*	L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 21 initial. À l'alinéa 2, il est cependant indiqué d'écrire « <u>au niveau</u> de la conception » au lieu de « aux niveaux de la conception ».	***Art. 20.*** *La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.* *La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure* ***<u>au niveau</u>*** *de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.*
<u>Amendement 13 portant sur l'article 22 initial (nouvel article 21)</u> Le nouvel article 21 est libellé comme suit : ***Art. 21.*** *(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.* *La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.* *(2) En vue de l'instruction des demandes en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.* *Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.* *Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entité requérante.* *L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.* *(3) L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du Ministre.* *(4) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe (3).* *Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à*	L'amendement sous examen porte sur le nouvel article 21. Au paragraphe 1er, alinéa 2, le Conseil d'État est à se demander s'il ne s'agit pas des entités prévues à l'article 10 auxquelles il est fait référence. Le cas échéant, le renvoi doit être corrigé. Au paragraphe 3, il est prévu que le ministre approuve la méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité élaborée par l'Administration. Deux lectures sont possibles. Si cette « méthode d'évaluation » détaille l'évaluation portant sur le respect des critères d'éligibilité des demandes de certification, son adoption par le ministre est à considérer comme un acte réglementaire et le Conseil d'État doit s'opposer formellement au texte sous examen étant donné que, d'après l'article 36 de la Constitution, la loi ne peut conférer un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement.[1] l'attention sur le fait que la méthode d'évaluation relève d'une matière réservée à la loi de par l'article 11(6) de la Constitution. Si les auteurs envisagent de renvoyer à un règlement grand-ducal, les critères prévus à l'article 32(3) de la Constitution doivent être respectés. Le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que la méthode d'évaluation relève d'une matière réservée à la loi de par l'article 11(6) de la Constitution. Par contre, si les auteurs visent par « la méthode d'évaluation » des éléments exclusivement procéduraux liés à l'examen des demandes de certification, le Conseil d'État est d'avis qu'il n'y a pas lieu de fixer dans la loi les règles d'adoption des procédures liées au fonctionnement interne à l'Administration. **<u>La suppression du paragraphe sous examen s'impose par conséquent.</u>** **<u>En renvoyant à son examen relatif au paragraphe 3, le Conseil d'État exige également la suppression de l'ajout au</u>**	Le nouvel article 21 est libellé comme suit : ***Art. 21.*** *(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.* *La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article* ***<u>10</u>****, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.* *(2) En vue de l'instruction des demandes en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.* *Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.* *Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entité requérante.* *L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.* *(3) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité.* *Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.* *L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.* *Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une*

un réexamen de la certification de sécurité. *L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.* *Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.*	**paragraphe 4.** 1 Arrêt n° 01/98 de la Cour constitutionnelle du 6 mars 1998. 2 Voir examen de l'article 7 initial du projet de loi sous avis. Avis du Conseil d'État n° 51.817 du 23 décembre 2016.	*entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.*
Amendement 14 portant sur l'article 23 initial (nouvel article 22) Le nouvel article 22 est libellé comme suit : ***Art. 22.*** *(1) En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway.* *(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.*	Au paragraphe 1er, il y a lieu de préciser les « activités » que les entités doivent exercer à titre principal. Tel que le paragraphe est libellé, il ne ressort pas que ces activités principales sont nécessairement soit la traction de tramways soit la gestion de l'infrastructure de tramway. Le Conseil d'État propose dès lors de libeller le paragraphe 1er de la façon suivante : «(1) Afin de pouvoir obtenir une certification en matière de sécurité, les entités prévues à l'article 10 doivent répondre aux conditions suivantes : a) être établies au Luxembourg et y disposer d'un siège d'opération ; b) exercer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway à titre principal.» L'amendement n'appelle pas d'autre observation. Partant, le Conseil d'État peut lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 23 initial.	Le nouvel article 22 est libellé comme suit : «**Art. 22.** (1) Afin de pouvoir obtenir une certification en matière de sécurité, les entités prévues à l'article 10 doivent répondre aux conditions suivantes : a) être établies au Luxembourg et y disposer d'un siège d'opération ; b) exercer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway à titre principal.» *(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications. »*
Amendement 15 portant sur l'article 24 initial (nouvel article 23) Le paragraphe 1er du nouvel article 23 est libellé comme suit : *(1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes.* Au point j), les termes « un audit interne régulier » sont remplacés par « au moins un audit annuel ».	Le Conseil d'État propose de reprendre au paragraphe 1er le libellé du nouvel article 20 et de le formuler de la façon suivante : « (1) La certification atteste l'acceptation du système de gestion de la sécurité mis en place par l'entité. Elle précise les activités couvertes. »	Le paragraphe 1er du nouvel article 23 est libellé comme suit : « (1) La certification atteste l'acceptation du système de gestion de la sécurité mis en place par l'entité. Elle précise les activités couvertes. » Au point j), les termes « un audit interne régulier » sont remplacés par « au moins un audit annuel ».
Amendement 16 portant sur l'article 28 initial (nouvel article 27) Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est supprimée. Un nouveau paragraphe 3 est libellé comme suit : *(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient*	Afin de renforcer la précision du texte, le Conseil d'État propose de remplacer le terme « certifier » par celui de « attester », étant donné que la compétence relative aux certifications prévues dans le projet sous avis ne revient pas aux requérants. Partant, il propose également de conjuguer le verbe « être » à l'indicatif présent.	*Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est supprimée.* *Un nouveau paragraphe 3 est libellé comme suit :* *(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit attester que toutes les mesures appropriées* ***sont*** *prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.*

conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant. *La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.*		*La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie. »*
<u>Amendement 17 portant sur l'article 31 initial (nouvel article 29)</u> La première phrase du nouvel article 29 est libellée comme suit : *Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration : (…)*	L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 31 initial.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 18 portant sur l'article 32 initial</u> L'article 32 est supprimé.	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 19 portant sur l'article 33 initial</u> L'article 33 est supprimé.	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 20 portant sur l'article 34 initial</u> L'article 34 est supprimé.	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 21 portant sur l'article 37 initial</u> L'article 37 est supprimé.	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 22 portant sur l'article 38 initial (nouvel article 32)</u> Au paragraphe (5) du nouvel article 32, les mots « du fabricant et de son mandataire » sont remplacés par « du requérant ».	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 23 portant sur l'article 40 initial (nouvel article 34)</u> Les paragraphes 2 à 4 du nouvel article 34 sont supprimés	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 24 portant sur l'article 42 initial (nouvel article 36)</u> Au paragraphe 4 du nouvel article 36, les termes « dans un autre Etat » sont complétés par « de l'Espace économique européen ou en Suisse ».	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 25 portant sur l'article 44 initial (nouvel article 38)</u> À l'alinéa 1er, les mots « et les organismes d'évaluation » sont	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**

supprimés. L'alinéa 3 est complété comme suit : *Le requérant de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme compétent et le gestionnaire de l'infrastructure.*		
<u>Amendement 26 portant sur l'article 47 initial (nouvel article 41)</u> Il est ajouté *in fine* le bout de phrase « sur son site internet. »	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 27 portant sur l'article 49 initial (nouvel article 42)</u> Le nouvel article 42 se lira comme suit : ***Art. 42.*** *Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5 de la présente loi.* *L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.* *Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.*	Le Conseil d'État demande de remplacer à l'alinéa du nouvel article 42 le terme « Elle » par « La méthode ».	***Art. 42.*** *Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5.* *L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.* ***<u>La méthode</u>*** *comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.*
<u>Amendement 28 portant sur l'article 50 initial</u> L'article 50 initial est supprimé.	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 29 portant sur l'article 51 initial</u> L'article 51 initial est supprimé.	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 30 portant sur l'article 53 initial (nouvel article 44)</u> Les paragraphes (1) et (2) initiaux sont fusionnés et libellés comme suit : *(1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de :* - *gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion ;* - *vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles*	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**

et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux Chapitres 4 et 5, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux Chapitres 4 et 5; - *vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés;* - *identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.* Le paragraphe (3) initial devient le nouveau paragraphe (2).		
<u>Amendement 31 portant sur l'article 59 initial (nouvel article 49)</u> Le début de phrase du paragraphe (1) « S'il n'existe pas de règle nationale » est supprimé.	L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 59 initial.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 32 portant sur l'article 61 initial (nouvel article 51)</u> Le paragraphe (4) est supprimé.	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 33 portant sur l'article 64 initial (nouvel article 54)</u> La référence à « l'article 63, paragraphe 1, point a) » est remplacée par « l'article 53 points a) et b) ».	Il y a lieu d'écrire : « **Art. 54.** Dans les cas visés à l'article 53, points a) et b), … »	« **Art. 54.** Dans le**<u>s</u>** cas visé**<u>s</u>** à l'article 53, points a) et b), … »
<u>Amendement 34 portant sur l'article 68 initial (nouvel article 58)</u> Le nouvel article 58 se lira comme suit : ***Art. 58.*** *(1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur expérience suite à l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.* *(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.*	Dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du texte, le Conseil d'État propose de libeller le paragraphe 1er de la façon suivante : **« Art. 58.** (1) Dans leurs rapports annuels sur la sécurité, chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état de leur expérience quant à l'exploitation du système tramway. Ces rapports contiennent également un résumé des changements apportés à la gestion de la sécurité. »	Le nouvel article 58 se lira comme suit : ***« Art. 58.*** *(1) Dans leurs rapports annuels sur la sécurité, chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état de leur expérience quant à l'exploitation du système tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.* *(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.* **<u>Explications :</u>** L'on a repris la première phrase proposée par le Conseil d'Etat. En ce qui concerne la deuxième phrase, il est proposé de garder notre libellé alors que la proposition du Conseil d'Etat est plus limitative dans la mesure où les changements se limiteraient alors « à la gestion de la sécurité » alors que notre proposition viserait

		« tous les changement appliqués. » Après concertation avec le Secrétariat du Conseil d'Etat, cela est admissible sans susciter la nécessité d'un amendement.
<u>Amendement 35 portant sur l'article 70 initial (nouvel article 60)</u> Le paragraphe (1) du nouvel article 60 est remplacé par le texte suivant : *(1) Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en :* *a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l'article 61 ;* *b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.*	L'amendement sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État qui peut dès lors lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 70 initial. Le Conseil d'État se doit cependant d'attirer l'attention des auteurs du projet sur le fait que <u>le texte coordonné diffère sur un point substantiel du libellé de l'amendement. En effet, le texte coordonné contient toujours le terme « minimales » à la lettre a), terme qui était à l'origine de l'opposition formelle.</u>	**A adapter le texte coordonné**
<u>Amendement 36 portant sur l'article 71 initial (nouvel article 61)</u> Les paragraphes (2) et (3) sont remplacés par le texte suivant : *(2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Éducation nationale dans ses attributions.* *(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.*	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 37 portant sur l'article 72 initial (nouvel article 62)</u> Au deuxième alinéa du paragraphe (1), le mot « médecin » est complété par les mots « du travail ». Le paragraphe (1) est complété par l'alinéa suivant : *Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants :* - *une copie de leurs diplômes et* - *un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.* Le paragraphe (2) est remplacé par le texte suivant : *(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à*	L'amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État. Le Conseil d'État attire l'attention des auteurs du projet sur le fait que le nouvel article 62, paragraphe 1er, du texte coordonné prévoit que l'examen médical et l'examen psychologique auxquels les candidats à la fonction de conducteur doivent se soumettre portent sur les critères indiqués à l'annexe XII du projet sous avis. Or, l'annexe XII concerne les compétences professionnelles des formateurs et non les exigences médicales et psychologiques des conducteurs qui sont détaillées à l'annexe X. Il y a lieu de revoir la référence au texte coordonné.	**A adapter le texte coordonné**

l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi. Le deuxième alinéa du paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant : *L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.* *Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat. L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives.* Le paragraphe (6) est supprimé.		
<u>Amendement 38 portant sur l'article 73 initial (nouvel article 63)</u> Les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant : *(1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom.* *Toute demande doit être accompagnée des documents suivants* • *Photocopie d'un document d'identité en cours de validité* • *Pièce justificative du niveau scolaire* • *Certificat d'aptitude psychologique* • *Certificat d'aptitude physique.* • *Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.* *(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 61 et 62 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.*	L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 73 initial. Au paragraphe 1er, alinéa 1er, il est indiqué d'écrire « en son nom propre » si l'employeur est visé ou « au nom de celui-ci » si le candidat visé, et au paragraphe 2, il y a lieu de remplacer les mots « de fonctions » par « de la fonction ».	Les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant : *(1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant* ***<u>au nom de celui-ci.</u>*** *Toute demande doit être accompagnée des documents suivants :* • *Photocopie d'un document d'identité en cours de validité* • *Pièce justificative du niveau scolaire* • *Certificat d'aptitude psychologique* • *Certificat d'aptitude physique.* • *Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.* *(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 61 et 62 requises pour l'exercice de* ***<u>la</u>*** *fonction de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.*
<u>Amendement 39 portant sur l'article 76 initial (nouvel article 66)</u> Le nouvel article 66 se lira comme suit : ***Art. 66.*** *La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII.* *Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tramway et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur.*	Le Conseil d'État se demande pourquoi le texte sous examen prévoit que l'employeur doit s'assurer des compétences professionnelles du formateur alors que ceci n'est pas prévu pour la condition relative à l'expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway. Il propose dès lors de libeller les phrases 2 et 3 du nouvel article 66 de la façon suivante : « Celui-ci doit s'assurer que le formateur dispose : a) des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII ; b) d'une expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway et c) d'une habilitation à la conduite sur le réseau de l'employeur. »	Le nouvel article 66 se lira comme suit : ***« Art. 66.*** *La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur.* *Celui-ci doit s'assurer que le formateur dispose :* *a) des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII ;* *b) d'une expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway et* *c) d'une habilitation à la conduite sur le réseau de l'employeur. »*

<u>Amendement 40 portant sur l'article 78 initial (nouvel article 68)</u> La dernière phrase du paragraphe (2) point a) est remplacée comme suit : *Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 l'article 62.* Le dernier tiret du paragraphe (2) point b) est remplacé par le texte suivant : *- en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.*	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 41 portant sur l'article 80 initial (nouvel article 70)</u> Le nouvel article 70 est modifié comme suit : À la fin de l'avant-dernier alinéa, le bout de phrase « à une formation complémentaire » est remplacé par « à la formation de conducteur ». Au dernier alinéa, les mots « cette formation complémentaire » sont remplacés par « la formation ».	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 42 portant sur l'article 82 initial (nouvel article 72)</u> Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant : *Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 68 b), l'habilitation est, suivant le cas,* *a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d)* *b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d).* L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit : *Le retrait ou la suspension d'une habilitation sous point c) est effectué par l'employeur.*	L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 82 initial. Le Conseil d'État demande cependant de libeller le dispositif de telle façon qu'il en ressorte clairement que la suspension de l'habilitation est le résultat d'un échec du titulaire lors d'une vérification périodique telle que prévue à l'article 70 b) et le retrait la suite d'un échec supplémentaire lors d'une vérification complémentaire à cette vérification périodique. Partant il propose de rédiger l'alinéa 1er de l'article de la façon suivante : « Si le titulaire d'une habilitation échoue lors d'un examen prévu à l'article 70 b) dans le cadre de la vérification périodique des compétences professionnelles telles que prévues à l'article 65 b), c) et d), l'habilitation est suspendue. Si, par la suite, il échoue également lors d'un examen complémentaire de rattrapage visant ces mêmes compétences professionnelles, l'habilitation est retirée. »	Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant : « Si le titulaire d'une habilitation échoue lors d'un examen prévu à l'article 70 b) dans le cadre de la vérification périodique des compétences professionnelles telles que prévues à l'article 65 b), c) et d), l'habilitation est suspendue. Si, par la suite, il échoue également lors d'un examen complémentaire de rattrapage visant ces mêmes compétences professionnelles, l'habilitation est retirée. » L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit : *Le retrait ou la suspension d'une habilitation sous point c) est effectué par l'employeur.*
<u>Amendement 43 portant sur l'article 95 initial (nouvel article 85)</u> Le nouvel article 85 est libellé comme suit : ***Art. 85.*** *Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut*	L'article 85, tel qu'il est proposé par l'amendement sous examen, appelle deux observations de la part du Conseil d'État. Premièrement, il faut distinguer deux cas de figure qui peuvent donner lieu à des litiges de nature différente. Si le litige porte sur une licence établie par l'Administration, il est de nature administrative et	**Le nouvel article 85 est supprimé**

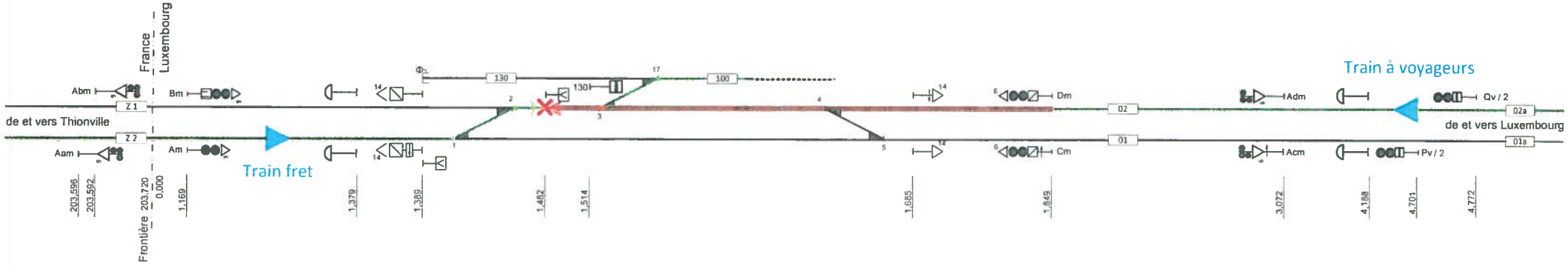
faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.	relève de la compétence des juridictions administratives. Si, par contre, le litige porte sur une habilitation établie par l'employeur, il est de nature civile et relève de la compétence des juridictions judiciaires Deuxièmement, à la lecture du commentaire de l'amendement, le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs entendent par « requête de révision » un « recours gracieux » considéré comme une étape obligatoire et préalable à la saisine de la juridiction compétente. Il est à noter que, d'après le texte sous revue, la « requête de révision » est soumise au ministre « s'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence », mais que, lorsqu'il s'agit d'un « différend au sujet d'une habilitation », c'est le « différend » (et non pas une requête) qui est soumis à l'Administration. Cette singularité mise à part, il faut relever, *primo*, que la notion de « requête de révision » est inconnue en droit administratif luxembourgeois, *secundo*, qu'il ne peut pas s'agir d'un recours, alors que le résultat de la démarche ne serait pas une décision mais un avis motivé et, *tertio*, à supposer que la « requête de révision » puisse être qualifiée de recours, ce qui n'est pas le cas, il ne pourrait pas s'agir d'un recours gracieux, étant donné qu'un recours gracieux est toujours possible et qu'il n'est jamais obligatoire. Le Conseil d'État attire, par ailleurs, l'attention des auteurs sur une problématique en droit du travail. Si un conducteur de tramway perd son habilitation, il risque le licenciement. L'employeur pourrait être tenté de tout faire pour qu'un salarié dont il souhaite terminer le contrat de travail sans disposer d'un motif valable, perde son habilitation. Le salarié devra, en cas de licenciement pour perte de l'habilitation, attaquer la décision de licenciement devant le Tribunal du travail. Afin de prouver que le licenciement découlant du retrait de l'habilitation est abusif, il devra également introduire une requête en révision et, le cas échéant, faire un recours contre la décision confirmant le retrait de l'habilitation. L'employeur dispose d'un pouvoir important de terminer le contrat de travail, même s'il est encadré, et le salarié devra multiplier les procédures pour avoir gain de cause. En s'appuyant sur les développements qui précèdent, le Conseil d'État ne trouve pas indiqué d'introduire une procédure administrative à propos des habilitations. En ce qui concerne les licences, la procédure administrative non contentieuse trouve à s'appliquer, de sorte qu'il est inutile d'introduire à cet égard une procédure différente. L'article en question peut dès lors être omis.	
<u>Amendement 44 portant sur l'article 99 initial</u> L'article 99 initial est supprimé.	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 45 portant sur l'article 100 initial (nouvel article 88)</u> Le paragraphe (2) de l'article 1er de la loi modifiée du 30 avril	Par l'amendement sous examen, les auteurs élargissent le champ d'application de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi	**Amendement proposé accepté par le CE**

2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer est remplacé par ce qui suit : *(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.*	modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer aux accidents de la circulation de véhicules sur les voies publiques qui peuvent dès lors faire l'objet d'une enquête technique. Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement.	
<u>Amendement 46 portant sur l'article 101 initial (nouvel article 89)</u> Le nouvel article 89 est complété par le texte suivant : *Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant :* *- du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,*	L'amendement sous examen rend obligatoire l'examen technique à chaque fois que le système du tramway ou ses sous-systèmes sont impliqués dans un accident ou dans un incident grave dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire. De cette façon et uniquement pour les besoins des enquêtes techniques, le tramway est considéré comme faisant partie intégrante du domaine des chemins de fer. Le Conseil d'État peut également marquer son accord avec cet amendement.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 47 portant sur l'article 102 initial (nouvel article 90)</u> Le nouvel article 90 est remplacé par le texte suivant : *La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit :* *« Art. 2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité.* *(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité. »*	L'amendement sous examen précise la mise en œuvre des enquêtes techniques lors d'accidents ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques, sachant que l'enquête est obligatoire en cas d'implication d'un tramway ou d'un sous-système du tramway. La décision du lancement de l'enquête relève du ministre ayant le Transport routier dans ses attributions, respectivement du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. Le Conseil d'État note cependant qu'il est difficile de pouvoir affirmer avant l'enquête technique « qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité » et propose, par conséquent, de reformuler la fin du paragraphe 1er, alinéa 1er, de la façon suivante : « à chaque fois qu'il peut être escompté qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte à la suite de la formulation de recommandations de sécurité. » L'amendement sous examen n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État qui peut, par conséquent, lever l'opposition formelle à l'égard de l'article 102 initial.	Le nouvel article 90 est remplacé par le texte suivant : *La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit :* *« Art. 2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois* **<u>qu'il peut être escompté qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte à la suite de la formulation de recommandations de sécurité</u>** *(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité. »*
<u>Amendement 48 portant sur l'article 106 initial (nouvel article 93)</u>	L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle	**Amendement proposé accepté par le CE**

Le paragraphe (3) du nouvel article 93 est remplacé comme suit : *3. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie.*	formulée à l'égard de l'article 106 initial.	
<u>Amendement 49 portant sur l'annexe X</u> L'intitulé du point 2 est libellé comme suit : « 2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY » L'intitulé du point 3 est libellé comme suit « 3. EXAMENS PERIODIQUES APRES DELIVRANCE DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY »	Sans observation.	**Amendement proposé accepté par le CE**
<u>Amendement 50 portant introduction d'une nouvelle annexe XII</u> Il est inséré une nouvelle annexe XII libellée comme suit : ***Annexe XII :*** *Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants :* *Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte* *La position professionnelle du formateur* *L'ingénierie pédagogique* *L'animation de la formation et les outils d'animation* *Gérer la diversité et les situations difficiles en formation* *L'évaluation de la formation*	Le Conseil d'État est d'avis que les points énumérés ne constituent pas des critères d'évaluation de la compétence professionnelle des formateurs et propose dès lors de libeller l'annexe XII de la façon suivante: « L'employeur doit s'assurer que les formateurs à l'habilitation des conducteurs disposent des compétences professionnelles relatives aux domaines suivants: a) les différents styles d'apprentissage spécifiques aux adultes ; b) l'ingénierie pédagogique; c) l'animation de la formation et les outils d'animation; d) la position professionnelle du formateur; e) la gestion de la diversité et des situations difficiles en formation; f) l'évaluation de la formation. »	Il est inséré une nouvelle annexe XII libellée comme suit : « L'employeur doit s'assurer que les formateurs à l'habilitation des conducteurs disposent des compétences professionnelles relatives aux domaines suivants: a) les différents styles d'apprentissage spécifiques aux adultes ; b) l'ingénierie pédagogique; c) l'animation de la formation et les outils d'animation; d) la position professionnelle du formateur; e) la gestion de la diversité et des situations difficiles en formation; f) l'évaluation de la formation. »
	<u>Observations générales</u> La subdivision de l'article se fait en paragraphes qui se distinguent par un chiffre cardinal arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, …), eux-mêmes éventuellement subdivisés en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), …), sont utilisées pour caractériser des énumérations. Cette manière de procéder permet en même temps d'éviter l'emploi de tirets qui est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Par ailleurs, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se	

	termine par un point. En procédant de cette manière, les renvois à l'intérieur du dispositif sont à adapter en conséquence. Lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre les parenthèses entourant le chiffre faisant référence au paragraphe dont il s'agit. Il convient donc de systématiquement renvoyer au « paragraphe 1er » et non pas au « paragraphe (1) » ou encore au « premier paragraphe ». Il y a lieu d'écrire « chapitre » avec une lettre « c » minuscule. Le terme « ministre » est à écrire avec une lettre « m » minuscule.	
	Amendement 43 Le Conseil d'État demande la suppression, dans la deuxième et la troisième phrase, des termes « d'abord » pour être redondants avec le terme « préalablement » qui les précède, ainsi que le remplacement, à deux reprises, du terme « requête » par celui de « demande » étant donné que le droit luxembourgeois ne connaît aucune forme de requête dénommée « requête de révision ».	**Suppression de cet article proposée par le CE**
	Amendement 46 Il convient d'écrire « À l'article 2, paragraphe 1er, lettre a), deuxième tiret, de la loi précitée du 30 avril 2008 […] ».	
	Amendement 47 Il est indiqué d'écrire « directeur de l'Administration des enquêtes techniques ».	
	Article 69 nouveau Il y a lieu de remplacer au point b) les lettres « aà » par la lettre « à ».	
	Article 96 nouveau Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, il convient de remplacer la référence «Mémorial », qui n'existe plus sous cette dénomination, par celle de « Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg ».	
	Observations finales Le Conseil d'État constate des différences entre les amendements au projet de loi sous rubrique et le texte coordonné tenant compte des propositions de la Chambre des députés ainsi que des propositions du Conseil d'État. Ainsi à l'amendement 6, le Conseil d'État soulève la présence de guillemets fermants après le terme « services » au texte coordonné annexé aux amendements sous avis. En outre, au texte de l'amendement 9, les différents éléments de l'énumération sont suivis d'un point-virgule, alors qu'au texte coordonné ceux-ci sont suivis d'une virgule. De plus, au texte	

	de l’amendement 13, le terme « ministre » prend une majuscule au paragraphe 3 de l’article 21 du projet de loi sous avis, tandis qu’au texte coordonné celui-ci est écrit avec une lettre « m » minuscule.	


France
Luxembourg
Abm
Bm
Z 1
de et vers Thionville
Z 2
Aam
Am
Train fret
130
130
100
Dm
Cm
02
01
Adm
Acm
Train à voyageurs
Qv / 2
Pv / 2
02a
01a
de et vers Luxembourg
203,596
203,592
Frontière 203,720
0,000
1,169
1,379
1,389
1,482
1,514
1,685
1,849
3,072
4,188
4,701
4,772

08

Session ordinaire 2016-2017

RM/PK P.V. DEVDU 08

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 19 janvier 2017

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 1er, 8 et 15 décembre 2016.

2. 7034 Projet de loi ayant pour objet
A) la sécurité du tramway;
B) de modifier
a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;
c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et
d) l'article L.215-1 du Code de travail
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

3. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Marcel Oberweis, remplaçant M. Aly Kaes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Mme Alessia Rossi, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Stéphanie Biava, M. Marc Oestreicher, de l'Administration des chemins

de fer

M. Paul Meyers, de l'Administration des enquêtes techniques

Mme Rachel Moris, M. Joé Spier, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 1er, 8 et 15 décembre 2016.

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 7034 Projet de loi ayant pour objet
A) la sécurité du tramway ;
B) de modifier
a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ;
c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et
d) l'article L.215-1 du Code de travail

En se référant au tableau synoptique établi par le Ministère et repris en annexe du présent procès-verbal, les membres de la Commission examinent les articles du projet de loi sous rubrique, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 23 décembre 2016.

Ils adoptent les amendements suivants :

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

Le point 1 du nouvel article 1er est modifié comme suit :

1. *« tramway » : véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier ;*

Commentaire de l'amendement 1

La Commission fait sienne la proposition du Conseil d'État et supprime la référence au Code de la Route (règlement grand-ducal) tout en intégrant la définition dans la loi.

*

Amendement 2 portant sur l'article 2, point 3 initial (nouvel article 1er)

Au point 3 du nouvel article 1er, le terme « notamment » est supprimé.

Commentaire de l'amendement 2

La Commission adopte la proposition de la Haute Corporation.

*

Amendement 3 portant sur l'article 2, point 8 initial (nouvel article 1er)

Le point 8 du nouvel article 1er est remplacé comme suit :

8. « entité en charge de la maintenance » : une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le « RNV ») ;

Commentaire de l'amendement 3

Comme proposé par le Conseil d'État, il est nécessaire d'insérer la dénomination exacte de l'acronyme « RNV ».

*

Amendement 4 portant sur l'article 2, point 20 initial (nouvel article 1er)

Le point 20 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant :

20. « type » : un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique ;

Commentaire de l'amendement 4

Suite à la remarque du Conseil d'État à l'endroit de l'article 41, il est proposé de compléter la notion de « type » par celle de « sous-systèmes ».

*

Amendement 5 portant sur l'article 2, point 23 initial (nouvel article 1er)

Le point 23 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant :

23. « système de gestion » : l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités ;

Commentaire de l'amendement 5

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion de « système de gestion » et de s'aligner sur la définition utilisée dans la législation ferroviaire.

*

Amendement 6 portant sur l'article 2, point 51 initial (nouvel article 1er)

Le point 51 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant :

51. « organisme d'évaluation de la conformité » : l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, désignée par son acronyme « ILNAS », tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ;

Commentaire de l'amendement 6

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion d'organisme d'évaluation de la conformité.

*

Amendement 7 portant sur l'article 2, point 52 initial (nouvel article 1er)

Le point 52 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant :

52. « organisme national d'accréditation » : l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme « OLAS », tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ;

Commentaire de l'amendement 7

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion d'organisme national d'accréditation.

*

Amendement 8 portant sur l'article 4 point a) initial (nouvel article 3)

Le point a) du nouvel article 3 est remplacé comme suit :

a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour ;

Commentaire de l'amendement 8

Suite à la demande du Conseil d'État de préciser dans quel registre les véhicules-tramways doivent être inscrits, le texte est modifié en conséquence.

*

Amendement 9 portant sur l'article 8 initial (nouvel article 7)

Les paragraphes (1), (2) et (4) du nouvel article 7 sont remplacés par les libellés suivants :

(1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.
Les règles nationales de sécurité sont publiées par voie de règlement grand-ducal et concernent :

a) les objectifs et méthodes de sécurité ;
b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway ;
c) l'exploitation d'un réseau tramway, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic ;
d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification ;
e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.

(2) Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.
Le rapport de sécurité contient :

a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité ;
b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux ;
c) les résultats des audits de sécurité internes ;
d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Commentaire de l'amendement 9

Conformément à l'avis du Conseil d'État, les dispositions ont été modifiées et le mécanisme est désormais parallèle à celui en vigueur dans la législation ferroviaire (article 11 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire). Les points essentiels du règlement grand-ducal ont également été renseignés.

*

Amendement 10 portant sur l'article 14 initial (nouvel article 13)

Le dernier alinéa du nouvel article 13 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 10

La Commission fait sienne la logique de la Haute Corporation et propose de supprimer le dernier alinéa l'article 14 initial.

*

Amendement 11 portant sur l'article 20 initial (nouvel article 19)

Le nouvel article 19 est libellé comme suit :

Art. 19. *Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.*

Commentaire de l'amendement 11

À l'instar de la publication dans le registre européen des licences (ERADIS), la commission parlementaire a estimé, en guise de transparence et de parallélisme, nécessaire de prévoir également la publication des licences. Or, au vu du fait qu'une seule entreprise est, du moins pour le moment, susceptible de solliciter une telle licence, toute intéressé est libre de demander une copie auprès du ministre en cas de besoin.

*

Amendement 12 portant sur l'article 21 initial (nouvel article 20)

Le nouvel article 20 est libellé comme suit :

Art. 20. *La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.*
La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Commentaire de l'amendement 12

Le terme de certification concerne l'action de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure et résulte en un certificat pour une entreprise de tramway et un agrément pour le gestionnaire d'infrastructure.
Il y a des différences de paramètres permettant de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure.
Dès lors la différenciation d'appellation (certificat ou agrément) suite au processus de certification (qui lui est identique pour les deux entités) est justifiée.

*

Amendement 13 portant sur l'article 22 initial (nouvel article 21)

Le nouvel article 21 est libellé comme suit :

Art. 21. *(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.*
La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.
(2) En vue de l'instruction des demandes en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.
Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.
Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entité requérante.
L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.
(3) L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du Ministre.
(4) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe (3).
Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.
L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.
Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.

Commentaire de l'amendement 13

Dans la législation ferroviaire (article 15 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire), les conditions sont alternatives, d'où l'emploi du terme « ou ». Dans le projet de loi initial, les deux conditions sont effectivement cumulatives et donc le retrait est en théorie moins facilité. La Commission a également fait sienne toutes les propositions de texte de la Haute Corporation pour cet article.

*

Amendement 14 portant sur l'article 23 initial (nouvel article 22)

Le nouvel article 22 est libellé comme suit :

Art. 22. *(1) En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway.*

(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.

Commentaire de l'amendement 14

L'ACF instruit le dossier de certification de sécurité mais pas celui de la licence qui relève de la compétence du Ministre. Les deux documents sont d'ailleurs délivrés par le Ministre.

*

Amendement 15 portant sur l'article 24 initial (nouvel article 23)

Le paragraphe 1er du nouvel article 23 est libellé comme suit :

(1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes.

Au point j), les termes « un audit interne régulier » sont remplacés par « au moins un audit annuel ».

Commentaire de l'amendement 15

La Commission, suite aux commentaires du Conseil d'État, précise les dispositions afférentes.

*

Amendement 16 portant sur l'article 28 initial (nouvel article 27)

Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est supprimée.

Un nouveau paragraphe 3 est libellé comme suit :

(3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.
La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.

Commentaire de l'amendement 16

Vu la remarque du Conseil d'État à l'endroit de l'article 32 initial et la décision de la Commission de supprimer l'article 32, l'introduction d'un nouveau paragraphe 3 s'impose.

*

Amendement 17 portant sur l'article 31 initial (nouvel article 29)

La première phrase du nouvel article 29 est libellée comme suit :

Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration : (…)

Commentaire de l'amendement 17

Au vu de la modification de la définition de « type » au point 20 de l'article 2 initial et au vu des explications relatives à la différence entre certification et agrément (voir amendement 12 ci-avant), le texte est dorénavant plus compréhensible.

*

Amendement 18 portant sur l'article 32 initial

L'article 32 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 18

Cet article est intégré comme nouveau paragraphe (3) de l'article 27 (nouveau) tel que proposé par le Conseil d'État.

*

Amendement 19 portant sur l'article 33 initial

L'article 33 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 19

Au vu de la redondance, cet article peut être supprimé.

*

Amendement 20 portant sur l'article 34 initial

L'article 34 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 20

Cet article est superfétatoire et l'Administration applique la procédure ordinaire.

*

Amendement 21 portant sur l'article 37 initial

L'article 37 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 21

Cet article est intégré à l'article 38 initial, comme proposé par le Conseil d'État.

*

Amendement 22 portant sur l'article 38 initial (nouvel article 32)

Au paragraphe (5) du nouvel article 32, les mots « du fabricant et de son mandataire » sont remplacés par « du requérant ».

Commentaire de l'amendement 22

Cette modification clarifie le texte et intègre l'idée de l'article 37 initial qui est supprimé.

*

Amendement 23 portant sur l'article 40 initial (nouvel article 34)

Les paragraphes 2 à 4 du nouvel article 34 sont supprimés.

Commentaire de l'amendement 23

La Commission fait siennes les propositions du Conseil d'État de supprimer les paragraphes 2 à 4 pour éviter des redites.

*

Amendement 24 portant sur l'article 42 initial (nouvel article 36)

Au paragraphe 4 du nouvel article 36, les termes « dans un autre Etat » sont complétés par « de l'Espace économique européen ou en Suisse ».

Commentaire de l'amendement 24

Cet ajout est nécessaire afin de clarifier de quels États il s'agit.

*

Amendement 25 portant sur l'article 44 initial (nouvel article 38)

À l'alinéa 1er, les mots « et les organismes d'évaluation » sont supprimés.

L'alinéa 3 est complété comme suit :

Le requérant de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme compétent et le gestionnaire de l'infrastructure.

Commentaire de l'amendement 25

Il s'agit d'apporter les précisions telles que demandées par la Haute Corporation.

*

Amendement 26 portant sur l'article 47 initial (nouvel article 41)

Il est ajouté *in fine* le bout de phrase « sur son site internet. »

Commentaire de l'amendement 26

La publication se fera à l'instar des registres concernant les organismes compétents et d'évaluation engagés dans le domaine ferroviaire (site internet de l'ACF).

*

Amendement 27 portant sur l'article 49 initial (nouvel article 42)

Le nouvel article 42 se lira comme suit :

Art. 42. *Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5 de la présente loi.*
L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.
Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.

Commentaire de l'amendement 27

Pour une meilleure lisibilité les articles 49 et 50 initiaux ont été fusionnés.

*

Amendement 28 portant sur l'article 50 initial

L'article 50 initial est supprimé.

Commentaire de l'amendement 28

Pour une meilleure lisibilité les articles 49 et 50 initiaux ont été fusionnés.

*

Amendement 29 portant sur l'article 51 initial

L'article 51 initial est supprimé.

Commentaire de l'amendement 29

Ce point est visé au nouvel article 22.

*

Amendement 30 portant sur l'article 53 initial (nouvel article 44)

Les paragraphes (1) et (2) initiaux sont fusionnés et libellés comme suit :

(1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de :

- *gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion ;*
- *vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux Chapitres 4 et 5, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux Chapitres 4 et 5 ;*
- *vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés ;*
- *identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.*

Le paragraphe (3) initial devient le nouveau paragraphe (2).

Commentaire de l'amendement 30

La Commission a repris la proposition de texte du Conseil d'État en modifiant le premier point de l'énumération, remplaçant le texte proposé « gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion ; » par « gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion ; ».

*

Amendement 31 portant sur l'article 59 initial (nouvel article 49)

Le début de phrase du paragraphe (1) « S'il n'existe pas de règle nationale » est supprimé.

Commentaire de l'amendement 31

La Commission se rallie à l'avis du Conseil d'État et fait sienne la proposition de ce dernier.

*

Amendement 32 portant sur l'article 61 initial (nouvel article 51)

Le paragraphe (4) est supprimé.

Commentaire de l'amendement 32

La Commission poursuit la logique développée par la Haute Corporation et propose de supprimer le paragraphe (4) qui prévoyait que l'Administration puisse être choisie comme organisme d'évaluation.

*

Amendement 33 portant sur l'article 64 initial (nouvel article 54)

La référence à « l'article 63, paragraphe 1, point a) » est remplacée par « l'article 53 points a) et b) ».

Commentaire de l'amendement 33

Dans un souci de cohérence, la Commission propose de prévoir la même durée de validité de la reconnaissance pour les deux cas de figure prévus à l'article qui précède.

*

Amendement 34 portant sur l'article 68 initial (nouvel article 58)

Le nouvel article 58 se lira comme suit :

Art. 58. *(1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur expérience suite à l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.*
(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.

Commentaire de l'amendement 34

Le paragraphe (3) a été intégré au paragraphe (1) pour plus de clarté lors de la lecture.

Le paragraphe (2) vise le rapport de l'ACF qui a pour but de donner des informations sur les audits opérés par l'ACF et les expériences vécues par les entités engagées.

*

Amendement 35 portant sur l'article 70 initial (nouvel article 60)

Le paragraphe (1) du nouvel article 60 est remplacé par le texte suivant :

(1) Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en :
a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l'article 61 ;
b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

Commentaire de l'amendement 35

La Commission suit la proposition du Conseil d'État.

*

Amendement 36 portant sur l'article 71 initial (nouvel article 61)

Les paragraphes (2) et (3) sont remplacés par le texte suivant :

(2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Éducation nationale dans ses attributions.

(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.

Commentaire de l'amendement 36

En ce qui concerne le paragraphe (2), la Commission propose d'intégrer le niveau de scolarité minimum dans le texte de l'article au lieu de le faire figurer dans une annexe.

En ce qui concerne le paragraphe (3), le terme « droit de conduire » avait été initialement choisi pour le cas où un détenteur d'un permis étranger aurait perdu le droit de conduire au Luxembourg, tout en gardant le permis (et le droit) de conduire dans le pays d'origine et, le cas échéant, ailleurs. Au sens strict, il n'y a pas de « droit » de conduire de catégorie B, mais des permis de conduire de la catégorie B ou bien un droit de conduire un véhicule relevant de la catégorie B du permis de conduire. La proposition du Conseil d'État est suivie du fait que les termes « permis de conduire valide sur le territoire national » ont le même sens. Si un conducteur n'a plus le droit de conduire au Luxembourg, son permis n'est pas valide au Luxembourg. Il en est de même pour un conducteur étranger qui n'a plus son permis national ; il n'a pas de permis valide au Luxembourg.

*

Amendement 37 portant sur l'article 72 initial (nouvel article 62)

Au deuxième alinéa du paragraphe (1), le mot « médecin » est complété par les mots « du travail ».

Le paragraphe (1) est complété par l'alinéa suivant :

Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants :
- *une copie de leurs diplômes et*
- *un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.*

Le paragraphe (2) est remplacé par le texte suivant :

(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

Le deuxième alinéa du paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant :

L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.
Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat.

L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives.

Le paragraphe (6) est supprimé.

Commentaire de l'amendement 37

Les précisions demandées par le Conseil d'État ont abouti à une reformulation du texte qui diffère cependant de celle du secteur ferroviaire (règlement grand-ducal du 16 août 2010) mais qui a pour but d'améliorer la compréhension de l'article.

*

Amendement 38 portant sur l'article 73 initial (nouvel article 63)

Les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant :

(1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom.
Toute demande doit être accompagnée des documents suivants
- *Photocopie d'un document d'identité en cours de validité*
- *Pièce justificative du niveau scolaire*
- *Certificat d'aptitude psychologique*
- *Certificat d'aptitude physique.*
- *Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.*

(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 61 et 62 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.

Commentaire de l'amendement 38

Ces deux premiers paragraphes sont clarifiés conformément aux remarques faites par la Haute Corporation.

*

Amendement 39 portant sur l'article 76 initial (nouvel article 66)

Le nouvel article 66 se lira comme suit :

***Art. 66.** La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII.*
Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tramway et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur.

Commentaire de l'amendement 39

Un candidat au poste de formateur doit pouvoir profiter de son expérience sur un autre réseau, toutefois préalablement à la prise de poste, l'employeur doit habiliter le formateur

sur son propre réseau afin de s'assurer qu'il maîtrise les règles de sécurité du réseau pour lequel il sera formateur.

Une nouvelle annexe précise les compétences professionnelles des formateurs.

*

Amendement 40 portant sur l'article 78 initial (nouvel article 68)

La dernière phrase du paragraphe (2) point a) est remplacée comme suit :

Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 l'article 62.

Le dernier tiret du paragraphe (2) point b) est remplacé par le texte suivant :

- en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.

Commentaire de l'amendement 40

Il n'y a pas eu d'observation du Conseil d'État sur ce point. Toutefois, il est apparu utile de corriger ce point extrait de la législation ferroviaire. Dans ce cas de figure, une licence ne peut pas être temporairement retirée (dans ce cas, elle est suspendue) ou modifiée.

*

Amendement 41 portant sur l'article 80 initial (nouvel article 70)

Le nouvel article 70 est modifié comme suit :

À la fin de l'avant-dernier alinéa, le bout de phrase « à une formation complémentaire » est remplacé par « à la formation de conducteur ».

Au dernier alinéa, les mots « cette formation complémentaire » sont remplacés par « la formation ».

Commentaire de l'amendement 41

Les modifications s'imposent suite aux remarques du Conseil d'État.

*

Amendement 42 portant sur l'article 82 initial (nouvel article 72)

Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant :

Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 68 b), l'habilitation est, suivant le cas,
a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d)
b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d).

L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit :

Le retrait ou la suspension d'une habilitation sous point c) est effectué par l'employeur.

Commentaire de l'amendement 42

La possibilité de la modification de l'habilitation sous point c) est supprimée en l'occurrence pour des raisons de simplification : soit elle est retirée, soit elle est suspendue.

*

Amendement 43 portant sur l'article 95 initial (nouvel article 85)

Le nouvel article 85 est libellé comme suit :

Art. 85. *Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.*

Commentaire de l'amendement 43

Le libellé s'inspire de l'article 34 du règlement grand-ducal du 16 août 2010. De l'avis des auteurs des amendements, le recours gracieux contre une décision concernant la licence doit se faire auprès du ministre alors que le recours gracieux contre l'habilitation se fait auprès de l'Administration. Il s'agit d'une étape obligatoire avant de saisir la juridiction compétente en la matière.

*

Amendement 44 portant sur l'article 99 initial

L'article 99 initial est supprimé.

Commentaire de l'amendement 44

La Commission poursuit la logique du Conseil d'État et propose de supprimer cet article.

*

Amendement 45 portant sur l'article 100 initial (nouvel article 88)

Le paragraphe (2) de l'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer est remplacé par ce qui suit :

(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.

Commentaire de l'amendement 45

Cet article définit l'objectif de la loi et les domaines auxquels elle s'applique. La modification prévue à cet article étend les domaines d'attribution existants, qui sont l'aviation civile, les transports fluviaux et maritimes et les chemins de fer, au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques et tient compte de la remarque du Conseil d'État.

*

Amendement 46 portant sur l'article 101 initial (nouvel article 89)

Le nouvel article 89 est complété par le texte suivant :

Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant :
- du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,

Commentaire de l'amendement 46

Concernant le champ de compétence de l'AET et conformément au deuxième paragraphe de l'article 2 de la directive 2004/49/CE, il a été décidé de considérer le système du tramway et ses sous-systèmes comme faisant partie intégrante du domaine des chemins de fer dans le cadre du domaine des enquêtes techniques. La modification du 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 vise ainsi à inclure le système du tramway et ses sous-systèmes dans le matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements.

La mise en service d'un réseau de tramways étant prévue à partir de fin 2017, il paraît opportun d'élargir le champ de compétences de l'AET également au transport de voyageurs sur le réseau des tramways, dont les critères d'ouverture d'enquêtes techniques répondront aux mêmes critères que ceux en vigueur pour le domaine des chemins de fer.

*

Amendement 47 portant sur l'article 102 initial (nouvel article 90)

Le nouvel article 90 est remplacé par le texte suivant :

La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit :

« Art. 2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de

véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité.
(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité. »

Commentaire de l'amendement 47

Un nouvel article 2*bis* est ajouté, dont le premier paragraphe étend le champ d'application de la loi au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'administration, l'article donne la possibilité, sans toutefois en faire une obligation, de procéder à une enquête technique en cas d'accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes. La volonté étant de donner la possibilité à l'AET d'émettre des recommandations de sécurité très ciblées afin d'éviter les risques majeurs identifiés.

Le paragraphe (2) définit le processus d'enquête technique dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques afin de limiter les moyens à mettre en œuvre aux seuls cas où une amélioration de la sécurité par la prévention est à attendre. Au vu des moyens restreints dont dispose l'AET, il est ainsi prévu de procéder d'abord à une analyse des informations recueillies, avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique.

*

Amendement 48 portant sur l'article 106 initial (nouvel article 93)

Le paragraphe (3) du nouvel article 93 est remplacé comme suit :

3. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie.

Commentaire de l'amendement 48

Dans un souci de clarté en vue de l'application de cette disposition transitoire, la condition visée a été introduite dans l'article en question.

*

Amendement 49 portant sur l'annexe X

L'intitulé du point 2 est libellé comme suit :

« 2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY »

L'intitulé du point 3 est libellé comme suit

« 3. EXAMENS PERIODIQUES APRES DELIVRANCE DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY »

Commentaire de l'amendement 49

Par souci de clarté et suite à la remarque de la Haute Corporation à l'endroit de l'article 78 initial, le mot « affectation » est supprimé.

*

Amendement 50 portant introduction d'une nouvelle annexe XII

Il est inséré une nouvelle annexe XII libellée comme suit :

Annexe XII : *Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants :*

Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte
La position professionnelle du formateur
L'ingénierie pédagogique
L'animation de la formation et les outils d'animation
Gérer la diversité et les situations difficiles en formation
L'évaluation de la formation

Commentaire de l'amendement 50

Le détail des compétences professionnelles est renseigné dans une annexe à laquelle renvoie le nouvel article 66.

*

Les amendements ci-dessus seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais. Dans ce contexte, les membres de la Commission sont informés du fait que le projet de loi sous rubrique devra être évacué de manière urgente, étant donné que les phases de test devraient commencer au printemps. Pour cela, il faudra bien entendu que la loi soit préalablement votée.

Pour ce qui est du recrutement des futurs conducteurs du tram, il est signalé qu'un appel à candidature a d'ores et déjà été lancé et que quelque 900 candidats y ont répondu. La phase de présélection est actuellement en cours. Le projet de loi sous rubrique servira de base légale au recrutement définitif de ces candidats.

Suite à une remarque afférente, il est précisé qu'une fois que le tram circulera, une période d'adaptation sera nécessaire pour tous les usagers de la voie publique non habitués à la présence du tram. Dans ce contexte, une signalisation adaptée sera installée et des campagnes d'information et de sensibilisation seront organisées.

3. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 26 janvier 2017 à 10h00.

Luxembourg, le 24 janvier 2017

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Projet de loi initial	Avis Conseil d'Etat N° 51.817, séance du 23.12.2016	Amendements parlementaires et modifications proposés
Art. 1er. Objet. La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic	L'article 1er détermine l'objet du projet. Il ne comporte cependant pas de valeur normative et peut être supprimé.	L'intitulé Ier Objet et définition est remplacé par « Chapitre 1er – définitions » L'article 1er. Objet est supprimé
Art. 2. Définitions. Au sens de la présente loi, on entend par : 1. « tramway » tel que défini à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques; 2. «entreprise de tramway» : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de voyageurs par tramway, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction; 3. «gestionnaire de l'infrastructure» : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est notamment l'établissement, la gestion et l'entretien d'un réseau de tramway, afin d'en assurer la sécurité ; 4. « licence d'activité» : une autorisation accordée à une entreprise à laquelle est reconnue la qualité d'entreprise de tramway et/ou de gestionnaire d'infrastructure; 5. « réseau de tramway » : l'ensemble de l'infrastructure de tramway gérée par un gestionnaire de l'infrastructure; 6. « siège d'opération » le lieu de l'implantation matérielle d'une entreprise à partir duquel elle organise et gère ses activités de façon effective et permanente; 7. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise; 8. « entité en charge de la maintenance » : une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules (RNV); 9. «véhicule-tramway» : un véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur rails sur une ligne de tramway (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 ; 10. «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 des véhicules; 11. «registre des véhicules» : le registre des véhicules autorisés à circuler sur un réseau de tramway ; 12. «sous-systèmes» : le résultat de la division du système tramway comme indiqué à l'annexe II de la présente loi. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles s'appliquent, sont de nature structurelle ou fonctionnelle; 13. «exigences essentielles» : l'ensemble des conditions décrites	L'article sous examen comporte une série de soixante-sept définitions. La définition au point 1 concerne le « tramway » en tant que tel et renvoie à la définition reprise dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Le Conseil d'État s'oppose formellement au renvoi dans la loi à une définition figurant dans un règlement grand-ducal en raison du non-respect de la hiérarchie des normes. Il propose de reprendre à cet endroit directement le texte qui est prévu à l'article 1er, point 3, du projet de règlement grand-ducal modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, et dont le Conseil d'État a été saisi également en date du 9 août 2016 pour avis. Au point 3, le Conseil d'État s'oppose formellement pour violation du principe de sécurité juridique à l'emploi du terme « notamment », puisque celui-ci engendre une incertitude quant au périmètre exact de l'activité principale dans lequel doivent se situer les entreprises gestionnaires de l'infrastructure.	L'intitulé du nouvel article 1er est supprimé. **Amendement 1 :** Le nouvel article 1 point 1 est modifié comme suit : 1. « tramway » : véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier **Amendement 2:** Au point 3 du nouvel article 1er, le terme "notamment" est supprimé **Amendement 3:** Le point 8 du nouvel article 1er est remplacé comme suit : 8. « entité en charge de la maintenance » : une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le « RNV »);

à l'annexe III de la présente loi auxquelles doit satisfaire le système tramway. 14. «organismes compétents» : les organismes compétents en matière d'évaluation de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système tramway; 15. «réaménagement» : travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système; 16. «renouvellement» : travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système; 17. «mise en service» : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal; 18. «bureau technique»: bureau chargé par un organisme compétent pour vérifier la conformité d'un constituant ou d'un sous-système du système de tramway; 19. «entité adjudicatrice» : toute entité, publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de tramway, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, 20. «type» : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique; 21. «série» : un nombre de véhicules identiques dont la conception et la réalisation relève du même type; 22. « surveillance » : les dispositions prises par l'Administration pour surveiller les performances en matière de sécurité après qu'elle a accordé un certificat de sécurité ; 23. «système de gestion» : soit les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises de tramway et des gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 24 de la présente loi et conformes aux exigences fixées à l'article 3 de la présente loi, soit le système d'entretien des entités en charge de la maintenance conforme aux exigences fixées à l'article 3 de la présente loi; 24. «contrôle» : les dispositifs mis en place par les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure ou les entités en charge de la maintenance pour vérifier que leur système de gestion est correctement appliqué et efficace; 25. «danger» : une circonstance pouvant mener à un accident; 26. «risque» : la fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage; 27. «analyse de risque» : l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque; 28. «évaluation des risques» : une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint; 29. «appréciation des risques» : le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation des risques; 30. «sécurité» : l'absence de risque inacceptable de dommage; 31. «gestion des risques» : l'application systématique de politiques, procédures et méthodes de gestion aux tâches	Au point 14 « organisme compétent », le Conseil d'État demande de compléter le libellé in fine par un renvoi à l'article 42, qui apporte des précisions supplémentaires à la définition du terme. La définition prévue au point 23 ne contribue pas à une meilleure compréhension du texte. En effet, une définition doit fixer, préciser et unifier l'usage d'un terme au-delà de sa pure signification lexicale. Or, le libellé du point 23 propose deux significations différentes du terme à définir et renvoie pour plus de précisions à l'article 3 du texte sous examen. Or, l'article 3 n'est constitué essentiellement que de renvois à trois annexes qui comptent sept pages. À la lecture du texte et des occurrences de l'expression « système de gestion », le Conseil d'État doute de la pertinence et de la nécessité de la définition proposée et demande dès lors de la supprimer.	Le point 14 du nouvel article 1er est complété par le bout de phrase « tel que défini à l'article 36 » ; **Amendement 4:** Le point 20 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant : « 20. «type» : un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique » **Amendement 5:** Le point 23 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant : « 23. «système de gestion» : l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités »

d'analyse, d'évaluation et de maîtrise des risques; 32. «interfaces» : tous les points d'interaction dans un système ou sous-système, y compris l'exploitation et l'entretien, où différents acteurs du secteur de tramway collaborent pour gérer les risques; 33. «acteurs» : toutes les parties qui participent, directement ou par des accords contractuels, à l'application de la présente loi; 34. «exigences de sécurité» : les caractéristiques de sécurité (qualitatives ou quantitatives, ou, au besoin, qualitatives et quantitatives) devant être observées dans la conception, l'exploitation (y compris les règles d'exploitation) et l'entretien d'un système pour que les objectifs de sécurité établis par la législation ou l'entreprise soient atteints; 35. «mesures de sécurité» : une série de mesures permettant de réduire la fréquence d'occurrence d'un danger ou d'en atténuer les conséquences afin d'atteindre et/ou de maintenir un niveau de risque acceptable; 36. «proposant» : a) une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure qui met en œuvre des mesures de maîtrise des risques, ou b) une entité chargée de l'entretien qui met en œuvre des mesures de maîtrise de risques, ou c) le demandeur d'une autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle; 37. «rapport d'évaluation de la sécurité» : le document contenant les conclusions de l'évaluation du système concerné effectuée par un organisme d'évaluation; 38. «organisme d'évaluation» : la personne, l'organisation ou l'entité indépendante et compétente, externe ou interne, qui procède à des investigations pour formuler un jugement fondé sur des preuves au sujet de l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité qu'il doit satisfaire; 39. «critère d'acceptation des risques» : les éléments au regard desquels l'acceptabilité d'un risque particulier est évaluée; ces critères sont utilisés pour déterminer si le niveau d'un risque est suffisamment bas pour qu'il ne soit pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour le réduire davantage; 40. «registre des dangers» : le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés et les mesures y afférentes, l'origine des dangers et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer; 41. «identification des dangers» : le processus consistant à détecter, à inventorier et à caractériser les dangers; 42. «principe d'acceptation des risques» : les règles utilisées pour déterminer si le risque lié à un ou plusieurs dangers particuliers est acceptable ou non; 43. «règles de l'art» : un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers; 44. «système de référence» : un système dont l'usage a prouvé qu'il présente un niveau de sécurité acceptable et par rapport auquel il est possible d'évaluer, par comparaison, l'acceptabilité des risques présentés par un système en cours d'évaluation; 45. «estimation des risques» : le processus qui est utilisé pour aboutir à une mesure du niveau des risques analysés et qui	Au point 38 « organisme d'évaluation», le Conseil d'État demande de compléter le libellé in fine par un renvoi à l'article 61, qui apporte des précisions supplémentaires à la définition du terme.	Le point 38 du nouvel article 1 est complété par le bout de phrase « tel que prévu à l'article 51 » ;

comprend les étapes suivantes: estimation de la fréquence, analyse des conséquences et intégration des informations y afférentes; 46. «système technique» : un produit ou un ensemble de produits, y compris la conception, la mise en œuvre et la documentation; le développement d'un système technique débute par la spécification de ses exigences et se termine par son acceptation; bien que la conception des interfaces pertinentes avec le comportement humain soit prise en considération, les opérateurs humains et leurs actions ne font pas partie du système technique; le processus d'entretien est décrit dans les manuels d'entretien mais ne fait pas en tant que tel partie du système technique; 47. «accident catastrophique» : un accident touchant généralement un grand nombre de personnes et entraînant de multiples décès; 48. «acceptation de la sécurité» : le statut donné par le proposant au changement sur la base du rapport d'évaluation de la sécurité fourni par l'organisme d'évaluation; 49. «système» : toute partie du système tramway qui, dans le cadre d'une analyse de risque, fait l'objet d'un changement, qu'il soit de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle; 50. «règle nationale de sécurité » : toute règle contenant des exigences en matière de sécurité dans le domaine du tramway, imposée au niveau national et applicable aux entités titulaires d'une certification de la sécurité ; 51. «organisme d'évaluation de la conformité» : l'organisme d'évaluation de la conformité tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS; 52. «organisme national d'accréditation» : l'organisme national d'accréditation tel que défini à la loi du 4 juillet 2014 précitée; 53. «accréditation» : l'accréditation au sens de l'article 1 de la loi du 4 juillet 2014 précitée ; 54. «reconnaissance» : l'attestation établie par un organisme national autre que l'organisme national d'accréditation spécifiant que l'organisme d'évaluation satisfait aux exigences établies à l'annexe VIII de la présente loi lui permettant d'exercer l'activité d'évaluation indépendante visée à l'article 61 paragraphes 1 et 2; 55. «défaillance systématique» : une défaillance qui se produit de manière répétée en présence d'une combinaison d'entrées particulière ou dans des conditions environnementales ou d'application particulières; 56. «panne systématique» : une panne inhérente à la spécification, à la conception, à la fabrication, à l'installation, à l'exploitation ou à l'entretien du système évalué; 57. «dispositif de sécurité» : une mesure technique, opérationnelle ou organisationnelle de contrôle des risques située en dehors du système évalué, qui réduit la fréquence d'apparition d'un danger ou atténue la gravité des conséquences potentielles de ce danger; 58. «accident critique» : un accident touchant généralement un très petit nombre de personnes et entraînant au moins un décès; 59. «hautement improbable» : la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10– 9 par heure d'exploitation; 60. «improbable» : la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10– 7 par heure d'exploitation ; 61. «l'Administration» : l'Administration des Chemins de Fer	Au point 51, le Conseil d'État demande d'indiquer avec précision qui est l'organisme national d'accréditation visé. À la lecture des définitions proposées aux points 55 « défaillance systématique » et 56 « panne systématique », le Conseil d'État est à se demander quelle est la différence exacte entre les deux concepts et en quoi une différenciation des deux notions s'impose dans le contexte du projet sous avis.	**Amendement 6:** Le point 51 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant : « 51. «organisme d'évaluation de la conformité» : l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services», désignée par son acronyme «ILNAS», tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS; **Amendement 7:** Le point 52 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant : « 52. «organisme national d'accréditation» : l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme «OLAS», tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ; » Selon l'ACF, la différence entre ces deux notions est à maintenir et importante. Alors que la panne est un défaut de conception ou de fabrication satisfaisant et donc ne permet pas un fonctionnement, la défaillance n'est pas due à une mauvaise conception mais à des effets successifs régulièrement survenus comme par exemple lors de l'exploitation.

instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 ; 62. «conducteur de tramway» : dénommé ci-après le «conducteur», toute personne apte et autorisée à conduire, pour le compte d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire d'infrastructure, de façon autonome, responsable et sûre des tramways et véhicules assimilés; 63. «candidat» : toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité ; 64. «candidat-conducteur» : toute personne postulant à l'admission ou au maintien à la fonction de conducteur ; 65. «employeur» : l'entreprise de tramway ou le gestionnaire d'infrastructure à l'initiative ou pour le compte de laquelle ou duquel un candidat se soumet aux examens prévus à l'article 75 ou suit des cours de formation à des tâches de sécurité; 66. « registre des licences » : le registre regroupant les informations relatives à la licence de conducteur ; 67. « registre de l'infrastructure» : le registre regroupant les informations relatives à l'infrastructure de tramway.		
Titre II - Généralités.		L'intitulé « Titre II – Généralités » est supprimé
Chapitre Ier - Exigences.		L'intitulé « Chapitre Ier – Exigences » est remplacé par « Chapitre 2 – Exigences et missions de l'Administration des Chemins de Fer et du Tramway »
Art 3. Le système tramway tel que défini à l'annexe I de la présente loi satisfait aux exigences essentielles telles que définies à l'annexe III de la présente loi. Le système tramway est constitué de sous-systèmes de nature structurelle et de nature fonctionnelle tels que définis à l'annexe II de la présente loi, y compris les interfaces entre les différents sous-systèmes.	L'article sous examen propose une définition du « système tramway » à travers les annexes I, II et III, alors que le projet sous avis comporte à l'article 2 une série impressionnante de 6soixante-sept définitions, dont les termes « tramway », « réseau de tramway », « véhicule-tramway » et « sous-systèmes ». Le Conseil d'État est dès lors d'avis qu'il n'y a pas lieu d'ajouter à l'article 3 une définition du « système tramway » qui en sus aurait recours à des annexes qui ne proposent pas de définitions précises, mais des subdivisions en sous-systèmes et leur description. Il propose dès lors de libeller l'article sous revue de la façon suivante : « Art. X. Le système tramway tel que déterminé à l'annexe I et ses sous-systèmes tels que déterminés à l'annexe II doivent satisfaire aux exigences essentielles précisées à l'annexe III. »	Le nouvel article 2 est libellé comme suit : « **Art.2.** Le système tramway tel que déterminé à l'annexe I et ses sous-systèmes tels que déterminés à l'annexe II doivent satisfaire aux exigences essentielles précisées à l'annexe III. »
Titre III - Missions de l'Administration des Chemins de Fer.		L'intitulé « Titre III – Missions de l'Administration des Chemins de fer » est supprimé
Art. 4. L'Administration des Chemins de Fer créée par la loi modifiée du 22 juillet 2009, ci-après dénommée « Administration », veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine du tramway en conformité avec les dispositions en vigueur. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes: a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits	Le Conseil d'État renvoie à son observation formulée aux considérations générales quant à l'opportunité de regrouper les dispositions concernant l'Administration des chemins de fer dans une loi autonome. En outre, le libellé sous avis appelle les observations suivantes. À l'alinéa 1er, le Conseil d'État demande de supprimer les termes « en conformité avec les dispositions en vigueur », étant donné	Au nouvel article 3 alinéa premier, les termes « en conformité avec les dispositions en vigueur » sont supprimés. **<u>Amendement 8:</u>** Le point a) du nouvel article 3 est remplacé comme suit :

dans ce registre et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour; b) instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre de la certification de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité sont remplies; c) autoriser en application du titre II la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système tramway implanté au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant; d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur un réseau de tramway, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant; e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur un réseau de tramway; f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine du tramway, y compris le système des règles nationales ; g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité dans le domaine du tramway; h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité dans le domaine du tramway; f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine du tramway, y compris le système des règles nationales ; g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité dans le domaine du tramway; h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité dans le domaine du tramway; i) échanger les informations et expériences avec ses homologues en vue de toute évolution en matière de sécurité du système tramway; j) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la gestion de la sécurité.	qu'ils sont superfétatoires. À la lettre a), il y a lieu de préciser dans quel registre les véhicules-tramways doivent être inscrits. À la lettre b), il y a lieu de préciser de quel ministre il s'agit : « … du retrait et de la suspension par le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », de la certification … »	a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour; Au point b) du nouvel article 3, le mot « ministre » est remplacé par « le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre ».
Art. 5. Avant le premier avril de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement: a) les informations sur l'évolution de la sécurité du système tramway, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis par le ministre sur proposition de	Sans observation.	L'actuel article 5 devient le nouvel article 4

l'Administration, b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité au système tramway, c) l'évolution de la certification en matière de sécurité, d) les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure de tramway et des entreprises de tramway et les enseignements qui en ont été tirés.		
Art. 6. 1. Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut confier des missions à du personnel qualifié appartenant à une autorité de sécurité étrangère ou à une société spécialisée, à condition que: – la société présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise de tramway visés par ses inspections et contrôles; – l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité; – les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois; – les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause. 2. Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes. 3. Pour l'exécution de ses missions, l'Administration peut demander l'assistance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de tramway. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 4 de la présente loi, elle a le droit, de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle. 4. Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.	Sans observation.	L'actuel article 6 devient le nouvel article 5
Art. 7. Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées, notamment les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de tramway. Les avis des parties concernées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.	L'article sous revue prévoit que, dans la phase d'élaboration des règles de sécurité, l'Administration des chemins de fer doit consulter les parties concernées. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, il est prévu à l'égard du transport ferroviaire que l'Administration consulte également « les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel ». Le Conseil d'État est à se demander pour quelles raisons, la consultation de ces trois types d'acteurs n'est pas prévue au moment de l'élaboration des règles de sécurité du système tramway.	L'actuel article 7 devient le nouvel article 6 <u>Remarque :</u> Dans le domaine ferroviaire cela est imposé par la législation ferroviaire (directive 2004/49). Dès lors, dans le domaine du tramway, la question se pose de savoir si cela est faisable et indispensable. Cela ne l'a pas été lors de la rédaction de la loi. L'ACF estime que la consultation doit être limitée aux parties visées dans le projet de loi initial.

Titre IV - Mise en place et gestion de la sécurité.		L'intitulé « Titre IV » est remplacé par « Chapitre 3 – Mise en place et gestion de la sécurité »
Art. 8. 1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. L'Administration établit et publie la liste des règles de sécurité nationales. 2. Le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration. 3. Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par la présente loi et par les règles de sécurité nationales. 4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient: a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité; b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux; c) les résultats des audits de sécurité internes; d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.	D'après le texte en projet, il revient à l'Administration des chemins de fer d'établir et de publier la liste des règles nationales de sécurité auxquelles doit se soumettre toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure. S'agissant d'un acte à caractère normatif, on est en présence d'un acte réglementaire qui ne saurait être pris par l'Administration. Le Conseil d'État doit s'y opposer formellement, ceci au regard de l'article 36, voire le cas échéant de l'article 32(3) de la Constitution1, qui réservent le pouvoir de prendre des règlements au Grand-Duc. Le Conseil d'État attire encore l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que les règles nationales de sécurité concernant la mise sur le marché, voire l'utilisation des sous-systèmes du tramway, peuvent comporter des restrictions à la liberté de commerce, réservées de par l'article 11(6) de la Constitution à la loi formelle. En conséquence, pour qu'un règlement grand-ducal puisse être adopté, les principes et points essentiels doivent être définis dans la loi, conformément à l'article 32(3) de la Constitution.	**<u>Amendement 9:</u>** L'actuel article 8 devient le nouvel article 7 et les paragraphes (1), (2) et (4) sont remplacés par les libellés suivants : « **Art.7.** (1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. Elles sont publiées par voie de règlement grand-ducal et concernent : a) les objectifs et méthodes de sécurité ; b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway ; c) l'exploitation d'un réseau tramway, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic ; d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification ; e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents. (2) Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration. (4) Chaque année, avant le 30 juin, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. » <u>Commentaire :</u> Conformément à l'avis du CE, les dispositions ont été modifiées et le mécanisme est désormais parallèle à celui en vigueur dans la législation ferroviaire (article 11 – loi 27 juillet 2009). Les points essentiels du Règlement Grand-Ducal ont également été renseignés.

[1] Cour constitutionnelle, arrêt du 6 mars 1998, n° 1/98 (Mém. A n° 19 du 18 mars 1998, p. 254).

Art. 9. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système tramway et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 8, paragraphe 1er et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 24 paragraphe 2 de la présente loi. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway est responsable de sa partie du système tramway et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des tiers. La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise de tramway dans l'exploitation du système tramway n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise de tramway respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure.	Sans observation.	L'actuel article 9 devient le nouvel article 8 La référence à l'article 24 sera remplacée par l'article 23
Art. 10. La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues au titre V relatif à la licence d'activité et à la certification de sécurité de la présente loi. La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à l'article 11 de la présente loi, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier	Le Conseil d'État propose de préciser la référence à la fin de l'alinéa 2 en indiquant qu'il s'agit de couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 17.	Le nouvel article 9 est libellé comme suit : « **Art. 9.** La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues au Chapitre 4 relatif à la licence d'activité et à la certification de sécurité. La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à l'article 10, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 16. » La référence au titre V est remplacée par chapitres 4 et 5
Titre V - Licence d'activité et certification de sécurité dans le secteur du tramway.		L'intitulé Titre V - Licence d'activité et certification de sécurité dans le secteur du tramway est supprimé
Chapitre Ier - Licence d'activité.		Le Chapitre Ier est remplacé par « Chapitre 4 – Licence d'activité et certification dans le secteur du tramway »
Art. 11. Toute entité exerçant des activités de transport et/ou de gestion de l'infrastructure de tramway doit être titulaire d'une licence d'activité délivrée conformément au chapitre I du présent titre et d'une certification de sécurité conformément au chapitre II du présent titre. Une entité peut exercer conjointement les activités d'entreprise de tramway et de gestionnaire d'infrastructure.	L'article 11 précisant les conditions à remplir par l'exploitant pour mettre en œuvre l'activité de transport par tramway ou l'exploitation de l'infrastructure, concerne tant la licence d'activité que la certification de sécurité et n'a dès lors pas sa place au chapitre 1er du Titre V. Étant donné cependant qu'il n'y a pas d'autre chapitre traitant de ces questions, le Conseil d'État peut s'accommoder de la structure du texte sous examen. En outre, le Conseil d'État note que le projet sous avis ne fournit aucune indication quant au mode d'instruction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la licence	L'ancien article 11 devient le nouvel article 10 Même système que dans le ferroviaire

	d'activité, tel que ceci est prévu à l'article 22 pour le certificat de sécurité.	
Art. 12. L'autorité responsable pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait pour les motifs et dans les formes prévues ci-après d'une licence d'activité est le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme "le ministre".	En renvoyant à l'examen de l'article 4, le Conseil d'État propose de libeller l'article sous examen de la façon suivante : « **Art. XX.** Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévues ci-après. »	L'ancien article 12 devient le nouvel article 11 libellé comme suit : « **Art. 11.** Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévues ci-après. »
Art. 13. Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes: - d'honorabilité - de capacité financière appropriée - de capacité professionnelle - en matière de couverture de la responsabilité civile, spécifiées aux articles 14 à 17.	Le Conseil d'État propose de préciser au premier tiret qu'il s'agit de l'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité qui fait la demande d'une licence d'activité. En effet, selon l'article 14, celle-ci est évaluée « sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise ». Finalement et afin d'améliorer la lisibilité du dispositif, le Conseil d'État propose d'insérer les termes de la fin du paragraphe libellés « spécifiées aux articles 14 à 17 » à l'endroit des termes « conditions suivantes » et d'écrire « … remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 14 à 17 : ».	Le nouvel article 12 est libellé comme suit : « **Art. 12.** Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 13 à 16: - d'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité - de capacité financière appropriée - de capacité professionnelle - en matière de couverture de la responsabilité civile. »
Art. 14. L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu. Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le ou les dirigeants - n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, notamment pour des infractions commises dans le domaine commercial; - n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite; - n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport de tramway, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité; - n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail. Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent. Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.	Le texte sous avis est fortement inspiré de l'article 8 de la loi précitée du 11 juin 1999, sauf qu'il est complété par un alinéa autorisant le ministre à traiter des données judiciaires dans le cadre de la gestion des licences sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Or, le texte sous avis, de même que le commentaire de l'article restent muets quant à la finalité poursuivie par ce traitement, de sorte que le Conseil d'État n'est pas en mesure de juger de la nécessité et de la proportionnalité de cette conservation de données judiciaires. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous examen pour être contraire à l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et à l'article 5 de la Convention du 28 janvier 1981 pour la protection à l'égard du traitement automatisé des données2. En outre, si l'honorabilité des dirigeants s'apprécie sur base de leurs antécédents judiciaires, le Conseil d'État est d'avis que le recours au casier judiciaire s'impose à chaque fois qu'un examen d'honorabilité s'avère nécessaire. Par conséquent, le traitement des données judiciaires tel que prévu dans la disposition sous examen est sans utilité et la disposition peut être supprimée. Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur la formule « sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection … » qui énonce une évidence.	**<u>Amendement 10:</u>** L'ancien article 14 devient le nouvel article 13 et le dernier alinéa de cet article est supprimé (Les dispositions ont été reprises de la législation ferroviaire)
Art. 15. 1. La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment,	Sans observation.	L'ancien article 15 devient le nouvel article 14

[2] Voir plus particulièrement l'article 5 de la Convention du Conseil de l'Europe de 1981 pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, selon lequel : « Les données à caractère personnel faisant l'objet d'un traitement automatisé sont: […] c) adéquates, pertinentes et non excessives par rapport aux finalités pour lesquelles elles sont enregistrées; »

pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes. 2. L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants: a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts; b) fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie; c) capital d'exploitation; d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur terrains, bâtiments, installations et matériel roulant; e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise. L'entreprise ne présente notamment pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité. En vue de l'appréciation de la capacité financière l'entreprise doit présenter un rapport d'un réviseur d'entreprises qui comporte en particulier toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au premier alinéa du présent paragraphe et qui est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.		
Art. 16. L'entité apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux activités pour lesquelles la licence sera valable. L'entité doit respecter les dispositions légales en matière fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service, de ses voyageurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.	L'article sous examen est inspiré de l'article 10 de la loi précitée du 11 juin 1999. Or, si dans le contexte de la transposition en droit national d'une directive européenne concernant l'accès d'entreprises européennes au réseau ferroviaire luxembourgeois, les dispositions de l'alinéa 2 peuvent être justifiées, elles sont entièrement superfétatoires dans le contexte du projet sous avis et le Conseil d'État demande dès lors leur suppression.	A l'ancien article 16 qui devient le nouvel article 15, au premier alinéa, le mot « sera » est remplacé par « est » et le deuxième alinéa est supprimé.
Art. 17. L'entité doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile, pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport de tramway. Il est satisfait à cette obligation, soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entité avec une entreprise d'assurance autorisée, soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin, soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable. L'entité établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce	Sans observation.	L'ancien article 17 devient le nouvel article 16.

rapport doit être présent au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans.		
Art.18. Validité de la licence. La licence est valable aussi longtemps que l'entité remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, le ministre peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les 10 ans. Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.	Sans observation.	L'ancien article 18 devient le nouvel article 17 dont L'intitulé est supprimé et au premier alinéa, le chiffre « 10 » est remplacé par le mot « dix »
Art. 19. Licence temporaire, approbation, suspension et révocation. 1. Le ministre peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre par une entité à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées. Le ministre suspend ou retire la licence si elle constate que l'entité ne satisfait plus aux exigences. 2. Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, le ministre peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entité, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence. 3. Le titulaire d'une licence doit informer le ministre dans les meilleurs délais de toute modification pouvant affecter la validité de la licence. En cas de modification affectant la validité d'une licence, le ministre peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande. L'entité en cause peut poursuivre ses activités, à moins que le ministre ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée. 4. Si une entité envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise au ministre en vue d'un réexamen. 5. Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entité, le ministre ne l'autorise pas à conserver sa licence si elle est convaincue qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.	Le Conseil d'État propose de libeller le paragraphe 5 de la façon suivante : « …, le ministre lui retire la licence, s'il est convaincu qu'il n'existe pas … »	L'intitulé de l'ancien article 19 qui devient le nouvel article 18 est supprimé. Le paragraphe 5 du nouvel article 18 est remplacé par le texte suivant: « (5) Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entité, le ministre lui retire la licence s'il est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable. »
Art. 20. Procédure de délivrance des licences. 1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par une inscription au Mémorial B. 2. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Le ministre prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé. 3. Les décisions du ministre sont soumises à un contrôle	Au paragraphe 1er, le Conseil d'État est à se demander si l'intention des auteurs était de rendre publiques, à travers une inscription au Mémorial B, les différentes étapes de la procédure de délivrance ou le fait de l'introduction d'une demande, voire même uniquement la décision concernant une licence accordée et demande que le texte soit précisé à cet égard. Au paragraphe 2, le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer la deuxième phrase pour manque de valeur normative, à moins de préciser de quelles informations il s'agit exactement. Le Conseil d'État demande la suppression de l'alinéa 3, étant	**<u>Amendement 11</u>** L'intitulé de l'ancien article 20 qui devient le nouvel article 19 est supprimé. Et le nouvel article 19 est libellé comme suit : « **Art. 19.** Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé. »

juridictionnel.	donné qu'il est superfétatoire par rapport au droit commun résultant de la loi du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.	Remarque : A l'instar de la publication dans un registre européen des licences (ERADIS), l'on a cru, en guise de transparence, nécessaire de prévoir également la publication des licences en l'occurrence. Or, au vu du fait d'une seule entreprise est, du moins pour le moment, susceptible de solliciter une telle licence, toute intéressé est libre de demander une copie auprès du ministre en cas de besoin.
Chapitre II - Certification en matière de sécurité.		Le Chapitre II porte la numérotation 6 et est libellé comme suit : « Chapitre 5 – Certification en matière de sécurité »
Art. 21. La prestation des activités de transport d'une part et de gestion de l'infrastructure d'autre part nécessite la détention d'une certification spécifique à l'activité concernée de l'entité. a) La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité. b) La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.	L'article sous examen prévoit que les prestations des services de transport de personnes, d'un côté, et de gestion de l'infrastructure, de l'autre côté, nécessitent des certifications en matière de sécurité de la part des exploitants respectifs. Selon le Conseil d'État, l'alinéa 1er n'apporte pas de plus-value normative par rapport aux lettres a) et b) et peut être supprimé. À la lettre a), le texte prévoit un certificat de sécurité pour la prestation de transport et à la lettre b), il prévoit un agrément de sécurité pour la gestion de l'infrastructure de tramway. Ces deux types d'agrément ont probablement été repris du règlement grand-ducal précité du 1er juin 20103. Or, la suite du texte sous examen ne différencie plus entre l'agrément pour les infrastructures et le certificat pour les véhicules. Le Conseil d'État propose dès lors de faire abstraction de l'usage du terme « agrément » à la lettre b). En outre, il y a lieu de préciser de quelle « entité » il est question en renvoyant à celles visées à l'article 11. À la lettre b), le libellé selon lequel « l'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire » est ambigu. En effet, est-ce que l'autorité compétente atteste par cet agrément que le gestionnaire de l'infrastructure répond à toutes les exigences particulières en matière de sécurité ou est-ce que c'est le gestionnaire de l'infrastructure qui confirme accepter les exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ? Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, que le libellé sous examen soit précisé.	**<u>Amendement 12</u>** L'ancien article 21 devient le nouvel article 20 et est libellé comme suit : « **Art. 20.** La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité. La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation. » <u>Remarque :</u> Le terme de certification concerne l'action de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure et résulte en un certificat pour une entreprise de tramway et un agrément pour le gestionnaire d'infrastructure. Il y a des différences de paramètres permettant de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure. Dès lors la différenciation d'appellation (certificat ou agrément) suite au processus de certification (qui lui est identique pour les deux entités) est justifiée.
Art. 22. 1. Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration. La notification mentionne le nom et l'adresse des entités, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.	L'article sous examen appelle plusieurs observations. En premier lieu, le Conseil d'État demande qu'au paragraphe 1er, alinéa 2, le texte précise qu'il s'agit des entités prévues à l'article 11 qui sont renseignées dans la notification. Au paragraphe 3, le Conseil d'État est d'avis que « vérifier la validité de la certification de sécurité » revient à « vérifier le respect des conditions de validité » et il demande, par conséquent, la suppression de la deuxième partie de la phrase.	**<u>Amendement 13</u>** L'ancien article 22 devient le nouvel article 21 et est libellé comme suit : **« Art. 21. (**1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la

[3] Ce règlement a pour objet de transposer la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne telle que modifiée par la suite.

2. En vue de l'instruction des demandes en obtention en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant. Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut. Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entité requérante. L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué. 3. Le ministre peut à tout instant vérifier la validité de la certification de sécurité et le respect des conditions de validité. Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité. La certification de sécurité n'est valable qu'à condition pour l'entité concernée de respecter outre les exigences fixées dans la certification de sécurité, les dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur du tramway. L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement constaté et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité. Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité si elle ne remplit plus les conditions de validité requises. 4. Les décisions de refus du ministre sont motivées.	Au même paragraphe, l'alinéa 3 est superfétatoire, les dispositions nationales y énumérées étant de toute façon à respecter. À l'alinéa 4, le Conseil d'État demande la suppression du terme « constaté ». En effet, un manquement doit être signalé à l'Administration dès que le titulaire de la certification en a pris connaissance sans que cela ne doive être « constaté » de façon formelle. À l'alinéa 5, le lien logique de l'agencement des conditions selon lesquelles le ministre procède au retrait de la certification est à revoir. Tel que le texte est libellé, les deux conditions doivent être remplies cumulativement pour que la certification puisse être retirée. Le Conseil d'État doute cependant que ceci traduise la volonté des auteurs. Le paragraphe 4 est à supprimer pour être superfétatoire. En effet, dans le cadre d'une loi ou d'un règlement fixant les conditions à remplir pour l'octroi d'une autorisation, il n'est pas nécessaire de prévoir que les décisions de refus ou de retrait doivent être motivées, étant donné qu'il s'agit d'un double emploi avec le droit commun inscrit dans la loi du 1er décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, précisée par le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes.	certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration. La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision. (2) En vue de l'instruction des demandes en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant. Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut. Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entité requérante. L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué. (3) L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du Ministre. (4) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe (3)**.** Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité. L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité. Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises. **Remarque** Dans la législation ferroviaire (article 15 – loi 2009), les conditions sont alternatives d'où le « ou ». Dans le projet e loi initial LST, les deux conditions sont effectivement cumulatives et donc le retrait est en théorie moins facilité.
Art. 23. 1. En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways. 2. En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande notamment une copie de la licence prévue au chapitre I du présent titre. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications à la base de cette demande.	Au paragraphe 1er, il y a lieu de préciser les « activités » que les entités doivent exercer à titre principal. En outre, en limitant les entités visées à celles qui « assurent la traction de tramway », le paragraphe sous examen ne s'applique qu'aux « entreprises de tramway » et non pas aux gestionnaires de l'infrastructure. Or, le chapitre sous examen s'applique aux deux types d'entités. Le libellé est à préciser à cet égard. Le Conseil d'État note l'insécurité juridique due à l'emploi du terme « notamment » au paragraphe 2, étant donné que celui-ci engendre une incertitude quant aux documents que les entités doivent adjoindre à leur demande. Il insiste à voir omettre ce terme. Par ailleurs, le Gouvernement s'étant engagé à simplifier les procédures administratives, il est difficilement justifiable que les	**Amendement 14** L'ancien article 23 devient le nouvel article 22 et est libellé comme suit : « **Art. 22.** (1) En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways et / ou la gestion de l'infrastructure de tramway. (2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre **4**. L'Administration peut demander la présentation de l'original

	administrés se voient obligés de remettre à l'Administration une copie de la licence d'activité que cette même administration a établie à leur sujet. Finalement, la fin de la deuxième phrase du paragraphe 2 est inintelligible. Que faut-il entendre par « les modifications à la base de cette demande », étant donné que l'article 23 ne concerne a priori pas la modification d'une certification de sécurité. Le commentaire des articles, qui se limite essentiellement à recopier le libellé des articles, est sans aucune valeur ajoutée à cet égard. En raison de toutes ces imprécisions conduisant à de multiples risques d'insécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé de l'article sous examen.	avec indication des modifications. » Remarque : L'ACF instruit le dossier de certification de sécurité mais pas celui de la licence. Les deux documents sont d'ailleurs délivrés par le Ministre.
Art. 24. Système de gestion de la sécurité. 1. La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et la portée des activités couvertes. 2. Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de tramway. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée. 3. Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants: a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel; b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs; c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies: dans les règles nationales, ou dans d'autres règles pertinentes ou dans les décisions de l'autorité, et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités; d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en oeuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation; e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence; f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure; g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de	Quant au paragraphe 1er, le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'égard de l'article 21, relative à la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité. Il y a lieu de préciser si la certification constate la conformité de ce système ou l'engagement de l'entité de se conformer audit système. En outre, le terme « portée » pour désigner l'étendue des activités couvertes est impropre et doit être remplacé. Quant au paragraphe 3, à la lettre j), le mot « régulier » manque de précision. En effet, l'emploi de cet adjectif peut prêter à des appréciations divergentes.	**Amendement 15** L'ancien article 24 devient le nouvel article 23 dont l'intitulé est supprimé et le paragraphe 1er est libellé comme suit : « **Art. 23.** (1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes. » Au point j), les termes « un audit interne régulier » sont à remplacer par « au moins un audit annuel » Commentaire : A voir en relation avec remarque sub ancien article 21

contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité; h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises; i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes; j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.		
Art. 25. 1. La certification de sécurité est valable pour une durée de cinq ans. En vue de son renouvellement, l'entité doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'Administration. 2. La certification de sécurité est mise à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de la certification de sécurité informe sans délai l'Administration de toute modification de ce type.	Sans observation.	L'ancien article 25 devient le nouvel article 24
Titre VI - Autorisation de mise en service.		L'intitulé du Titre VI est remplacé comme suit : « Chapitre 6 – Autorisation de mise en service »
Chapitre Ier - Sous-systèmes.		L'intitulé du Chapitre Ier est supprimé
Art. 26. Procédure de mise en service. 1. L'Administration autorise au préalable la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway qui sont implantés ou exploités sur les réseaux de tramway. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles visées au titre II. L'Administration vérifie : - la conformité du sous-système par rapport aux règles nationales applicables en la matière, – la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent et, – l'intégration en sécurité des sous-systèmes.	Sans observation.	Les anciens articles 26 et 27 deviennent les nouveaux articles 25 et 26 et l'intitulé de l'ancien article 26 est supprimé La référence au titre II est à remplacer par chapitre 2
Art. 27. L'Administration vérifie, avant que ces sous-systèmes soient mis en service, qu'ils soient conformes, le cas échéant, aux règles nationales de sécurité en matière d'exploitation et de maintenance.	Sans observation.	
Art. 28. 1. Le requérant soumet à l'Administration un dossier concernant le ou l'ensemble de sous-systèmes et leur usage prévus sur un réseau tramway, comportant les informations suivantes: a) la déclaration de vérification ; b) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que	Au paragraphe 2, alinéas 1er et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est à écarter pour être superfétatoire, un délai étant prévu dans les deux cas de figure.	L'ancien article 28 devient le nouvel article 27 Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est à supprimer.

le sous-système répond aux exigences essentielles et est compatible avec les autres sous-systèmes ; c) les éléments afférents à la certification de conformité ; d) le programme de maintenance ; e) le cas échéant, les documents justificatifs attestant que la mise en service du sous-système a déjà été autorisée ; f) le cas échéant, les registres faisant apparaître l'historique de la maintenance du sous-système ainsi que les modifications techniques apportées après l'autorisation; 2. L'Administration fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service. Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'Administration, dans les meilleurs délais et au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique. L'Administration peut demander que : - des informations complémentaires soient fournies, - des analyses de risque soient effectuées en application, ou - que des essais soient réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 1 des points b) et f) du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur. - Dès lors, la décision de l'Administration intervient dans les meilleurs délais et au plus tard i) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'Administration ; ii) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration. L'Administration définit, après consultation du requérant, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le requérant, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci. Les autorisations de mise en service délivrées conformément à la présente loi sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises de tramway et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation sur les réseaux tramway conformément au titre V.		**<u>Amendement 16</u>** Un nouvel paragraphe 3 est libellé comme suit : « (3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant. La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie. » Commentaire : Vu la remarque du CE sous article 32 et notre proposition de supprimer dès lors l'article 32, la proposition d'introduire le texte suivant est à accepter et un nouveau paragraphe 3 est dès lors à introduire. La référence au titre V est à remplacer par Chapitre 4
Art. 29. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation émise par elle-même. L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus. Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation de l'autorisation prévue au paragraphe suivant. La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.	Sans observation.	L'ancien article 29 devient le nouvel article 28 La référence au titre V est à remplacer par Chapitre 4

Art. 30. Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration des Chemins de Fer doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus. Si la décision est maintenue, le requérant, pour des raisons dûment justifiées, peut demander au ministre de revoir la décision de l'Administration.	L'article sous avis se propose de préciser des dispositions quant à la procédure administrative à suivre. Celle-ci résulte cependant à suffisance de la loi et du règlement précités respectivement du 1er décembre 1978 et du 8 juin 1979. Le Conseil d'État insiste dès lors à ce que l'article sous examen soit supprimé.	L'article 30 est à supprimer
Art. 31. Après la mise en service de ces sous-systèmes, cette vérification a lieu par l'Administration : a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité ; b) pour les véhicules-tramways, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité.	À l'article sous examen, les auteurs du projet reprennent de nouveau la différenciation entre agrément et certificat. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à l'examen de l'article 21 et propose de faire abstraction du terme « agrément ». En outre, les termes « ces sous-systèmes » et « cette vérification » ne sont pas clairs en ce sens que le dispositif ne précise ni les sous-systèmes ni la vérification dont il est question exactement. Le Conseil d'État demande dès lors sous peine d'opposition formelle, pour des raisons de sécurité juridique que le libellé sous avis soit précisé.	**Amendement 17** L'ancien article 31 devient le nouvel article 29 et la première phrase est libellée comme suit : « après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration : (…) » Remarque : cf. explications sub article 21 ancien relative à la différence entre agrément et certification.
Art. 32. À ces fins, le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant. En particulier, la cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.	L'article sous examen énumère une série de conditions auxquelles la demande d'un certificat de sécurité doit satisfaire et qui trouvent leur place plutôt parmi l'énumération des informations requises à l'article 28. Le Conseil d'État est, par conséquent, à se demander s'il n'y a pas lieu de reprendre l'essentiel des conditions de l'article sous examen à l'endroit de l'article 28 et de supprimer l'article sous revue.	**Amendement 18** L'article 32 est à supprimer car intégré à l'ancien article 28 devenu le nouvel article 27
Art. 33. Les sous-systèmes sont exploités en conformité avec les exigences essentielles les concernant.	L'article sous revue concerne l'exploitation des sous-systèmes et ne trouve pas sa place au Titre VI relatif aux autorisations de mise en service. En outre, il est redondant avec le libellé de l'article 3. Si pourtant les auteurs le considèrent comme indispensable, ils devront l'insérer au Titre VII relatif à la surveillance et au contrôle.	**Amendement 19** L'article 33 est à supprimer
Art. 34. Dans le cas d'un sous-système qui a déjà été mis en service dans un autre État, l'Administration peut appliquer, sans réduire le niveau global de sécurité, le principe de la reconnaissance mutuelle.	L'article est recopié de l'article 15, paragraphe 6, du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010 pris en urgence. Il y a lieu de préciser qu'il s'agit d'un autre État membre de l'Union européenne et d'indiquer selon quelles procédures ou normes de sécurité la reconnaissance mutuelle peut être appliquée.	**Amendement 20** L'article 34 est à supprimer
Art. 35. L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes compétents et les requérants restent responsables de la conformité du sous-système, y compris les véhicules-tramways, par rapport aux exigences techniques et critères imposés.	Sans observation.	L'ancien article 35 devient le nouvel article 30
Art. 36. Conformité avec les dispositions nationales. 1. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway sont considérés comme conformes aux	Le paragraphe 3 est à supprimer, en premier lieu, parce qu'il ne trouve pas sa place à cet endroit et, en second lieu, parce qu'il est redondant avec l'article 42.	A l'ancien article 36 qui devient le nouvel article **31,** l'intitulé et le paragraphe 3 sont à supprimer

exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration de vérification. 2. Sur base d'une proposition préalable du requérant et pour chaque sous-système, l'Administration établit et publie une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. L'Administration veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées. 3. Le ministre agrée également les organismes compétents chargés d'appliquer, dans le cas de ces règles techniques, la procédure de vérification visée à l'article 38 de la présente loi.		
Art. 37. Procédure d'établissement de la déclaration de vérification. 1. En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification définie par le ministre sur proposition de l'Administration.	Le Conseil d'État propose de reprendre les idées essentielles de l'article sous revue à l'article 38, paragraphe 1er. En tout état de cause, il n'y a pas lieu de prévoir un paragraphe 1er, si celui-ci n'est pas suivi d'un deuxième paragraphe.	**<u>Amendement 21</u>** L'article 37 est à supprimer
Art. 38. Vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques. 1. Le requérant fait instruire à ses frais la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage par un organisme compétent. 2. La mission de l'organisme compétent, chargé de la vérification d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans les registres prévus aux articles 45 et 46 de la présente loi. 3. L'organisme compétent est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien. 4. L'organisme compétent délivre les certificats de vérification. Il peut également délivrer des certificats de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système. 5. Les prestations à fournir par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure assorties des épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du fabricant ou de son mandataire. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure.	Le Conseil d'État est à se demander s'il n'y a pas de contradiction entre le paragraphe 1er précisant que l'instruction de vérification de la conformité est à charge du requérant et le paragraphe 5 qui stipule que la prestation à fournir par l'organisme compétent est à charge du fabricant ou de son mandataire, le requérant, défini à l'article 32, ne devant pas nécessairement être le fabricant du sous-système ou son mandataire. Il y a lieu de préciser la disposition. En outre, si le Conseil d'État est suivi dans sa proposition à l'égard de l'article 37, le paragraphe 1er de l'article sous revue pourrait être libellé de la façon suivante : « (1) En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage telle que définie par le ministre sur proposition de l'Administration. »	A l'ancien article 38 qui devient le nouvel article 32, l'intitulé est supprimé et le paragraphe 1er est remplacé comme suit : **« Art. 38.** « (1) En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage telle que définie par le ministre sur proposition de l'Administration. » Au paragraphe (2) les références aux articles 45 et 46 sont remplacés par les articles 39 et 40 **<u>Amendement 22</u>** Au paragraphe 5 de l'ancien article 38 devenu le nouvel article 32, les mots « du fabricant et de son mandataire » sont remplacés par « à remplacer par « **du requérant** »
Art. 39. Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles. Lorsque l'Administration constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux exigences	Sans observation.	L'ancien article 39 devient le nouvel article **<u>33</u>** et son intitulé est supprimé

essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.		
Art. 40. Mise en service de sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement. 1. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduit auprès de l'Administration un dossier décrivant le projet. L'Administration examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service. Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés. L'Administration arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le requérant ait introduit le dossier complet. La décision d'autorisation de mise en service peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions. 2. Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus. 3. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation. L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus. Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation prévue au paragraphe 4. 4. La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.	Le paragraphe 2 de l'article sous examen est identique à l'article 30, mis à part la dernière phrase qui prévoit à l'article 30 que le requérant peut s'adresser au ministre pour que celui-ci revoie une décision de refus. Le Conseil d'État renvoie néanmoins à l'examen de l'article 30 et demande la suppression du paragraphe 2. Les paragraphes 3 et 4 sont identiques au libellé de l'article 29. Le Conseil d'État demande aux auteurs de réaménager le dispositif de telle façon que des redites soient évitées.	**<u>Amendement 23</u>** A l'ancien article 40 qui devient le nouvel article 34, l'intitulé, la numérotation « 1. » ainsi que les paragraphes 2 à 4 sont supprimés
Art. 41. Autorisation par type. 1. L'Administration peut délivrer des autorisations par type. L'autorisation pour un sous-système porte également sur le type correspondant. 2. Le sous-système qui est conforme à un type qui a déjà été exploité sur le réseau de tramway est autorisé par l'Administration sur la base d'une déclaration de conformité délivrée antérieurement avec le type considéré présentée par le requérant, sans autre vérification. 3. En cas de modification des règles nationales sur la base desquelles un type de sous-système a été autorisé, le détenteur de l'autorisation par type, s'il désire continuer à exploiter ce type de sous-système, doit immédiatement informer l'Administration. A cet effet le détenteur : a) établit un dossier prouvant que le type de sous-système reste	Le paragraphe 1er de l'article sous examen est incohérent et le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour des raisons de sécurité juridique. En effet, selon sa définition prévue à l'article 2, point 20, le terme « type » concerne uniquement des véhicules et ne s'applique pas aux sous-systèmes du tramway. Les auteurs doivent dès lors clarifier si les dispositions de l'autorisation par type ne sont applicables que pour les véhicules du système tramway ou également pour d'autres sous-systèmes. Ceci a une incidence sur tous les paragraphes de l'article sous examen.	L'ancien article 41 devient le nouvel article **<u>35</u>** et son intitulé est supprimé. La définition de type sous point 20 de l'article 2 est adaptée.

conforme aux nouvelles dispositions ; sur base de ce dossier l'Administration décide si l'autorisation par type reste valable ou si une nouvelle autorisation doit être demandée; b) doit le remettre en conformité et introduire une nouvelle demande, s'il est manifeste que le type de sous-système ne répond plus aux nouvelles dispositions. Les critères que vérifie l'Administration en cas de révision d'une autorisation par type délivrée antérieurement se limitent aux règles ayant été modifiées. Cette nouvelle autorisation par type n'affecte pas les autorisations ayant déjà été délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment. 4. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec les procédures de vérification fixées par l'Administration.		
Chapitre II - Organismes compétents, Organismes d'évaluation et bureaux techniques.		Le Chapitre II est renuméroté an Chapitre 7
Art. 42. Organismes compétents. 1. Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe V de la présente loi, le ministre peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés «organismes compétents». Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales des constituants et des sous-systèmes. 2. Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée au paragraphe 1 sont agréés par arrêté ministériel, sur avis de l'Administration, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence. L'agrément a une durée de validité de cinq ans. 3. Tout organisme, détenant un tel agrément dont la validité touche à sa fin, peut demander un renouvellement de celui-ci, conformément aux dispositions de cet article. 4. L'évaluation du ou des organismes candidats interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe V de la présente loi. Les organismes qui sont déjà accrédités ou nommés dans un autre État sont présumés répondre auxdits critères à condition de présenter à l'Administration les documents y relatifs. 5. Tout organisme prétendant à être nommé organisme compétent, doit fournir une déclaration tenant lieu de serment qu'il possède les capacités professionnelles d'évaluer la conformité relative au 2ème alinéa du paragraphe 1. 6. Si un organisme compétent ne satisfait plus aux critères visés dans le présent article, le ministre peut retirer l'agrément dont bénéficie l'organisme en question.	L'article sous examen s'inspire fortement de l'article 30 du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010. Il y a cependant lieu de préciser qu'il s'agit d'États membres de l'Union européenne.	L'ancien article 42 devient le nouvel article 36 et son intitulé est supprimé. **<u>Amendement 24</u>** Au paragraphe 4, les termes « dans un autre Etat » sont complétés par « de l'Espace économique européen »
Art. 43. Organismes d'évaluation. Le requérant peut avoir recours aux services d'un organisme d'évaluation tel que défini à l'article 61 de la présente loi et selon les modalités y prescrites.	L'article sous examen introduit la notion d'« organisme d'évaluation » et renvoie pour sa définition à l'article 61. Le Conseil d'État note qu'il aurait été préférable de prévoir toutes les définitions à l'article 2.	L'ancien article 43 devient le nouvel article **<u>37</u>** et son intitulé est supprimé. La référence à l'article 61 est remplacée par l'article 51
Art. 44. Bureaux techniques.		**<u>Amendement 25</u>**

En vue de l'accomplissement des missions qui leur seront dévolues en vertu de la présente loi, les organismes compétents et les organismes d'évaluation peuvent avoir recours, en cas de besoin, à des bureaux techniques. Les bureaux techniques exerceront leur mandat sous la responsabilité et le contrôle respectivement d'un organisme compétent. Il peut être procédé à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme et le gestionnaire de l'infrastructure.	L'article sous examen s'inspire fortement de l'article 31 du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010 pris en urgence. Or, le Conseil d'État doit noter que l'alinéa 3 ne précise pas si ce sont les bureaux techniques qui, dans l'exécution de leur mandat, peuvent procéder à des essais de sous-systèmes sur le réseau du tramway. Le Conseil d'État demande que le texte soit précisé afin d'indiquer qui peut procéder à ces essais.	L'ancien article 44 devient le nouvel article **38** et son intitulé est supprimé. A l'alinéa 1, les mots « organismes d'évaluation » sont supprimés L'alinéa 3 est complété comme suit: « le requérant **de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder** à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme **compétent** et le gestionnaire de l'infrastructure. »
Chapitre III – Registres		La numérotation du Chapitre III est modifiée en Chapitre 8
Art. 45. Système d'immatriculation des véhicules-tramways. 1. Tout véhicule-tramway mis en service sur le système de tramway porte un numéro qui lui est attribué par l'Administration lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service. 2. L'Administration tient un registre des véhicules-tramways autorisés. Le registre est accessible sur demande motivée auprès de l'Administration. Ce registre répond aux critères suivants: a) numéro d'identification de la rame ; b) le numéro d'autorisation de mise en service établie par l'Administration ; c) numéro de construction des éléments constitutifs d'une rame ; d) le détenteur, le constructeur et entité en charge de la maintenance ; e) les caractéristiques techniques de la rame ; f) la date de construction ; g) les modifications. 3. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre des véhicules-tramways, la destruction d'un véhicule-tramway ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule-tramway.	Au paragraphe 2, le Conseil d'État propose de libeller l'alinéa 2 de la façon suivante : « Ce registre recense les informations suivantes : … » En outre, le Conseil d'État est à se demander pourquoi les auteurs ont recours au terme « rame » et en quoi sa signification est divergente du terme « véhicule-tramway » défini à l'article 2, point 9. Il propose dès lors de s'en tenir au terme « véhicule-tramway ».	L'ancien article 45 devient le nouvel article **39** et son intitulé est supprimé. L'alinéa 2 du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant : « Ce registre recense les informations suivantes : (…) » Le mot « rame » est remplacé par le terme « véhicule-tramway »
Art. 46. Registre de l'infrastructure. L'Administration détermine les critères du registre de l'infrastructure. La tenue du registre est à charge du gestionnaire d'infrastructure. Le registre est mis à la disposition des intéressés sur leur demande au gestionnaire d'infrastructure. Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des règles applicables.	L'article sous examen a trait au registre de l'infrastructure dont la tenue est à assurer par le gestionnaire de l'infrastructure et non pas par l'Administration, tel que cela est le cas pour le registre des véhicules. Le Conseil d'État propose de libeller la première phrase de la façon suivante : « L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure. »	L'ancien article 46 devient le nouvel article **40** et son intitulé est supprimé. Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant : « L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure. »
Art. 47. Registre des organismes compétents et des organismes d'évaluation. L'agrément des organismes compétents et la reconnaissance des organismes d'évaluation font l'objet d'un registre tenu et publié par	L'article sous examen prévoit que l'Administration publie le registre des organismes compétents et des organismes d'évaluation sans autre précision quant au lieu, à la forme et à la périodicité de cette publication. Le Conseil d'État demande que le texte soit précisé à	**Amendement 26** L'ancien article 47 devient le nouvel article **41** et son intitulé est supprimé.

l'Administration.	cet égard.	Il est ajouté in fine le bout de phrase « sur son site internet. » Remarque : La publication se fera à l'instar des registres concernant les organismes compétents et d'évaluation engagés dans le domaine ferroviaire (site internet de l'ACF)
Art. 48. Langues de correspondance. Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités nationales doivent être rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.	Le libellé est superfétatoire au regard de l'article 3 de la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, et le Conseil d'État demande, par conséquent, sa suppression.	L'article 48 est supprimé. Remarque : Le CE n'avait pas d'objections à ce propos dans le cadre de la législation ferroviaire. (article 34 – RGD 2010 ou art 7 – loi 2009)
Titre VII - Surveillance et contrôle.		L'intitulé « Titre VII – Surveillance et contrôle » est supprimé
Chapitre Ier - Surveillance exercée par l'Administration après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité.		Le Chapitre III est renuméroté en Chapitre 9
Art. 49. Certificat de sécurité. Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificat de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi. L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend : a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certification de sécurité visé à l'article 22 introduites par les entreprises de tramway; b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité a accordé le certificat.	Ces deux articles concernent la méthode d'évaluation au regard du certificat et de l'agrément de sécurité. Sauf pour leurs titres, qui n'ont pas de valeur normative, les deux articles ont un libellé identique. Pour ce qui est du libellé des titres, le Conseil d'État renvoie à l'examen de l'article 21 et demande de rendre le dispositif cohérent. En outre, le libellé indique que « le présent chapitre vise la méthode d'évaluation […] pour l'obtention de certificat de conformité », alors que le titre du chapitre fait référence à la période « après la délivrance d'un certificat de sécurité ». Même si le titre d'un article n'a pas de force normative, le Conseil d'État insiste à ce que le libellé et le titre de l'article, voire du chapitre, soient rendus cohérents. Finalement, il y a lieu de préciser l'autorité nationale de sécurité qui accorde les certificats de sécurité.	**<u>Amendement 27</u>** L'ancien article 49 devient le nouvel article 42 et son intitulé est supprimé. Il est remplacé par le texte suivant : « **Art. 49.** Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre **<u>5</u>**. L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences **du chapitre 5** après que le ministre a accordé le certificat. » Remarque : Ce texte est une fusion des règlements UE 1158/2010 et 1077/2012 qui prévoient respectivement principes fondamentaux de surveillance d'une part et cadre et processus d'autre part.
Art. 50. Agrément de sécurité. Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certification de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi. L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend: a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certificat de sécurité visé à l'article 22 introduites par les entreprises de tramway; b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité		**<u>Amendement 28</u>** L'ancien article 50 est supprimé.

a accordé le certificat.		
Art. 51. Procédures d'évaluation des demandes. 1. Lorsqu'elle examine des demandes, l'Administration applique la procédure approuvée par le ministre afin d'évaluer la conformité de ces demandes aux exigences. L'Administration utilise les critères d'évaluation approuvés par le ministre.	Le Conseil d'État rappelle que, selon l'intitulé du chapitre, l'article sous revue devrait concerner la surveillance après délivrance d'un certificat de sécurité. Or, le libellé de l'article concerne la procédure d'examen des demandes en obtention d'une certification. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs du projet de vérifier le bienfondé de la disposition à l'endroit du Titre VII du projet. En outre, l'article comporte un paragraphe 1er, sans que celui soit suivi d'un deuxième paragraphe.	**Amendement 29** L'ancien article 51 est supprimé Remarque : Ce point est visé au nouvel article **XX.**
Art. 52. Surveillance. Après avoir accordé un certificat de sécurité, l'Administration surveille la continuité de la mise en œuvre, par les entreprises de tramway, de leur système de gestion de la sécurité et appliquent les principes de surveillance exposés dans la méthode approuvée par le ministre.	Sans observation.	L'ancien article 52 devient le nouvel article **43** et son intitulé est supprimé
Chapitre II - Contrôle exercé par les entreprises de tramway et le(s) gestionnaire(s) d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou agrément de sécurité.		Le Chapitre II est renuméroté en Chapitre 10
Art. 53. Objet. 1. Le présent chapitre vise une méthode de sécurité en matière de contrôle, permettant de gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion. 2. Le présent chapitre est utilisé pour les finalités suivantes: a) vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée au titre V, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée au titre V; b) vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés; et c) identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive et/ou corrective si des manquements pertinents sont constatés concernant les points a) et b). 3. Le présent chapitre s'applique après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi qu'aux entités en charge de la maintenance.	Le libellé de l'article sous examen est repris de l'article 1er du règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien. Le Conseil d'État note que ce règlement s'applique exclusivement aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure et que les entreprises de tramway n'en font pas partie. Le Conseil d'État propose de libeller les paragraphes 1er et 2 de la façon suivante : « (1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de : gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion ; vérifier l'application correcte et l'efficacité […] ; vérifier si le système […] ; identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective […]. »	**Amendement 30** L'ancien article 53 devient le nouvel article 44 et son intitulé est supprimé. Les paragraphes 1 et 2 sont libellés comme suit : « **Art. 44.** (1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de : gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion ; vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux Chapitres 4 et 5, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux Chapitres 4 et 5; vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés; identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés » L'ancien paragraphe 3 devient le nouveau paragraphe (2)
Art. 54. Processus de contrôle. 1. Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance:	Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 3 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.	Les anciens articles 54 à 56 deviennent les nouveaux articles **45 à 47** et leurs intitulés respectifs sont supprimés

a) sont chargés de mener le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi; b) veillent à ce que les mesures de contrôle des risques mises en œuvre par leurs contractants soient également contrôlées conformément au présent chapitre. À cette fin, ils appliquent le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi ou concluent des dispositions contractuelles imposant à leurs contractants de l'appliquer. 2. Le processus de contrôle comprend les activités suivantes: a) définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle; b) collecte et analyse d'informations; c) établissement d'un plan d'action pour les cas de manquement inacceptable aux exigences fixées dans le système de management; d) mise en œuvre du plan d'action éventuellement établi; e) évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action éventuellement établi.		
Art. 55. Échange d'informations entre les acteurs concernés. 1. Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance, y compris leurs contractants, concluent des dispositions contractuelles garantissant qu'ils s'échangent mutuellement toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité obtenues en appliquant le processus de contrôle décrit à l'annexe VI, afin de permettre aux autres parties de prendre les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway. 2. Si les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance décèlent, grâce au processus de contrôle, un risque pertinent pour la sécurité résultant d'anomalies, d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements d'équipements techniques, notamment ceux de sous-systèmes structurels, ils signalent ces risques aux autres parties concernées afin de leur permettre de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.	Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 4 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.	
Art. 56. Rapports. 1. Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de tramway rendent comptent de l'application du présent chapitre à l'Administration dans les rapports annuels sur la sécurité qu'ils lui soumettent. 2. Le rapport annuel d'entretien des entités en charge de la maintenance contient des informations sur l'expérience acquise par les entités chargées de l'entretien dans l'application du présent chapitre.	Le libellé de l'article sous examen est inspiré de l'article 5 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.	

Chapitre III – Evaluation et appréciation des risques.		Le Chapitre II est renuméroté en Chapitre 11
Art. 57. Objet. 1. Le présent chapitre vise une méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques.	Les articles 57 et suivants s'inspirent du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Or, l'article 57 est sans valeur normative et peut être fusionné avec l'article 58 de façon à libeller la première phrase de ce dernier comme suit : « La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36, … » L'article 58 n'appelle pas d'autre observation.	L'article 57 est supprimé.
Art. 58. Champ d'application. 1. Le présent titre s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36 lorsqu'il apporte des changements au système de tramway. Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle. En qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les processus d'exploitation ou d'entretien sont pris en compte conformément aux règles de l'article 59. 2. Lorsque, sur la base d'une évaluation fondée sur les critères fixés à l'article 59, paragraphe 2, points a) à f): a) le changement est considéré comme significatif, le processus de gestion des risques établi à l'article 60 est appliqué; b) le changement n'est pas considéré comme significatif, il suffit de conserver la documentation appropriée pour justifier la décision. 3. Le présent chapitre s'applique également aux sous-systèmes de nature structurelle si le changement est significatif au sens de l'article 59, paragraphe 2, auquel cas le processus de gestion des risques établi à l'article 60 est appliqué dans le cadre de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle afin de garantir leur intégration en sécurité dans un système existant.		L'intitulé de l'ancien article 58 est supprimé et l'alinéa premier du paragraphe 1 est libellé comme suit : « La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36, lorsqu'il apporte des changements au système de tramway » La référence à l'article 59 est à remplacer par l'article 49, la référence à l'article 59 est l'article 49 et la référence à l'article 60 est l'article 50
Article 59. Changements significatifs. 1. S'il n'existe pas de règle nationale, le proposant prend en compte l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système de tramway. Si le changement proposé n'a pas d'incidence sur la sécurité, il n'est pas nécessaire d'appliquer le processus de gestion des risques visé à l'article 60. 2. Si le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le proposant détermine l'importance du changement, sur la base des critères suivants: a) conséquence d'une défaillance: le scénario réaliste le plus défavorable en cas de défaillance du système évalué, compte tenu de l'existence de dispositifs de sécurité en dehors de ce système; b) innovation utilisée dans la mise en œuvre du changement: il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur de tramway que de ce qui est nouveau pour l'organisation mettant en œuvre le changement; c) complexité du changement; d) suivi: l'impossibilité de suivre le changement mis en œuvre tout au long du cycle de vie du système et de prendre des mesures adéquates;	L'article 59 correspond à l'article 4 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Or, le Conseil d'État insiste à ce que le début du paragraphe 1er soit supprimé. En effet, si la référence à une « règle nationale » a toute sa signification dans un règlement européen, elle est privée de sens dans un texte de loi nationale. Soit les auteurs suppriment la référence générale à la « règle nationale » soit ils indiquent, dans une formulation positive et avec précision, quelles sont les dispositions nationales à prendre en considération. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen.	**<u>Amendement 31</u>** L'ancien article 59 devient le nouvel article 49, son intitulé est supprimé et le début de phrase du paragraphe (1) « S'il n'existe pas de règle nationale » est supprimé. La référence à l'article 60 est l'article 49

e) réversibilité: l'impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement; f) additionnalité: l'évaluation de l'importance du changement, compte tenu de tous les changements liés à la sécurité qui ont été apportés récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérés comme significatifs. 3. Le proposant conserve une documentation appropriée pour justifier sa décision.		
Article 60. Processus de gestion des risques. 1. Le proposant est chargé d'appliquer le présent chapitre, y compris d'évaluer l'importance du changement sur la base des critères de l'article 59, et de mener le processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi. 2. Le proposant veille à ce que les risques introduits par ses fournisseurs et par ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, soient également gérés conformément au présent chapitre. À cette fin, le proposant peut demander, en vertu d'arrangements contractuels, que ses fournisseurs et ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, participent au processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.	Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.	L'ancien article 60 devient le nouvel article 50 et son intitulé est supprimé La référence à l'article 59 est l'article 49
Article 61. Évaluation indépendante. 1. Un organisme d'évaluation évalue en toute indépendance l'adéquation tant de l'application du processus de gestion des risques décrit à l'annexe VII que des résultats de ce processus. Ledit organisme satisfait aux critères énoncés à l'annexe VIII de la présente loi. 2. Aux fins de l'évaluation indépendante, l'organisme d'évaluation: a) veille à comprendre dans les détails le changement significatif sur la base de la documentation fournie par le proposant; b) évalue les processus de gestion de la sécurité et de la qualité appliqués durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif, si ces processus ne sont pas déjà certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité compétent; c) évalue l'application desdits processus durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif. Lorsqu'il a terminé son évaluation conformément aux points a), b) et c), l'organisme d'évaluation remet le rapport d'évaluation de la sécurité prévu à l'article 65 et à l'annexe IX. 3. Les doublons dans les travaux relatifs aux évaluations suivantes sont évités: a) l'évaluation de la conformité du système de gestion de la sécurité et du système d'entretien des entités en charge de la maintenance; et b) l'évaluation de la conformité réalisée par un organisme compétent; et c) les évaluations indépendantes réalisées par l'organisme d'évaluation.	Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 6 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Il appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'État. En premier lieu, il est inconcevable que l'Administration fixe elle-même ses propres compétences, voire décide si elle offre ou non un service spécifique en relation avec l'évaluation des risques tel qu'il est prévu au paragraphe 4. En outre, si un service figure parmi les missions arrêtées dans la loi organique de l'Administration, celle-ci est dans l'obligation de l'exécuter. Le Conseil d'État attire, par ailleurs, l'attention des auteurs sur le fait que le règlement prévoit certes la possibilité pour l'État membre de reconnaître l'autorité nationale de sécurité, c'est-à-dire l'Administration des chemins de fer, en tant qu'organisme d'évaluation, mais dit que dans ce cas il est également de sa responsabilité de veiller à ce que l'autorité en question réponde aux exigences fixées à l'annexe VII. En outre, les fonctions d'organisme d'évaluation de l'autorité nationale de sécurité doivent dans ce cas être mises en œuvre de façon indépendante de ses autres fonctions, et, d'après le paragraphe 2 du règlement, ceci doit pouvoir être démontré. Même si le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 ne s'applique pas directement aux systèmes de tramways, le Conseil d'État est d'avis que les deux cas devraient être traités de la même manière.	**<u>Amendement 32</u>** L'ancien article 61 devient le nouvel article 51, son intitulé est supprimé et le paragraphe (4) est supprimé La référence à l'article 65 est l'article 55

4. Le proposant peut choisir l'Administration comme organisme d'évaluation lorsque ladite autorité propose ce service et lorsque les changements significatifs concernent les cas suivants: a) le certificat de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification du type ou de la portée des activités; b) le certificat de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité; c) l'agrément de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'alimentation en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien; d) l'agrément de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.		
Art. 62. Reconnaissance de l'organisme d'évaluation. L'organisme d'évaluation visé à l'article 61 est reconnu selon les critères fixés à l'annexe VIII de la présente loi.	Sans observation.	L'ancien article 62 devient le nouvel article **52** et son intitulé est supprimé La référence à l'article 61 est l'article 51
Art. 63. Types de reconnaissance de l'organisme d'évaluation. 1. La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut être des types suivants: a) reconnaissance par le ministre d'une organisation ou d'une partie de celle-ci, ou d'une personne; b) reconnaissance par l'Administration de la capacité d'une organisation, d'une partie de celle-ci, ou d'une personne, à effectuer une évaluation indépendante sous la forme de l'évaluation et du contrôle du système de gestion de la sécurité d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.	Le Conseil d'État demande de remplacer le terme « type » dans le libellé de l'article sous examen étant donné que ce terme est défini à l'article 2 en relation avec les différents types de véhicules et propose de libeller l'article de la façon suivante : « **Art. XX.** La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes : […] » En renvoyant à son commentaire de l'article 61 et au cas où les auteurs maintiennent l'idée que l'Administration puisse exercer dans certains cas la fonction d'autorité d'évaluation, le Conseil d'État considère qu'il est inconcevable que cette même administration puisse se reconnaître elle-même cette compétence. Le Conseil d'État insiste, en conséquence, à ce que le libellé prévoie expressément une reconnaissance par le ministre.	L'ancien article 63 devient le nouvel article 53, l'intitulé est supprimé et la première phrase est remplacée par le texte suivant : « **Art. XX.** La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes : […] » Remarque : A voir en relation avec la suppression du § (4) de l'ancien article 61 : l'ACF ne peut plus être autorité d'évaluation.
Art. 64. Validité de la reconnaissance. 1. Dans le cas visé à l'article 63, paragraphe 1, points a) la période de validité de la reconnaissance n'excède pas cinq ans à compter de la date à laquelle elle a été accordée.	L'article sous avis précise une durée de validité pour la reconnaissance de l'organisme d'évaluation prévue à l'article 63, lettre a), mais reste muet quant à la durée de validité pour la reconnaissance prévue à la lettre b). Le Conseil d'État est à se demander si dès lors, les auteurs prévoient de façon implicite une durée de validité indéterminée pour la reconnaissance prévue à la lettre b). Pour des raisons de cohérence, il demande de fixer également une durée de validité dans ce cas et invite les auteurs à s'inspirer, à cet effet, du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Si les auteurs comptent ne pas suivre le Conseil d'État sur ce point, il y a lieu reconsidérer la structure de l'article. En effet, celui-ci ne comporte qu'un seul et unique paragraphe 1er.	**Amendement 33** L'ancien article 64 devient le nouvel article **54**, l'intitulé est supprimé et la référence à « l'article 63, paragraphe 1, points a) » est remplacée par « l'article 53 points a) et b) »
Art. 65. Rapports d'évaluation de la sécurité. 1. L'organisme d'évaluation fournit au proposant un rapport	Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 15 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas	L'ancien article 65 devient le nouvel article **65** et son intitulé est supprimé

d'évaluation de la sécurité conformément aux exigences fixées à l'annexe IX. Le proposant est responsable de déterminer l'opportunité et la manière de prendre en compte les conclusions du rapport d'évaluation de la sécurité aux fins de l'acceptation de la sécurité du changement évalué. Le proposant justifie sa position et documente la partie du rapport d'évaluation de la sécurité qu'il conteste, le cas échéant. 2. Dans le cas visé à l'article 58 paragraphe 3, conformément au paragraphe 4 du présent article, la déclaration visée à l'article 66 est acceptée par l'Administration dans sa décision d'autoriser la mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules-tramways. 3. L'Administration ne peut pas demander de contrôles ou d'analyses de risque supplémentaires, sauf si elle est en mesure de démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité. 4. Lorsqu'un système ou une partie d'un système ont déjà été acceptés à l'issue du processus de gestion des risques, le rapport d'évaluation de la sécurité qui en découle ne peut être remis en question par aucun autre organisme d'évaluation chargé d'effectuer une nouvelle évaluation du même système. La reconnaissance mutuelle est subordonnée à la démonstration que le système sera utilisé dans les mêmes conditions fonctionnelles, opérationnelles et environnementales que le système déjà accepté, et que des critères d'acceptation des risques équivalents ont été appliqués.	d'observation de la part du Conseil d'État.	
Art. 66. Déclaration du proposant. Sur la base des résultats de l'application de la présente loi et du rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation, le proposant produit une déclaration écrite indiquant que tous les dangers identifiés et les risques associés sont maîtrisés de façon à être maintenus à un niveau acceptable.	Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Afin, toutefois, de préciser le dispositif, le Conseil d'État demande de compléter l'article in fine par le libellé suivant : « […] selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII. »	L'ancien article 66 devient le nouvel article 56, son intitulé est supprimé et le texte est complété *in fine* par le bout de phrase « […] selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII. »
Art. 67. Gestion de la maîtrise des risques et audits. 1. Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système de gestion de la sécurité. 2. Les entités en charge de la maintenance prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système d'entretien. 3. L'Administration contrôle l'application du présent titre par les entreprises de tramway, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités en charge de la maintenance.	Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 17 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.	L'ancien article 67 devient le nouvel article 57 et son intitulé est supprimé
Art. 68. Retour d'information et progrès technique. 1. Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway font brièvement état, dans leur rapport annuel sur la	Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 18 du règlement d'exécution (UE) no 402/2013. Il consiste toutefois en une reformulation d'extraits repris de façon incomplète qui mène à	**<u>Amendement 34</u>** L'ancien article 68 devient le nouvel article 58, son intitulé est

sécurité de leur expérience concernant l'application du présent titre. Ce rapport contient également un résumé des décisions relatives au niveau d'importance des changements. 2. L'Administration fait état, dans son rapport annuel sur la sécurité visé de l'expérience des proposants concernant l'application du présent règlement et, le cas échéant, de sa propre expérience. 3. Les entités en charge de la maintenance partagent elles aussi leur expérience avec l'Administration concernant l'application du présent titre.	un libellé inintelligible. Ainsi, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il faut entendre par « faire brièvement état de leur expérience concernant l'application du présent titre ». De même, la dernière phrase du point 1 n'est pas compréhensible. En outre, il y a lieu de revoir le texte du point 2, d'y supprimer le terme « visé » et de ne pas faire référence au « présent règlement » étant donné que le texte sous examen n'a pas vocation à devenir un règlement d'exécution de l'Union européenne, mais une loi. Le Conseil d'État propose dès lors soit de supprimer l'ensemble de l'article, soit de le reformuler de façon à ce qu'il indique avec précision les points sur lesquels les différentes entités concernées doivent faire rapport ainsi que la forme et les délais que ces rapports doivent respecter. Finalement, si les auteurs entendent maintenir l'intitulé de l'article, il y aurait lieu de préciser comment ces rapports contribuent au progrès technique. La phrase qui précède l'article 69 est à supprimer pour être purement descriptive et n'apportant aucune valeur ajoutée d'ordre juridique. Le Conseil d'État déplore cependant que le commentaire des articles 69 à 95 se résume à deux alinéas lapidaires qui n'offrent aucune explication supplémentaire par rapport au libellé des articles.	supprimé et est remplacé par le texte suivant : « **Art. 58.** (1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur expérience suite à l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués. (2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway. Commentaire : le paragraphe 3 a été intégré au paragraphe 1 pour plus de clarté lors de la lecture. Le paragraphe 2 vise le rapport de l'ACF qui a pour but de donner des informations sur les audits opérées par l'ACF et les expériences vécues par les entités engagées.
Titre VIII - Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité. Le présent titre a pour objet de fixer les conditions et les procédures pour la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité.		L'intitulé du Titre VIII et la phrase subséquente sont supprimés et remplacé par Chapitre 12 - **Qualification et formation du personnel et conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de conducteur**
Art. 69. Principes. 1. Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par les règles de sécurité nationales. Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des conducteurs au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés au chapitre I du présent Titre. 2. La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure relève de la compétence de l'entité elle-même.	Sans observation.	L'ancien article 69 devient le nouvel article **59** et son intitulé est supprimé
Chapitre Ier - Conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de conducteur.		Le Chapitre Ier est supprimé car intégré ci-avant
Art. 70. Licence de conducteur et habilitation. 1. Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en: a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions minimales énumérées à l'article 71 de la présente loi; b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les	L'article sous revue s'inspire très largement de l'article 3 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Le libellé appelle cependant les observations suivantes. Le Conseil d'État note que, selon le libellé du paragraphe 1er, lettre a), la licence du conducteur est valide si elle atteste les conditions minimales énumérés à l'article 71, alors que l'article 72	**Amendement 35** L'ancien article 70 devient le nouvel article 60, son intitulé est supprimé et le paragraphe (1) a) est remplacé par le texte suivant : « Art. 60. (1) Pour être admis et maintenu à la fonction de

infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire. 2. Les conditions relatives à l'obtention de la licence de conducteur, ci-après dénommée «licence de conducteur», et de l'habilitation de même que celles concernant leur validité respective, sont arrêtées aux articles 71 à 81.	prévoit en outre des conditions relatives aux aptitudes physiques et psychologiques auxquelles le demandeur d'une licence doit également satisfaire. Il y a lieu, soit de compléter le libellé du paragraphe 1er, lettre a), par une référence aux conditions prévues à l'article 72, soit de supprimer la référence à l'article 71. Par ailleurs, le Conseil d'État insiste à ce que le terme « minimales » soit supprimé à la lettre a). En effet, l'article 71 prévoit certes des conditions minimales en ce sens que les candidats doivent être âgés d'au moins vingt-et-un ans, être titulaires du permis de conduire au moins de la catégorie B et avoir atteint avec succès un niveau de scolarité minimal ; or, les termes « conditions minimales » pourraient également être compris comme se référant à une liste de conditions non exhaustive. C'est pourquoi le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour des raisons de sécurité juridique.	conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en: a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l' article **61**; » la référence aux articles 71 à 81 est à remplacer par les articles 61 à 71
Chapitre II - Conditions d'obtention de la licence de conducteur.		Le Chapitre II est renuméroté en Chapitre 13
Art. 71. Conditions minimales. 1. L'âge minimal pour être admis à des fonctions de conducteur est de 21 ans. 2. La scolarité de base requise pour être admis à des fonctions de conducteur est arrêtée à l'annexe XI sub 4 de la présente loi. 3. Le candidat doit être titulaire du droit de conduire catégorie B valide sur le territoire national.	L'article sous avis fixe les conditions minimales pour être admis à des fonctions de conducteur. Le Conseil d'État marque son accord avec l'approche selon laquelle la limite d'âge prévue pour les conducteurs de tramway au paragraphe 1er est de vingt-et-un ans et s'apparente dès lors à celle des chauffeurs de bus et non pas à celle des conducteurs de train. Au paragraphe 2, il est fait référence à une annexe XI sub 4, pour fixer le niveau de scolarité de base requis. Or, l'annexe XI n'indique pas ce niveau. Le Conseil d'État insiste dès lors à ce que, ou bien la référence soit corrigée, ou bien la condition relative au niveau de scolarité de base soit précisée directement dans la disposition sous examen. Par ailleurs, le Conseil d'État note qu'une condition relative à la scolarité figure à l'annexe X. Cependant, il ne partage pas l'approche particulière, qui semble être celle des auteurs du projet, selon laquelle le niveau de scolarité est à considérer parmi les caractéristiques médicales et psychologiques des candidats à une licence de conducteur. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen de l'Annexe X – Exigences médicales et psychologiques. Finalement, le Conseil d'État demande de remplacer le terme « droit de conduire » par « permis de conduire » tel qu'il est d'usage en relation avec les catégories du permis de conduire.	**Amendement 36** L'ancien article 71 devient le nouvel article 61, son intitulé est supprimé et les paragraphes (2) et (3) sont remplacés par le texte suivant : « (2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Éducation nationale dans ses attributions. » « (3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national. » Remarque : L'annexe X est modifiée en ce sens La différence entre « droit de conduire » et « permis de conduire » existe
Art. 72. Conditions d'aptitudes physiques et psychologiques. 1. Avant de pouvoir être admis à une fonction de conducteur tout candidat doit avoir subi avec succès un examen médical et un examen psychologique qui ont lieu au plus tôt dans les douze mois précédant l'obtention de la licence. Ces examens sont réalisés respectivement par un médecin et un psychologue reconnus par l'Administration. Ces examens portent sur les critères indiqués à l'annexe XII de la présente loi. 2. Tous ces examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. En aucun	L'article sous avis fixe les conditions d'aptitude physique et psychologique que les candidats doivent remplir en sus des conditions minimales arrêtées à l'article 71 pour être admis aux fonctions de conducteur. Il s'inspire de dispositions analogues figurant dans le règlement grand-ducal précité du 16 août 2010 qui a transposé la directive 2007/59/CE. La directive vise en principe tous les systèmes ferroviaires, mais autorise les États membres d'en exclure les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers. Le Luxembourg a opté pour cette option et a exclu le tramway du	**Amendement 37** L'ancien article 72 devient le nouvel article 62 et son intitulé est supprimé. Le mot « médecin » au deuxième alinéa du paragraphe (1) est complété par les mots « du travail » Le paragraphe (1) est complété par l'alinéa suivant :

cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi. 3. La constatation de l'aptitude physique à l'exercice de fonctions de conducteur et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un certificat médical, signé et daté par le médecin reconnu, dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le médecin ayant effectué l'examen. 4. La constatation de l'aptitude psychologique à l'exercice de fonctions de conducteur, et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un bilan psychologique, signé et daté par le psychologue reconnu dont l'original est remis au candidat examiné soit contre émargement, soit par envoi postal recommandé. La copie est à classer par le psychologue ayant effectué l'examen. 5. Toute contestation à propos d'un avis d'aptitude physique ou psychologique précité peut faire l'objet d'un recours auprès de l'Administration endéans un délai de trois mois à compter de la date où l'avis a été porté, conformément aux dispositions respectives des paragraphes précédents, à la connaissance du candidat. Sauf si l'Administration prescrit des examens complémentaires à réaliser aux frais du candidat et suite à sa demande, elle fait connaître son avis motivé dans les six semaines suivant l'introduction du recours. En cas d'examens complémentaires, cette décision est prise dans le délai d'un mois suivant la réception du dernier des bilans y relatifs. 6. Dans l'hypothèse où l'examen médical visé au paragraphe 3 ou l'examen psychologique visé au paragraphe 4 ont eu lieu à l'initiative de l'employeur deux copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 73 paragraphe 5, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 1 de l'article 73.	champ d'application de la loi précitée du 22 juillet 2009 qui sert de base légale à ce règlement grand-ducal. Ceci étant, en comparant les dispositions de la directive avec celles retenues dans le projet de loi sous revue, on constate que la directive prévoit que « le candidat justifie de son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen réalisé ou supervisé, selon la décision de l'État membre, par un psychologue ou un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe II, point 2.2 ». L'article 20 précise que le processus de reconnaissance ou d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Le projet de loi sous avis, par contre, ne prévoit aucune condition d'accréditation ou de reconnaissance pour le médecin ou le psychologue. Il a néanmoins réservé le volet de l'évaluation de l'aptitude psychologique à un « psychologue reconnu » et a, par ailleurs, étendu le spectre de l'évaluation incombant à ce dernier puisqu'elle comprend également l'examen des aptitudes cognitives (attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement), de la communication, et des aptitudes psychomotrices, vitesse de réaction, coordination gestuelle), qui dans la directive précitée figurent au point 2.1. de l'annexe II, qui fait partie de l'examen médical et est donc réservé au médecin. Le Conseil d'État se demande donc dans quelle mesure le texte sous avis confie à un « psychologue reconnu » par l'Administration sur base de critères non connus des examens qui relèvent de l'exercice médical. Dans ce contexte, le Conseil d'État rappelle que la profession de psychologue est une profession non réglementée au Luxembourg, et donc le titre de psychologue non protégé. Le « psychologue reconnu » fait donc subir au candidat un examen que ce dernier doit passer « avec succès ». Si le médecin effectue un examen médical et établit un certificat médical qui se prononce sur l'aptitude physique, le « psychologue reconnu » signe et date un « bilan psychologique ». Est-ce que ce bilan détermine si le candidat correspond ou non au profil psychologique requis ? Ce bilan peut mentionner une restriction, temporaire ou définitive, à l'exercice des fonctions de conducteur. Le Conseil d'État se demande quels éléments du profil psychologique constaté chez le candidat devraient évoluer, et de quelle manière, pour que la restriction puisse être levée. Au total, le Conseil d'État estime qu'il est préférable que l'évaluation de l'aptitude physique et psychologique soit confiée au seul médecin, qui établit un certificat unique évaluant aussi bien l'aptitude physique que l'aptitude psychique du demandeur de licence. L'alinéa 2 du paragraphe 5 fait état d'« examens complémentaires », en cas de recours du candidat. Selon la dernière phrase de cet alinéa, ces « examens complémentaires » sont à considérer comme des « bilans ». S'agit-il d'un nouvel examen auprès d'un autre médecin ou d'un autre « psychologue reconnu » ? Dans ce cas, il ne s'agit pas d'un examen complémentaire, qui ajouterait des éléments supplémentaires à ceux qui ont servi à l'établissement du certificat médical ou du bilan du psychologue, mais d'un nouvel examen. L'Administration donne un avis motivé, sauf si elle prévoit des « examens	Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants : une copie de leurs diplômes et un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné. Le paragraphe (2) est remplacé par le texte suivant : (2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi. Le deuxième alinéa du paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant : « L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours. Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat. L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives. » Le paragraphe (6) est supprimé. commentaire : Les précisions demandées par le CE ont abouti à une reformulation du texte qui diffère de celle du secteur ferroviaire (RGD 16 août 2010) mais qui a pour but d'améliorer la compréhension de l'article.

	complémentaires ». Le Conseil d'État suppose qu'il s'agit plutôt d'une décision que d'un avis. La dernière phrase évoque « cette décision ». Or, aucune décision n'est mentionnée dans le paragraphe en question, à moins que les auteurs considèrent que l'« avis motivé » correspond à une décision, ce qu'il faudrait dans ce cas préciser. La disposition figurant au paragraphe 6 prévoit que « dans l'hypothèse où l'examen médical visé au paragraphe 3 ou l'examen psychologique visé au paragraphe 4 ont eu lieu à l'initiative de l'employeur, deux copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 73, paragraphe 5, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 1er de l'article 73 ». Or, l'article 73, paragraphe 5, ne prévoit pas que des copies de ces documents soient systématiquement intégrées au registre. Ces documents seront-ils donc uniquement intégrés au registre si l'employeur introduit la demande à la place du candidat ? De même, l'article 73, paragraphe 1er, ne prévoit pas que des copies de ces documents soient obligatoirement annexées à la demande. Faut-il en conclure que ces documents ne seront donc uniquement joints à la demande si l'employeur introduit la demande à la place du candidat ? Si tel n'est pas le cas, l'alinéa 6 risque d'être dénué de sens. Le Conseil d'État note finalement que le projet sous avis ne comporte pas d'annexe XII et exige de renseigner la référence à l'annexe de façon correcte.	
Art. 73. Emission de la licence de conducteur. 1. Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom. Toute demande doit être accompagnée des documents spécifiés dans la procédure établie par l'Administration pour l'obtention d'une licence. 2. Le respect des conditions minimales visées à l'article 71 de la présente loi requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. Elle comporte l'émission d'une licence numérotée établie au nom du candidat intéressé et l'inscription dans le registre des licences visé au paragraphe 5 du présent article. 3. L'Administration délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires. Une attestation provisoire peut être délivrée par l'Administration. 4. La licence est délivrée en un seul exemplaire et appartient à l'Administration. Seule l'Administration est autorisée à la dupliquer sur demande motivée. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, une copie de la licence est délivrée à l'employeur ayant agi, conformément au paragraphe 2, au nom du candidat. 5. L'Administration met en place un registre de toutes les licences. Ce registre contient les informations relatives aux licences respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 79, ainsi que de celles	L'article sous avis prévoit la procédure d'émission des licences de conducteur et s'inspire en grande partie de l'article 7 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Or, à l'opposé des dispositions qui régissent les licences de conducteur dans le domaine ferroviaire, les auteurs ne prévoient aucune compétence professionnelle indispensable parmi les conditions préalables à la délivrance d'une licence de conducteur de tramway. Les compétences professionnelles dont doit disposer un conducteur de tramway sont fixées aux articles 74 et suivants et constituent les conditions pour l'obtention de l'habilitation. Si la licence de conducteur est octroyée par l'Administration des chemins de fer et s'apparente en quelque sorte à un permis de conduire d'une personne âgée d'au moins vingt-et-un ans et disposant d'une attestation de son état de santé physique et psychologique, l'habilitation est octroyée par l'employeur et elle concerne plus particulièrement les compétences nécessaires à la manipulation des différents sous-systèmes du tramway concernant, par exemple, la communication opérationnelle, la gestion du système de sécurité, la maîtrise de la conduite du véhicule de tramway et les compétences relatives à la maîtrise des infrastructures du réseau de tramway. L'article appelle, en outre, les observations suivantes : Le Conseil d'État demande aux auteurs de déterminer de façon claire et transparente soit au paragraphe 1er de l'article sous examen, soit dans un règlement grand-ducal, les documents que les candidats doivent soumettre lors de la demande en fonction des conditions à remplir selon les articles 71 et 72.	**<u>Amendement 38</u>** L'ancien article 73 devient le nouvel article 63, son intitulé est supprimé et les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant : **« Art. 63.** (1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom. Toute demande doit être accompagnée des documents suivants • Photocopie d'un document d'identité en cours de validité • Pièce justificative du niveau scolaire • Certificat d'aptitude psychologique • Certificat d'aptitude physique. • Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national (2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 60 et 61 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5. »

déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque licence.	Au paragraphe 2, il est prévu que « le respect des conditions minimales […] revient à l'Administration ». Le Conseil d'État est d'avis que le respect de ces conditions relève plutôt du candidat, alors que la vérification du respect de ces conditions revient à l'Administration. Le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 70 en ce qui concerne la suppression du terme « minimales » et les conditions requises, qui ne peuvent pas être uniquement celles figurant à l'article 71, alors que l'article 72 en comporte également. En outre, il y a lieu de revoir le libellé de la deuxième phrase du paragraphe qui est incompréhensible. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe sous examen.	La référence à l'article 79 est à remplacer par l'article 69
Chapitre III - Conditions d'obtention de l'habilitation.		**Le Chapitre III est renuméroté en Chapitre 13**
Art. 74. 1. Par compétences professionnelles relatives à l'habilitation, on entend les connaissances professionnelles et les capacités de les mettre en œuvre, telles que définies à l'annexe XII de la présente loi. 2. L'habilitation appartient à l'employeur qui l'établit. 3. L'habilitation émise par un employeur reste valide tant que son titulaire assure la fonction de conducteur auprès du même employeur.	Le Conseil d'État demande aux auteurs de renseigner correctement l'annexe à laquelle renvoient les articles sous examen. En effet, le projet de loi ne comporte pas d'annexe XII.	**Aux anciens articles 74 et 75 devenus les nouveaux articles 64 et 65, la référence à l'annexe XII est remplacée par annexe XI**
Art. 75. Avant de délivrer l'habilitation, l'employeur s'est assuré que le candidat: a) est titulaire d'une licence de conducteur valide; b) a réussi les examens sur les compétences professionnelles générales, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XII sub A, c) a réussi les examens sur ses compétences professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XII sub B, relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est délivrée; d) a réussi «les examens sur ses compétences» professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XII sub C, relatives à l'infrastructure pour laquelle l'attestation est délivrée; e) remplit le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe XII sub D ; f) a suivi avec succès une formation en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité prévu par la présente loi. Chaque employeur établit, conformément à la présente loi, ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des habilitations. L'employeur met à jour l'habilitation sans délai, chaque fois que le titulaire de l'habilitation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.		
Art. 76. La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. Le formateur doit être habilité à la conduite sur un réseau tramway depuis au moins 5 ans et	L'article sous examen prévoit que la formation nécessaire à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur et que celui-ci doit être habilité à la conduite sur un réseau tramway depuis au moins cinq ans et	**<u>Amendement 39</u>** L'ancien article 76 devenu le nouvel article 66 est remplacé par le texte suivant :

justifiant de compétences professionnelles dans le domaine de la formation.	justifier des compétences professionnelles dans le domaine de la formation. Cet article est à lire, par ailleurs, en parallèle à la disposition transitoire prévue à l'article 106, paragraphe 3, selon laquelle « la condition visée à l'article 76 devra être remplie » au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Le Conseil d'État note que les auteurs n'ont pas fait le choix de recourir à des formateurs ou centres de formation agréés par l'Administration ou le ministre tel que cela est requis pour la formation des conducteurs de train. Le libellé proposé appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'État. D'abord, il se demande selon quels critères les compétences professionnelles du formateur dans le domaine de la formation doivent être évaluées par l'employeur. Certes, l'habilitation est émise sous la responsabilité de l'employeur et par celui-ci. Étant donné cependant que la détention d'une habilitation est une des conditions énumérées à l'article 71 pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur et que l'Administration peut, selon l'article 91, lettre b), vérifier à tout moment la validité de l'habilitation, le Conseil d'État estime que l'article sous avis doit impérativement préciser les compétences professionnelles dans le domaine de la formation dont doit faire preuve le formateur. Ensuite, il note que, selon le dispositif sous avis, le formateur ne doit pas nécessairement disposer d'une habilitation pour le même type de système de tramway que celui pour lequel il dispense une formation, le libellé demandant à cet égard uniquement une habilitation « à la conduite sur un réseau tramway » sans autre précision. Le cas échéant, les formateurs pourraient également être détenteurs d'une habilitation à la conduite pour un ou plusieurs réseaux de tramway à l'étranger auquel cas la disposition transitoire prévue à l'article 106 serait cependant sans objet. Étant donné que le formateur doit également enseigner et sanctionner les connaissances relatives aux règles nationales de sécurité applicables au Luxembourg, le Conseil d'État estime que le formateur doit disposer d'une habilitation à la conduite pour un système évoluant sous ce régime de règles de sécurité et que la disposition transitoire à l'article 106, paragraphe 3, se justifie à cet égard. Il demande, dès lors, que le libellé de l'article sous examen soit précisé.	« **Art. 66.** La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe **XII.** Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tramway et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur. » Remarque Un candidat au poste de formateur doit pouvoir profiter de son expérience sur un autre réseau, toutefois préalablement à la prise de poste, l'employeur doit habiliter le formateur sur son propre réseau afin de s'assurer qu'il maîtrise les règles sécurité du réseau pour lequel il sera formateur.
Art. 77. L'employeur met en place un registre de toutes les habilitations. Ce registre contient également les informations relatives aux habilitations respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 81, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque attestation.	Sans observation.	L'ancien article 77 devient le nouvel article 67 La référence à l'article 81 est à remplacer par l'article 71
Chapitre IV - Validité de la licence de conducteur.		La numérotation du Chapitre IV est Chapitre 15
Art. 78. 1. Sous réserve des autres dispositions du présent titre, et pour autant qu'il respecte la condition relative à la détention du droit de conduire valide, une licence est valide pour une durée illimitée n'excédant pas l'âge légal de la retraite.	Le Conseil d'État demande de remplacer au paragraphe 1er le terme « il » par celui de « conducteur » et aux paragraphes 1er et 3, l'expression « droit de conduire » par celle de « permis de conduire », tel qu'il est d'usage en relation avec les catégories de permis de conduire.	Au paragraphe 1er le terme « il » par celui de « conducteur » et aux paragraphes 1er et 3, l'expression « droit de conduire » par celle de « permis de conduire » La référence à l'annexe XI est remplacée par annexe X

2. L'aptitude médicale et psychologique du titulaire doit être attestée : a) par des examens médicaux périodiques de contrôle de l'aptitude physique et psychologique. La périodicité de ces examens, ainsi que leur contenu sont fixés à l'annexe XI sub 3. Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3, 4 et 6 de l'article 72, sauf que les copies des avis visés audit paragraphe 6 sont respectivement transmises à l'employeur et à l'Administration; b) par un examen médical ou psychologique de contrôle si de l'avis de l'Administration, de l'employeur, du médecin ou du psychologue reconnus des circonstances particulières l'imposent. Sans préjudice de ce qui précède, un examen médical de contrôle est effectué d'office préalablement à la reprise des fonctions de conducteur : – après une absence pour cause de maladie professionnelle; – après un congé de maternité; – après une absence à temps plein en raison d'un congé parental ou d'un congé sans traitement d'une durée supérieure à 2 mois; – après un arrêt de travail pour cause d'accident de travail; – après un arrêt de travail continu de trente jours ou plus pour cause de maladie ou d'accident non professionnel; – en cas d'absences répétées pour raisons de santé; – en cas de restitution de la licence temporairement retirée, suspendue ou modifiée, notamment pour des raisons médicales en conformité de l'article 79. Les modalités relatives à ces examens sont celles prévues, respectivement aux paragraphes 3 à 6 de l'article 72. 3. Le titulaire d'une licence doit informer l'Administration et son employeur dans les plus brefs délais du retrait ou de la suspension de son droit de conduire.	Le Conseil d'État demande aux auteurs de renseigner correctement l'annexe à laquelle renvoie l'article sous examen. En effet, le projet sous examen ne renseigne pas à l'annexe XI sur une périodicité des examens médicaux et psychologiques. Si les auteurs visent les périodicités mentionnées à l'annexe 10, le Conseil d'État s'interroge sur le sens de l'expression « affectation ». S'ils visent la délivrance de la licence, il faut le spécifier ; s'ils visent l'affectation à un poste de travail, le Conseil d'État se demande si cette périodicité d'examens ne fait pas double emploi avec celle des examens du médecin de travail. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'État se demande si l'examen de contrôle imposé préalablement à la reprise de fonction de conducteur n'est pas plutôt de l'attribution du médecin de travail, puisqu'il s'agit de s'assurer de l'aptitude au poste, alors que les examens relatifs à la délivrance s'apparentent plutôt à ceux en rapport avec la délivrance d'un permis de conduire.	Remarque : La référence à l'article 72 est à remplacer par l'article 62 **<u>Amendement 40</u>** La dernière phrase du point a) paragraphe (2) est remplacée comme suit : « Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 l'article 62 » Le dernier tiret du paragraphe (2) point b) de l'ancien article 78, devenu le nouvel article 68 est remplacé par le texte suivant : « - en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article **69**. « Commentaire : il n'y a pas eu d'avis du CE sur ce point. Toutefois il nous est apparu utile de corriger ce point extrait de la législation ferroviaire. Dans ce cas de figure, une licence ne peut pas être temporairement retirée (dans ce cas elle est suspendue) ou modifiée. La référence à l'article 79 est à remplacer par l'article 69 La référence à l'article 72 est à remplacer par l'article 62 paragraphe 3 à 5
Art. 79. Lorsque le titulaire d'une licence obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 78, la licence est, suivant le cas, a) retirée, s'il ne remplit définitivement plus une ou plusieurs des conditions visées à l'article 78 précité; b) suspendue, s'il ne remplit temporairement pas une ou plusieurs des conditions visées audits articles 71 et 78 ; c) modifiée, s'il en résulte une inaptitude partielle entraînant une restriction médicale temporaire ou définitive lors de l'exercice des fonctions de conducteur. Toute suspension de licence peut être terminée dans l'hypothèse	L'article sous avis détermine la procédure de retrait ou de suspension des licences de conducteur et s'inspire en grande partie de l'article 15 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Le Conseil d'État entend que la licence de conducteur est suspendue quand le titulaire se voit retirer temporairement son permis de conduire. Étant donné que la condition que le conducteur doit disposer d'un permis de conduire valable est expressément mentionnée au paragraphe 1er de l'article 78, il n'est pas nécessaire de mentionner l'article 71 à la lettre b) de l'article sous revue. En effet, le respect des conditions minimales	La référence au point b) de l'ancien article 79 relative à l'article 71 est supprimée. La référence à l'article 78 est à remplacer par l'article 68

où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives telles que prescrites par la présente loi. La décision portant retrait, suspension ou modification d'une licence appartient à l'Administration. Elle est immédiatement portée à la connaissance du titulaire et de son employeur sous pli recommandé avec accusé de réception.	d'âge et de scolarité ne pouvant pas se perdre, la seule raison de mentionner plus particulièrement l'article 71 à la lettre b) ne peut consister en une suspension temporaire du permis de conduire.	
Chapitre V - Validité de l'habilitation.		La numérotation du Chapitre IV est Chapitre 16
Art. 80. Afin qu'une habilitation reste valide, son titulaire doit: a) remplir les critères de validité de la licence énumérés au chapitre IV, b) se soumettre, à une vérification périodique de ses compétences professionnelles portant sur les exigences énoncées à l'article 75 sub b) à e). Les modalités de vérification périodique sont celles indiquées à l'article 76. La responsabilité du suivi des conducteurs, y compris la formation continue, ainsi que des programmes de formation proprement dit, sont régis dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité de l'employeur. d) effectuer au moins, tous les six mois, un parcours représentatif sur les lignes sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler. Le cas échéant, le conducteur effectuera le prochain parcours sur le réseau accompagné par une personne du personnel d'encadrement du conducteur disposant d'une habilitation valide. Le délai prévu ci-dessus recommence à courir à partir de la date de la conduite accompagnée. Tout conducteur ne remplissant plus les conditions ci-dessus, doit se soumettre, préalablement à la reprise des fonctions de conducteur, à une formation complémentaire. Les modalités de réussite relatives à cette formation complémentaire sont celles indiquées à l'article 76. En cas de réussite de celle-ci, le délai prévu ci-dessus commence à courir à partir de la date de renouvellement de l'habilitation.	À la lettre a), le Conseil d'État exige que le libellé renseigne correctement que les critères de validité de la licence sont énumérés au chapitre III du présent titre. A la lettre b), le Conseil d'État constate que l'article 76 ne précise pas de modalités de vérification des compétences professionnelles et insiste dès lors à ce que le texte soit revu. À l'alinéa 2, le Conseil d'État exige de revoir les termes « préalablement à la reprise des fonctions de conducteur ». En effet, tout conducteur qui ne remplit plus les conditions prévues à l'alinéa 1er devrait se voir retirer son habilitation. Le Conseil d'État propose dès lors qu'une formation complémentaire devrait être suivie avec succès par le conducteur afin que son habilitation puisse être renouvelée. Au dernier alinéa, le Conseil d'État note encore que l'article 76 n'indique pas de modalités de réussite des formations complémentaires et insiste dès lors à ce que le texte soit revu.	**<u>Amendement 41</u>** L'ancien article 80, devenu le nouvel article 70 est modifié comme suit : A la fin de l'avant dernier alinéa, le bout de phrase « à une formation complémentaire » est remplacé par « à la formation de conducteur » A la dernière phrase, les mots « cette formation complémentaire » sont remplacés par « la formation ». Les différentes références à des articles sont corrigées et le petit d) est remplacé par la lettre c).
Art. 81. La fréquence de la vérification périodique prévue à l'article 80 est fixée en respectant les périodicités minimales suivantes: a) connaissance de l'infrastructure (y compris des lignes et des règles d'exploitation): tous les ans ou après toute absence de plus de 12 mois sur l'itinéraire concerné; b) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans. Les vérifications reprises sub a) et b) ci-devant sont réalisées par un formateur.	Sans observation.	L'ancien article 81 devient le nouvel article 71 La référence à l'article 80 est à remplacer par l'article 70
Art. 82. Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 80 b), l'habilitation est, suivant le cas, a) retirée, s'il ne réussit définitivement plus à la vérification périodique telle que prévue sub 75 (c et d; (matériel roulant et infrastructure); b) suspendue, s'il ne réussit temporairement pas à la vérification	L'article sous examen régit le cas des conducteurs qui n'ont pas réussi aux examens de vérification des compétences professionnelles prévus à l'article 80, lettre b). À cet égard, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il faut entendre par ne pas réussir temporairement une vérification des compétences et à partir de quand, le formateur peut ou doit constater que le conducteur ne réussit définitivement plus cette vérification. En outre, le Conseil d'État note que la seule	**<u>Amendement 42</u>** L'ancien article 82 devient le nouvel article 72et le premier alinéa est remplacé par le texte suivant : « **Art. 72.** Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 80 b), l'habilitation est, suivant le cas,

périodique telle que prévue sub 75 c et d) c) modifiée, s'il ne réussit temporairement pas à la vérification périodique telle que prévue sub 75 b) c) et d). En cas de cessation des relations de travail entre le conducteur et son employeur, l'habilitation est retirée. Toutefois, le titulaire reçoit un extrait du registre lui permettant de justifier de ses compétences professionnelles auprès d'un nouvel employeur dont celui-ci pourra tenir compte. Le retrait, la suspension, la modification ou le renouvellement d'une habilitation est effectué par l'employeur. Toute habilitation, suspendue peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par la présente loi.	différence entre la suspension (lettre b) et la modification (lettre c) d'une habilitation est que la modification peut également intervenir dans le cas où le détenteur de l'habilitation ne réussit pas la vérification des compétences professionnelles générales. Or, ne faudrait-il pas suspendre, voire même retirer une habilitation, particulièrement dans ce cas-là ? De façon plus générale, le texte ne renseigne pas en quoi consiste exactement une modification de l'habilitation. S'il s'agit d'une modification de l'habilitation suite à l'échec du titulaire lors de la vérification des compétences professionnelles spécifiques portant sur un type de matériel roulant ou d'infrastructure pour lequel l'attestation est délivrée en particulier, il y a lieu de le préciser dans le libellé et de prévoir la modification de l'habilitation uniquement pour ce cas spécifique. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au libellé de l'article sous revue en raison de l'imprécision des textes portant atteinte à la sécurité juridique.	a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article **65** b), c) et d) b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article **65** b), c) et d). L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit : « Le retrait ou la suspension d'une habilitation est effectué par l'employeur. » La référence à l'article 80 est à remplacer par l'article 70 et la référence à l'article 75 est à remplacer par l'article 65
Chapitre VI - Suivi des licences et des habilitations.		La numérotation du Chapitre VI est Chapitre 17
Art. 83. 1. Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les habilitations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides. Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer temporairement ou définitivement son emploi et le maintien de sa licence ou de son habilitation, l'entreprise de tramway ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires, notamment, dans le cadre de la validité de la licence visée à l'article 78 de la présente loi, pour informer l'Administration de sa décision motivée.	Les articles sous avis reprennent les dispositions de l'article 20, du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Soit les auteurs maintiennent la structure de cet article 20 et reprennent le libellé de l'article 84 sous avis comme paragraphe 2 de l'article 83 sous avis, soit ils suppriment la présentation de l'article 83 en un seul et unique paragraphe 1er.	La numérotation en paragraphe 1. est supprimée La référence à l'article 78 est à remplacer par l'article 68, celle à l'article 77 par l'article 67 et l'annexe XII par l'annexe X
Art. 84. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause temporairement ou définitivement son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise de tramway, le gestionnaire de l'infrastructure, ou l'Administration selon le cas. Dès qu'une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe XII, point 3.2., de la présente loi et, si nécessaire, le retrait de l'habilitation ainsi que la mise à jour du registre prévu à l'article 77 de la présente loi. L'Administration est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.		
Chapitre VII - Dispositions relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement d'un conducteur.		La numérotation du Chapitre VII est Chapitre 17

Art. 85. Nul conducteur ne doit, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.	Articles 85 à 89 Les articles sous avis constituent des copies exactes des articles 23 à 27 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010 et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.	Les anciens articles 85 à 89 deviennent les nouveaux articles 75 à 79
Art. 86. Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur supérieure à 0,2 gramme par litre de sang ou de 0,09 mg par litre d'air expiré.		
Art. 87. Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise de substances psycho actives telles que drogues et stupéfiants ou substances thérapeutiques susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.		
Art. 88. En cas de traitement médical, le conducteur doit attirer l'attention de son médecin traitant sur le besoin de vigilance et de concentration que requiert l'exercice de ses fonctions. En outre, lors des visites auprès du médecin reconnu il doit informer celui-ci des médicaments qui lui ont été prescrits.		
Art. 89. L'employeur doit veiller à l'information des conducteurs sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent chapitre ainsi que sur les sanctions pouvant être prises à l'égard de contrevenants, en cas de consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement.		
Chapitre VIII - Tâches de l'Administration.		La numérotation du Chapitre VIII est Chapitre 19
Art. 90. 1. L'Administration accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire: a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément à l'article 73; b) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance des habilitations les demandes motivées de suspension des habilitations, conformément à l'article 92; c) tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 72, paragraphe 5; d) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 69; e) effectuer les contrôles prévus aux articles 91 et 92. L'Administration répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.	L'article sous examen est à supprimer pour être redondant par rapport à l'article 4 qui définit les missions de l'Administration des chemins de fer.	L'article 90 n'est pas redondant de l'article 4 point e) : il le complète et ce vu l'étendue des tâches de l'ACF dans le cadre de la formation des conducteurs de tramway. Les références à l'article 73 sont à remplacer par 63, celle au 92 par l'article 82, celle au 69 par 59 et celle aux articles 91 et 92 par les articles 81 et 82
Chapitre IX - Contrôles et sanctions.	Pour ce qui est de l'intitulé du Chapitre IX Contrôles et sanctions, le Conseil d'État demande de remplacer le terme	L'intitulé du Chapitre IX est remplacé par Chapitre 19 – Contrôles et mesures administratives

	« sanctions » par « mesures administratives », étant donné que le chapitre ne prévoit aucune sanction, mais uniquement des mesures administratives.	
Art. 91. A tout moment, l'Administration peut, en particulier, prendre les mesures nécessaires pour vérifier: a) le respect du présent titre par des contrôles ; b) à bord des tramways circulant sur le réseau de tramway, si le conducteur est muni d'une licence et d'une habilitation valides. Nonobstant la vérification prévue au paragraphe ci-dessus, en cas de négligence commise au travail, l'Administration peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 75 sub b) et c; c) par tout autre moyen, si le conducteur en question remplit les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions de conducteur qu'il assure, telles que ces conditions sont fixées par le présent titre;	Sans observation.	L'ancien article 91 devient le nouvel article 81 La référence à l'article 75 est à remplacer par l'article 65
Art.92. Au cas où l'Administration constate ou estime, lors d'une vérification prévue à l'article précédent, qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes: a) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une licence qu'elle a délivrée, elle suspend ou retire la licence en fonction de l'importance de l'irrégularité constatée. L'Administration notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Le cas échéant, elle indique également la procédure à suivre en vue de l'annulation de sa décision; b) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une habilitation, l'Administration s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'habilitation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'Administration dans un délai de quatre semaines. L'Administration a la faculté d'interdire à un conducteur d'opérer sur le réseau de tramway en attendant l'information de la part de l'entreprise de tramway.	Le Conseil d'État est à se demander pourquoi l'Administration ne pourrait pas interdire à un conducteur d'une entreprise gestionnaire du réseau d'opérer sur le réseau de tramway et demande, le cas échéant, de remplacer la fin de la dernière phrase par les termes suivants : « […] de la part de l'entité ayant émis l'habilitation ».	Le dernier bout de phrase « de la part de l'entreprise de tramway » par les termes suivants : « […] de la part de l'entité ayant émis l'habilitation ».
Art. 93. Dans l'hypothèse où l'Administration juge qu'un conducteur assurant la conduite d'un tramway constitue une menace grave pour la sécurité, elle peut immédiatement exiger sa relève et lui interdire d'opérer sur le réseau de tramway jusqu'à ce qu'une décision soit prise conformément aux dispositions de l'article précédent.	Le Conseil d'État estime que l'article sous revue manque de plus-value normative par rapport à l'article 92 et propose de le supprimer.	Remarque : Dans l'article 92, l'Administration s'adresse à l'entité ayant émis l'habilitation et elle demande la suspension ou un contrôle supplémentaire. A l'article 93, l'Administration juge que la non-conformité est si grave qu'elle exige la relève immédiate et l'interdiction d'opérer sans attendre la prise de position de l'entité émettrice de l'habilitation. L'article 93 a donc une valeur normative.
Art. 94. Les mesures prises en exécution des articles 92 et 93 comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 73 et 77.	Sans observation.	L'ancien article 94 devient le nouvel article 84 Les références aux articles 92 et 93 sont remplacées par 82 et

		83 alors que les références aux articles 73 et 77 sont remplacées par 63 et 67
Art. 95. En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution du présent titre, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. Il en est de même des autres litiges relatifs à toute autre mesure ou décision prise en exécution du présent titre, sous réserve, le cas échéant, que le requérant ait épuisé les moyens de recours y prévus. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.	Le Conseil d'État exige la suppression de l'alinéa 1er de l'article sous revue, la compétence des juridictions luxembourgeoises en la matière allant de soi. À l'alinéa 2, il importe de préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par « peut4 faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente ». En effet, il ne ressort pas du dispositif ainsi libellé si la requête de révision constitue une étape facultative ou obligatoire avant que le requérant ne s'adresse à la juridiction compétente. Finalement, le Conseil d'État tient à attirer l'attention des auteurs sur le fait qu'un recours contre une décision d'habilitation prise par l'employeur relève d'une juridiction civile alors que l'article sous avis prévoit à cet égard une requête de révision à adresser à l'Administration. Se pose dès lors la question de savoir si le recours contre une décision d'habilitation ne change pas la nature du recours contentieux, sachant que le recours contre une telle décision relève en principe des juridictions administratives.	L'alinéa 1 de l'article 95 est supprimé **<u>Amendement 43</u>** L'ancien article 95 devenu le nouvel article est libellé comme suit : « **Art. 95.** Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête. » Remarque : Le libellé s'est inspiré de l'article 34 du Règlement Grand-Ducal du 16 août 2010. De l'avis de l'ACF, le recours contre une décision concernant la licence doit se faire auprès du ministre
Titre IX - Dispositions modificatives.		L'intitulé Titre IX est supprimé et remplacé par Chapitre 21
Article 96. L'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit : 1° Le texte actuel de l'article est réuni sous un paragraphe 1er. 2° Un paragraphe 2 est ajouté avec le texte suivant : « 2. A l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par la loi du … 2016 relative à la sécurité-tramway.»	Selon le Conseil d'État, il est superfétatoire de prévoir dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, qu'à l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par le texte sous avis. En effet, ce dernier est une loi spéciale, qui régit spécifiquement les questions en relation avec la sécurité du tram et qui, de par ce fait, peuvent déroger le cas échéant aux dispositions plus générales de la loi précitée du 14 février 1955.	L'article 96 est supprimé Remarque : La proposition de rajouter un paragraphe 2 s'inscrivait dans une approche pragmatique : qui, des utilisateurs non juristes de la loi et de l'arrêté grand-ducal de 1955 (Code de la route), saura que la loi tramway est une loi spéciale et dispense à ce titre d'une dérogation par rapport à l'article 1er de la loi de 1955 ? Cet article 1er renvoie à l'arrêté grand-ducal de 1955 pour ce qui est des mesures de police qu'il énumère ; sauf à savoir l'existence d'une loi spéciale et les conséquences juridiques particulières qui en découlent, l'utilisateur non juriste pensera que le tram devra se conformer à l'ensemble de ces mesures, alors que seules les prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière lui sont applicables. Quoi qu'il en soit, les auteurs suivent la proposition du Conseil d'Etat

[4] Mis en évidence par le Conseil d'État.

Article 97. Le paragraphe 1er de l'article 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est modifié comme suit : 1° A l'alinéa 1er, la mention *« transports publics de personnes »* remplace la mention *« transports en commun de personnes »*. 2° Le premier tiret de l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant : « – les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de véhicules-tramways, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national; »	Les articles sous examen se limitent à remplacer aux articles visés de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics les termes « transports en commun » par « transports publics » et les termes « train-tram » par « véhicules-tramways » et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.	Les anciens articles 97 et 98 deviennent les nouveaux articles 86 et 87
Article 98. A l'article 4 de la loi du 29 juin 2004 précitée, alinéas 2 à 4 ainsi qu'à l'article 7bis, paragraphe 1er, alinéa 1er et paragraphe 2, alinéa 2, le terme *« transports publics »* remplace le terme *« transports en commun »*.		
Article 99. La première phrase du paragraphe 2 de l'article 24 de la loi du 29 juin 2004 précitée est remplacée par le texte suivant : « Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement, dans les limites techniquement possibles, sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. »	La disposition de l'article 24 de la loi susmentionnée selon laquelle « les conducteurs des moyens de transport affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement » sur injonction des « officiers et agents de police judiciaire » est complétée par les termes « dans les limites techniquement possibles ». D'après le commentaire des articles, l'ajout se justifierait par le fait que « la distance d'arrêt du tramway n'est […] pas comparable avec celle des autres véhicules, dont l'immobilisation est plus prompte ». Or, en premier lieu, tel que le libellé est formulé, les limites techniques ne s'appliquent pas spécifiquement aux tramways, mais à tous les véhicules interpellés et, en second lieu, le Conseil d'État ne perçoit pas la plus-value normative de cet ajout. En effet, les limites techniques et opérationnelles imposent déjà actuellement des distances d'arrêt différentes selon qu'il s'agit d'une voiture, d'un autobus transportant des passagers en circulation urbaine ou de poids lourds. Le Conseil d'État insiste dès lors auprès des auteurs du texte pour que cet ajout soit supprimé.	**<u>Amendement 44</u>** L'ancien article 99 est supprimé
Article 100. L'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, est remplacé par le texte suivant : « <u>Art.1er.</u> (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, des chemins de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines. (2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer, ainsi que des accidents graves survenus dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi. »	Les articles sous revue visent à étendre la compétence de l'Administration des enquêtes techniques aux accidents intervenant dans le cadre de la circulation de véhicules sur la voie publique en apportant à la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer les modifications nécessaires aux articles 1eret 2, et en la complétant par un nouvel article 2bis. Or, si pour les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer, la loi précitée indique avec précision les accidents suite auxquels une enquête technique doit obligatoirement être effectuée, il en est tout autrement pour le domaine des accidents de la circulation sur les voies publiques. En effet, l'article 102 du projet sous avis prévoit l'introduction d'un article 2bis dans la loi précitée du 30 avril 2008	**<u>Amendement 45</u>** Le paragraphe (2) de l'article 1er de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer est remplacé par ce qui suit : « (2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi. »

Art. 101. La phrase introductive du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacée par le texte suivant : « Art. 2. (1) L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et du chemin de fer, chaque fois: »	selon lequel « l'enquête technique peut[5] être effectuée après un accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes », sur demande du ministre ou sur décision du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. Selon le paragraphe 2 de l'article 2bis, l'Administration des enquêtes techniques procède ensuite d'abord à une analyse préliminaire avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique effective. Le Conseil d'État comprend l'utilité d'une intervention de l'Administration des enquêtes techniques suite à des accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Il tient cependant à rappeler que la loi précitée du 30 avril 2008 transpose la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. Ladite directive prévoit expressément, en son article 2, que les États membres peuvent exclure les tramways des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la directive 2004/49/CE, ce que le Luxembourg a par ailleurs fait à l'article 1er de la loi précitée du 22 juillet 2009. Le Conseil d'État note cependant que, par les articles 100 à 102, les auteurs du projet introduisent la possibilité d'enquêtes techniques pour des accidents impliquant directement ou indirectement le système du tramway ou ses sous-systèmes. Le Conseil d'État est dès lors à se demander s'il n'y a pas lieu d'appliquer, à l'égard des accidents pouvant impliquer le tramway, les dispositions de la directive 2004/49/CE. Ainsi, le Conseil d'État note que le libellé proposé à l'article 102, définit un accident grave comme celui entraînant des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes, alors que la directive 2004/49/CE définit l'accident grave comme « toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire ; on entend par « importants dommages » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions EUR ». Par ailleurs, la loi précitée du 30 avril 2008 à modifier reprend cette définition pour les besoins des accidents de train. Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé définissant l'accident grave à l'article 102, pour incohérence de texte portant atteinte à la sécurité juridique. Par ailleurs, le Conseil d'État est à se demander pourquoi les auteurs prévoient dans le cas des accidents sur les voies publiques uniquement une faculté dans le chef du ministre et du directeur de l'Administration d'enclencher une enquête, alors que les circonstances qui rendent obligatoire une enquête technique dans les autres domaines sont décrites avec précision à l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 et que dans ce cas, il n'est pas prévu que le ministre ou le directeur puissent agir de leur propre gré. Certes, les accidents dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sont nombreux et ne nécessitent pas dans tous les cas une enquête technique malgré un dégré de	**Amendement 46** L'ancien article 101 est complété par le texte suivant : Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant : « - du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes, »
Art. 102. La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit: « Art.2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du ministre ou sur décision du Directeur de l'Administration des enquêtes techniques. (2) L'Administration des enquêtes techniques décide, après une analyse préliminaire, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité. »		**Amendement 47** L'article 102 est remplacé par le texte suivant : « Art.2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité (2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité. » Remarque : Un nouvel article 2.bis est ajouté, dont le premier paragraphe étend le champ d'application de la loi au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'administration, l'article donne la possibilité, sans toutefois en faire une obligation, de procéder à une enquête technique en cas d'accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes. La volonté étant de donner la possibilité à l'AET d'émettre des recommandations de sécurité très ciblées afin d'éviter les risques majeurs identifiés. Le paragraphe (2) définit le processus d'enquête technique dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques afin de limiter les moyens à mettre en œuvre aux seuls cas où une amélioration de la sécurité par la prévention est à attendre. Au vu des moyens restreints dont dispose l'AET, il est ainsi prévu de

[5] Mis en évidence par le Conseil d'État.

	gravité éventuellement élevé. Le Conseil d'État est cependant d'avis qu'il y a lieu de cerner davantage les situations qui rendent obligatoires les enquêtes dans le cas des accidents routiers. En outre, le Conseil d'État note que le texte exclut toute enquête technique suite à des accidents intervenus sur des tronçons du tramway qui, le cas échéant, se situent en dehors de la voie publique. Finalement, les auteurs introduisent la notion d'« analyse préliminaire », analyse après laquelle seulement l'Administration décide de la suite de l'enquête technique. Or, le texte reste encore muet quant aux conditions dans lesquelles une pareille analyse préliminaire est effectuée et sous quelles conditions l'Administration peut décider de poursuivre, ou non, l'enquête technique. Le Conseil d'État note, par ailleurs, qu'une « enquête préliminaire » n'est pas prévue dans la directive 2004/49/CE.	procéder d'abord à une analyse des informations recueillies, avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique.
Art. 104. L'article L.215-1, premier alinéa, du Code du travail est complété *in fine* par le bout de phrase suivant : *«, hors les tramways. »*	L'article sous examen vise à exclure les conducteurs de véhicules-tramways des dispositions de l'article L.215 du Code du travail régissant la durée de travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train. Afin de rendre la disposition plus lisible, le Conseil d'État propose de libeller le bout de phrase qu'il est prévu d'ajouter in fine à l'article L.215-1 de la façon suivante : « …, hormis les conducteurs de tramways tels que définis à l'article 2 de la loi du XXX relative à la sécurité du tramway. »	

		L'ancien article 104 devenu le nouvel article 92 est libellé comme suit : L'article L.215-1, premier alinéa, du Code du travail est complété in fine par le bout de phrase suivant « hormis les conducteurs de tramways tels que définis à l'article 1 de la loi du XXX relative à la sécurité du tramway »
Titre X - Dispositions finales.		Le titre X est renuméroté et libellé Chapitre 22 – Dispositions transitoire, dérogatoire et finales
Art. 105. Les annexes I à XII font partie intégrante de la présente loi.	Malgré le fait que les annexes soient détachées du corps de l'acte, elles sont néanmoins censées en faire partie intégrante. L'article sous avis est dès lors à supprimer.	L'article 105 est à supprimer
Art. 106 – Dispositions transitoires. 1. Une licence d'activité valable pour trois mois peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée auprès du ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi. 2. Une certification de sécurité valable pour un an peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée au ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi. Au plus tard un an après la délivrance de la certification de sécurité, l'entité doit être titulaire de la certification de sécurité visée au Titre V de la présente loi. 3. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition visée à l'article 76 devra être remplie.	Pour ce qui est du paragraphe 3, le Conseil d'État renvoie à l'examen de l'article 76. Par ailleurs, il doit s'opposer formellement au libellé de ce paragraphe pour être contraire au principe de la sécurité juridique. En effet, la disposition transitoire ne précise pas laquelle des conditions prévues à l'article 76 est visée. Est-ce que, dans les cinq premières années, le formateur ne doit pas être désigné par l'employeur, est-ce qu'il ne doit pas disposer de compétences professionnelles dans le domaine de la formation ou est-ce qu'il ne doit pas disposer, depuis cinq ans au moins, de l'habilitation nécessaire ?	**<u>Amendement 48</u>** Le paragraphe (3) de l'ancien article 106 devenu le nouvel article 93 est remplacé comme suit : « (3) Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie. » La référence au titre V est remplacée par Chapitre 5 Commentaire : Dans un souci de clarté en vue de l'application de cette disposition transitoire, la condition visée a été introduite dans l'article en question.
Art. 107. Dispositions dérogatoires. Par dérogation aux dispositions de l'article 70, l'obligation de posséder une habilitation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur possédant une habilitation valide pour la partie de l'infrastructure concernée, appelé ci-après pilote, se tient aux côtés du conducteur durant la conduite: a) pour la circulation d'engins spécialisés à l'entretien des voies, dont la conduite est assurée par des conducteurs qui n'ont pas les connaissances de l'infrastructure requise; b) pour des services exceptionnels uniques avec du matériel historique ; c) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau tramway, ainsi qu'à l'occasion d'un parcours d'essai; d) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.	Sans observation.	La référence à l'article 70 est à remplacer par l'article 60
Art. 108. La référence à la présente loi peut se faire sous une		

forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi du … relative à la sécurité-tramway ».		
Art. 109. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.		

Annexes I à III	Les annexes sous avis s'inspirent des annexes I à III de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Le Conseil d'État demande cependant que les dispositions soient adaptées au système du tramway. Ainsi, l'annexe III fait référence au point « 1.2. Fiabilité, disponibilité » aux trains, alors que ce terme n'est pas utilisé par ailleurs dans le projet sous avis.	**Remplacer le terme « train » par « tramway »**
Annexe IV	Les mots en latin sont à omettre. Ainsi, les mots « mutatis mutandis » sont à supprimer au point 4.	**Supprimer les mots latins « mutatis mutandis » au point 4**
Annexe V	Le libellé gagnerait en lisibilité s'il indiquait qu'il s'agit d'organismes compétents pour l'établissement de la déclaration de vérification de la conformité aux normes et spécificités techniques requise en vue de l'autorisation de mise en service de sous-systèmes du système tramway. En outre, au point 6, le texte est à revoir afin d'en supprimer les passages issus du texte original qui sont inutiles dans le contexte du projet sous avis.	
Annexe VI	Sans observation	
Annexe VII	Le Conseil d'Etat propose d'intituler l'annexe VII comme suit : « Gestion des risques »	**Modifier l'intitulé comme suit : « Gestion des risques »**
Annexe VIII	Au point 1, il est prévu que l'organisme d'évaluation doit satisfaire à toutes les exigences de la norme ISO/IEC17020 : 2012 et ses modifications ultérieures. Or, comme il est question de l'observation de normes internationales de la série ISO/IEC, le Conseil d'État rappelle que le caractère contraignant de normes internationales et leur applicabilité aux administrés ne sont donnés que si ces dispositions ont fait l'objet d'une publication en due forme, conformément aux exigences de l'article 112 de la Constitution. En conséquence, l'opposabilité et la valeur contraignante de la norme ISO/IEC17020 : 2012 ne sont pas données.[6]	
Annexe IX	Sans observation	

[6] Avis du Conseil d'État du 19 janvier 2016 sur le projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne (N° CE : 51.349, doc. parl. n° 6885[1]) ; Cour adm., arrêt du 29 novembre 2005, n° 19768C.

Annexe X	Le Conseil d'État n'est pas d'avis que le niveau de scolarité que les candidats à une licence de conducteur doivent avoir atteint devrait figurer parmi les exigences médicales et psychologiques et propose de les reprendre parmi les compétences professionnelles fixées à l'annexe XI. Il estime que les examens psychologiques figurant au point 2.2. devraient figurer au point 21 en tant qu'examens médicaux, à l'instar de la directive 2007/59/CE. En ce qui concerne les examens médicaux, le Conseil d'État suggère d'appliquer, pour les conducteurs de tramways, les exigences retenues pour les chauffeurs de bus. En effet, la directive 2014/85/UE de la Commission du 1er juillet 2014 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire a pris en considération les nouvelles connaissances scientifiques relatives aux pathologies qui affectent l'aptitude à la conduite, concernant notamment l'évaluation des risques associés pour la sécurité routière et de l'efficacité avec laquelle les traitements préviennent lesdits risques. De nombreuses études et recherches publiées récemment ont confirmé que le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil constituait l'un des facteurs de risque les plus importants d'accidents de la route. Par conséquent, cette pathologie a été prise en considération dans le cadre de la législation de l'Union européenne relative au permis de conduire. Ainsi, le point 6.2.3 de l'article 77 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 prévoit que, pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, les intéressés porteurs d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil, modéré ou sévère, sous traitement sont soumis à un examen médical régulier, au moins chaque année, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue. Le Conseil d'État propose de faire figurer une telle disposition dans l'annexe sous revue.	**Le niveau de scolarité est précisé dorénavant à l'article 71 et retiré de cette annexe (la meilleure option)** **Par conséquent, la proposition ACF est de supprimer le point 4 de l'annexe X** **Propositions ACF** **2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY AVANT AFFECTATION** **3. EXAMENS PERIODIQUES APRES DELIVRANCE DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY AFFECTATION**
Annexe XI	Sans observation	
Nouvelle Annexe XII		**<u>Amendement 50</u>** **Annexe XII :** Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants : 1) Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte 2) La po**sition** professionnelle du formateur 3) L'ingénierie pédagogique ~~4)~~ L'animation de la formation et les outils d'animation 5) Gérer la diversité et les situations difficiles en formation 6) L'évaluation de la formation

02

Session ordinaire 2016-2017

RM/pk P.V. DEVDU 02

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2016

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 6 et 13 octobre 2016

2. 7057 Projet de loi relatif à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg
   - Désignation d'un rapporteur
   - Présentation du projet de loi
   - Examen de l'avis du Conseil d'Etat

3. 7034 Projet de loi ayant pour objet A) la sécurité du tramway ; B) de modifier a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ; b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ; c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et d) l'article L.215-1 du Code de travail
   - Désignation d'un rapporteur
   - Présentation du projet de loi

4. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Alex Bodry, remplaçant M. Georges Engel
M. Lex Delles, remplaçant M. Gusty Graas
M. Claude Lamberty, remplaçant M. Max Hahn
M. Marcel Oberweis, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Mme Alessia Rossi, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement

durable et des Infrastructures

Mme Anne Negretti, M. Alain Reinert, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Stéphanie Biava, M. Marc Oestreicher, de l'Administration des chemins de fer

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Henri Kox

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 6 et 13 octobre 2016

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 7057 Projet de loi relatif à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Les représentants de l'Administration des bâtiments publics présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne dans le quartier européen du plateau de Kirchberg. La construction se fera en deux étapes, dont la première consistera à réaliser un bâtiment de 7 étages et la deuxième à ériger une tour de 23 étages.

Les dépenses engendrées par le projet ne peuvent pas dépasser le montant de 526.300.000 euros et le financement sera réalisé selon les modalités prévues dans la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatives de tels immeubles. La participation de l'Etat dépasse le seuil des 40 millions d'euros prévu par la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État et requiert donc l'approbation de la Chambre des Députés en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Suite à cette présentation, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- les coûts de construction du projet seront préfinancés par l'Etat luxembourgeois, le financement se basant sur le principe de la neutralité budgétaire. En effet, les dépenses engendrées par la construction ont été accordées par l'autorité budgétaire de la Commission européenne ce qui garantit à cette dernière la mise à disposition des fonds nécessaires pour le remboursement de l'investissement opéré par l'État. Les modalités exactes de remboursement restent encore à définir ;

- il est prévu de débuter les travaux de terrassement en octobre 2017 pour le bâtiment principal et en octobre 2018 pour la tour. Les travaux de construction dureront environ quatre années. La livraison du bâtiment principal devrait donc avoir lieu à l'automne 2021 et celle de la tour à l'automne 2022 ;

- les préparatifs relatifs à l'évacuation des déchets de terrassement ont déjà été effectués ensemble avec le service « circulation » de la Ville de Luxembourg ; les entrepreneurs seront quant à eux responsables de choisir la décharge dans laquelle ils déposeront les déchets inertes ;

- les appels d'offre seront séparés par corps de métier et il sera évité de procéder à un appel d'offre global. Cette façon de soumissionner devrait ouvrir le marché à un plus grand nombre d'entreprises.

Examen des articles

Article 1er

Cet article autorise le Gouvernement à procéder à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 1er. *Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg.*

Article 2

Cet article précise que les dépenses occasionnées par la construction du bâtiment Jean Monnet 2 ne peuvent pas dépasser le montant de 526.300.000 euros. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 526.300.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 756,97 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2015. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Article 3

Cet article précise que dépenses occasionnées par la loi seront financées par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. *Les dépenses occasionnées par l'exécution des dispositions prévues à l'article 1er de la présente loi sont financées par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles*

présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Le Conseil d'Etat propose, dans un souci de précision, d'écrire « **Art. 3.** Les dépenses visées à l'article 2 sont … ».

La commission parlementaire fait sienne cette proposition. L'article 3 se lira donc comme suit :

Art.3. *Les dépenses visées à l'article 2 sont financées par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.*

3. 7034 Projet de loi ayant pour objet A) la sécurité du tramway ; B) de modifier a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ; b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ; c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et d) l'article L.215-1 du Code de travail

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Les représentants de l'Administration des chemins de fer (ACF) présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal.

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

- la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Cette loi est adaptée en son article 1er. Le projet de loi prévoit de renvoyer à la loi relative à la sécurité du tramway pour ce qui est des dispositions concernant le tramway, exception faite des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière ;

- la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Cette loi est adaptée sur quelques aspects ponctuels, notamment de terminologie ;

- la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer. Cette loi est adaptée afin d'élargir le champ de compétences de l'Administration des Enquêtes Techniques (AET) aux accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules

sur les voies publiques. Comme défini actuellement dans cette loi, le but d'une enquête technique est l'amélioration de la sécurité par la prévention d'accidents. Or, ladite loi ne prévoit pour l'instant l'ouverture d'une enquête technique qu'après un accident ou un incident grave dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes ainsi que des chemins de fer. Dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques, aucune enquête technique n'est pour l'instant réalisée au Luxembourg. Le projet de loi vise à donner la possibilité au ministre ayant le transport routier dans ses attributions de saisir l'AET en vue de réaliser une enquête technique. De même, le chef d'administration de l'AET pourra, par voie d'auto-saisine, lancer l'ouverture d'une enquête technique après un accident grave dans ce domaine. A noter que l'extension du champ d'application se limite au transport public ;

- l'article L. 215-1 du Code du travail. Alors que l'activité des conducteurs de tram s'écarte de celle des conducteurs de train, par le fait que la circulation des tramways se fait sur la voie publique, dans le respect du Code de la route et relève du transport urbain de voyageurs, le Chapitre V du Titre Ier du Livre II du Code du travail intitulé *« Durée du travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train »* s'applique à tous les salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail. La formulation actuelle de l'article L. 215-1 du Code du travail est tellement large, qu'elle pourrait inclure le secteur des tramways. Afin d'éviter toute confusion, le projet de loi sous rubrique entend exclure explicitement le tramway du champ d'application de ces dispositions. Ainsi, le personnel d'une entreprise de tramway et, en particulier les conducteurs, tombent sous l'application du droit commun prévu dans le Code du travail aux articles L. 211-1 et suivants relatifs à la durée du travail.

Il est ensuite procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- Suite à l'intervention d'un membre de la commission parlementaire, les représentants gouvernementaux donnent à considérer que le projet de loi sous rubrique a uniquement pour objectif l'instauration d'un cadre légal dans le domaine de la sécurité du tramway ; il n'a aucunement pour mission de régler le statut et les conditions de travail des futurs salariés de Luxtram. Ces conditions de travail seront définies par le droit commun prévu dans le Code du travail, ainsi que par une convention collective.

- Un membre de la Commission conteste le fait que l'exploitant établira ses propres règles de fonctionnement et que l'ACF se bornera à vérifier le respect des exigences de sécurité. Il serait, à son avis, plus opportun que l'ACF mette en place et impose unilatéralement des règles à Luxtram. Dans ce contexte, il recommande de s'inspirer de la réglementation de pays ayant déjà une expérience en la matière et cite l'exemple allemand du BOstrab (*« Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung »*).
  Un autre intervenant approuve au contraire l'approche retenue par l'ACF, en ce sens qu'elle est plus pragmatique et terre à terre. De fait, si l'exploitant participe activement à la mise en place des règles qu'il devra respecter, il s'y identifiera sensiblement mieux.
  Les représentants gouvernementaux expliquent que leur approche a bien été d'examiner différentes législations étrangères et de les adapter aux spécificités nationales. Ils insistent par ailleurs sur le fait que l'ACF refusera évidemment d'entériner des règles proposées par Luxtram qui ne répondraient pas aux exigences maximales de sécurité.

- Bien que la majorité de son tracé soit située en site propre, le tram circulera également sur la voie publique et, par définition, croisera la circulation automobile à certains endroits (ex : Place de l'Etoile). A ces endroits, une période d'adaptation sera bien entendu nécessaire pour tous les usagers de la voie publique non habitués à la présence du tram. Dans ce contexte, une signalisation adaptée sera installée et des campagnes d'information et de sensibilisation seront organisées.

- Afin d'être déclaré apte à exercer la profession de conducteur de tram, le candidat-conducteur devra se soumettre à des visites médicales et être déclaré apte physiquement et psychologiquement. En outre, il devra suivre une formation *ad hoc*. Les détails relatifs à l'obtention d'une licence de conducteur et d'une habilitation précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire sont repris exhaustivement aux articles 70 et suivants, ainsi qu'aux annexes X « Exigences médicales et psychologiques » et XI « Compétences professionnelles » du projet de loi.

- Suite à une question relative au système de freinage qui sera utilisé dans les trams, Monsieur le Ministre donne à considérer que, d'un point de vue technique, les standards de sécurité les plus modernes et les plus performants ont été retenus.

A l'issue de cet échange de vues, les membres de la commission parlementaire se proposent d'inviter des représentants de Luxtram, afin de s'entretenir avec eux des modalités d'exploitation du tram.

4. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 10 novembre 2016 à 09h00.

Luxembourg, le 4 novembre 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

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

Administration des bâtiments publics

MINISTERE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES
ADMINISTRATION DES BATIMENTS PUBLICS

PROJET DE LOI

RELATIF A LA CONSTRUCTION DU BÂTIMENT JEAN MONNET 2 DE LA COMMISSION EUROPEENNE A LUXEMBOURG-KIRCHBERG

27 OCTOBRE 2016

LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

- Zones de bureaux

Capacité du bâtiment principal: 2000 postes de travail
Capacité de la tour: 1000 postes de travail

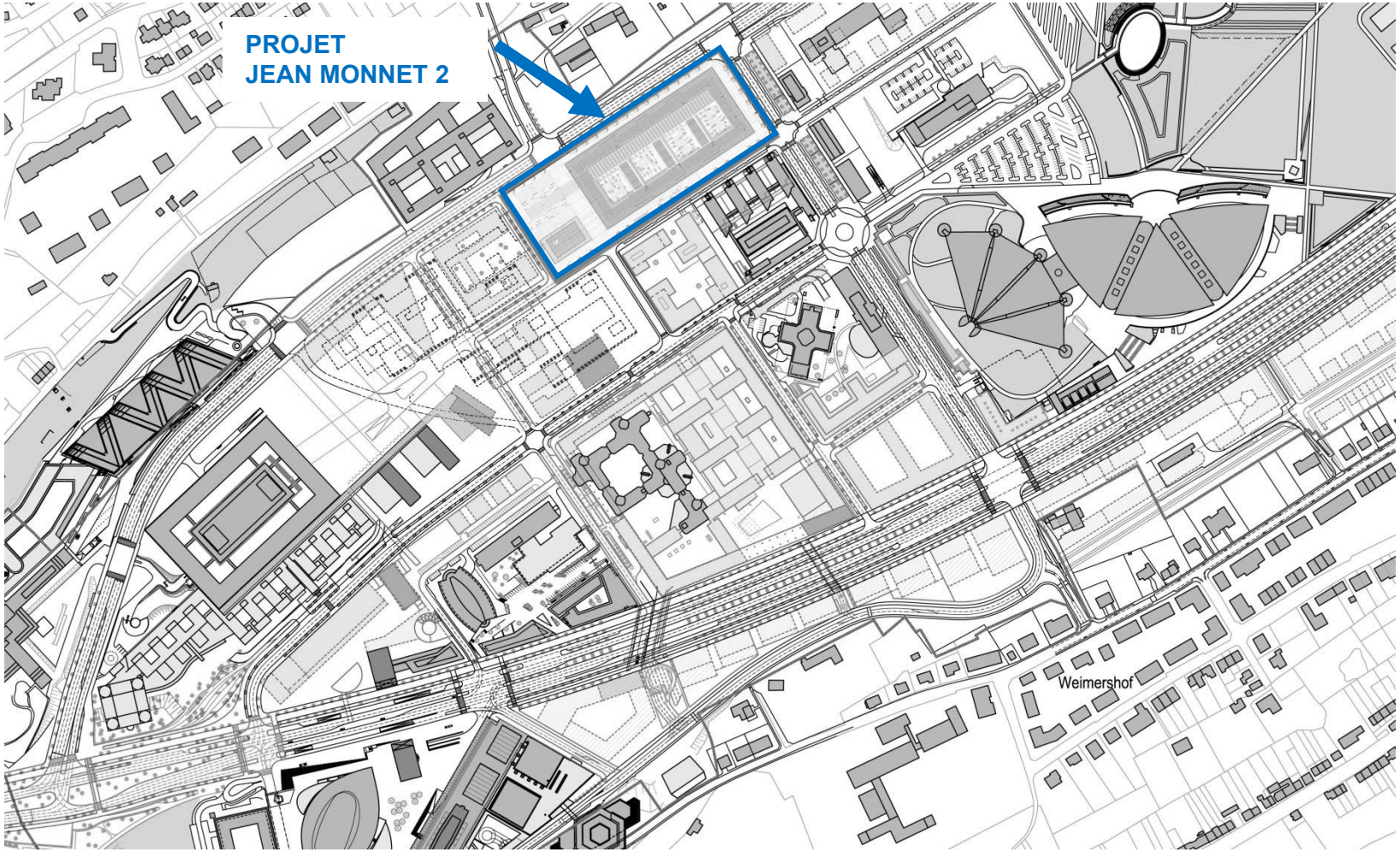
- Locaux spécifiques assimilés aux zones de bureaux

- Salles de réunion
- Locaux divers (kitchenettes, informatiques, sanitaires, etc.)
- Locaux de stockage, archives vivantes

- Espaces spécifiques

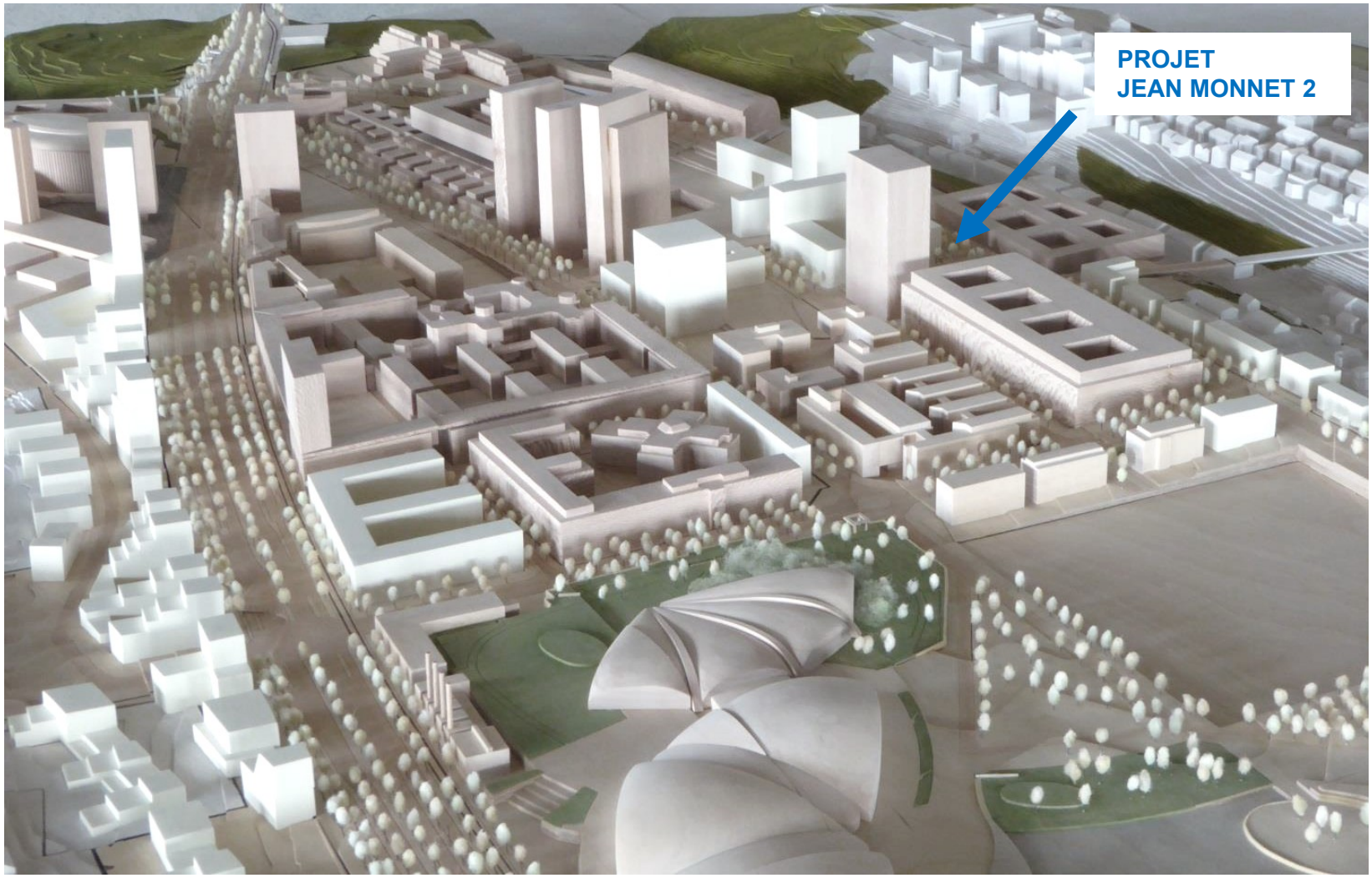
- Centre de conférences y compris cabines d'interprètes
- Restauration
- Bibliothèque
- Centre de formation
- Centre médical
- Centre de santé
- Accueil enfants
- Ateliers divers
- Archives et stockage
- Parkings et aire de livraison
- Locaux divers

LE CONTEXTE URBAIN



Plan de la situation projetée

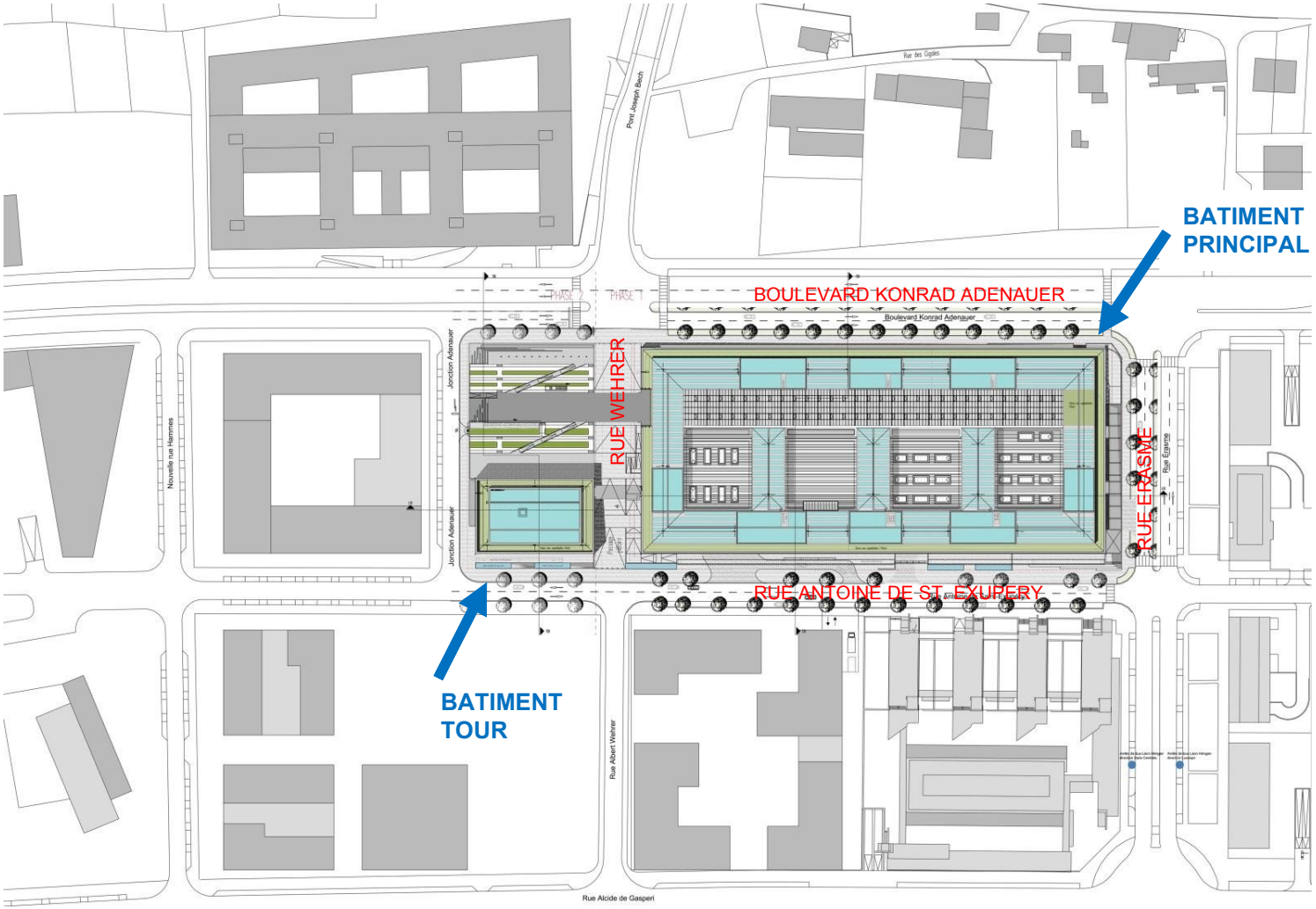
LE CONTEXTE URBAIN



Maquette du Fonds d'urbanisation et d'aménagement du Plateau de Kirchberg

7034 - Dossier consolidé : 503

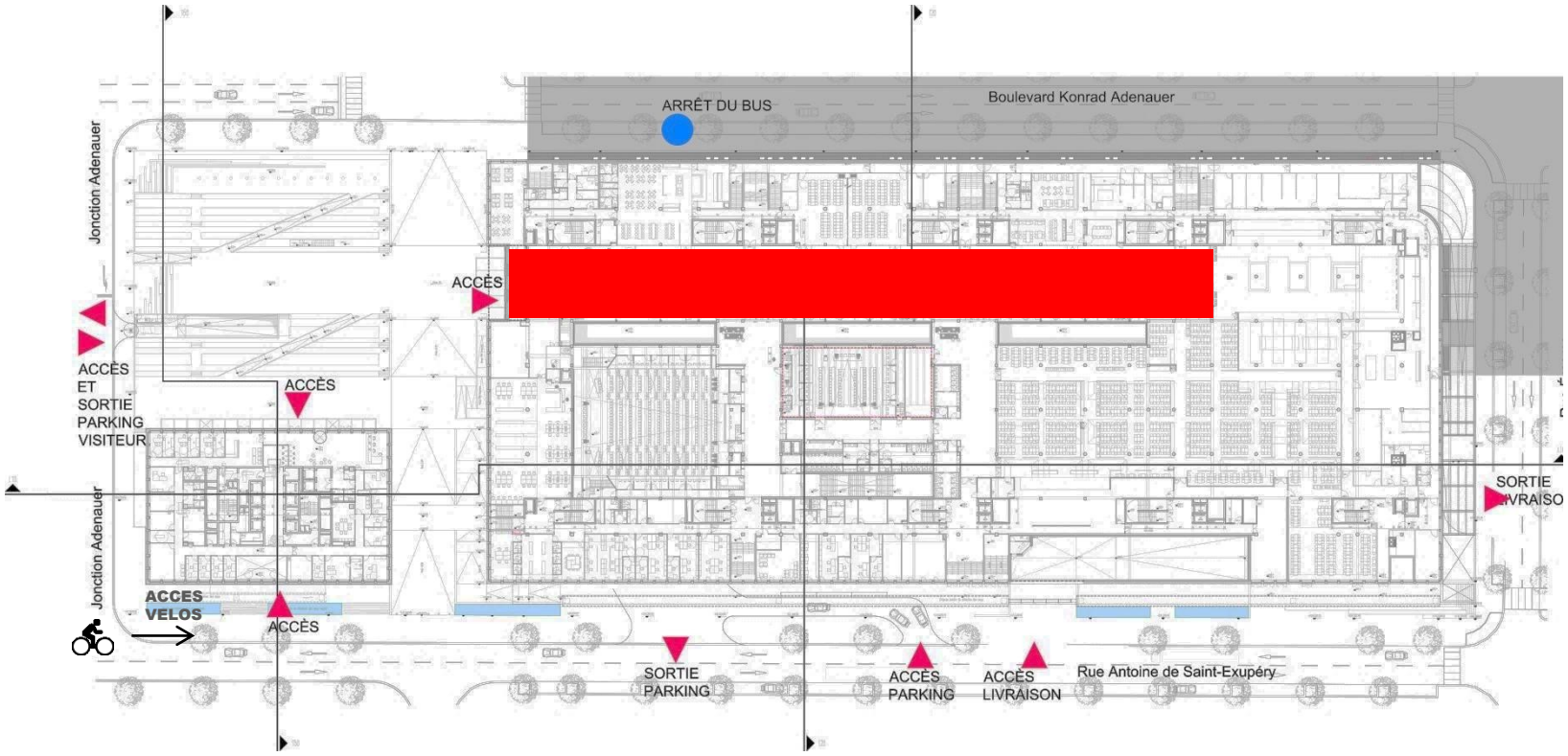
L'IMPLANTATION



Plan masse

7034 - Dossier consolidé : 504

L’ACCESSIBILITE



Accessibilité du projet depuis l’espace public

7034 - Dossier consolidé : 505

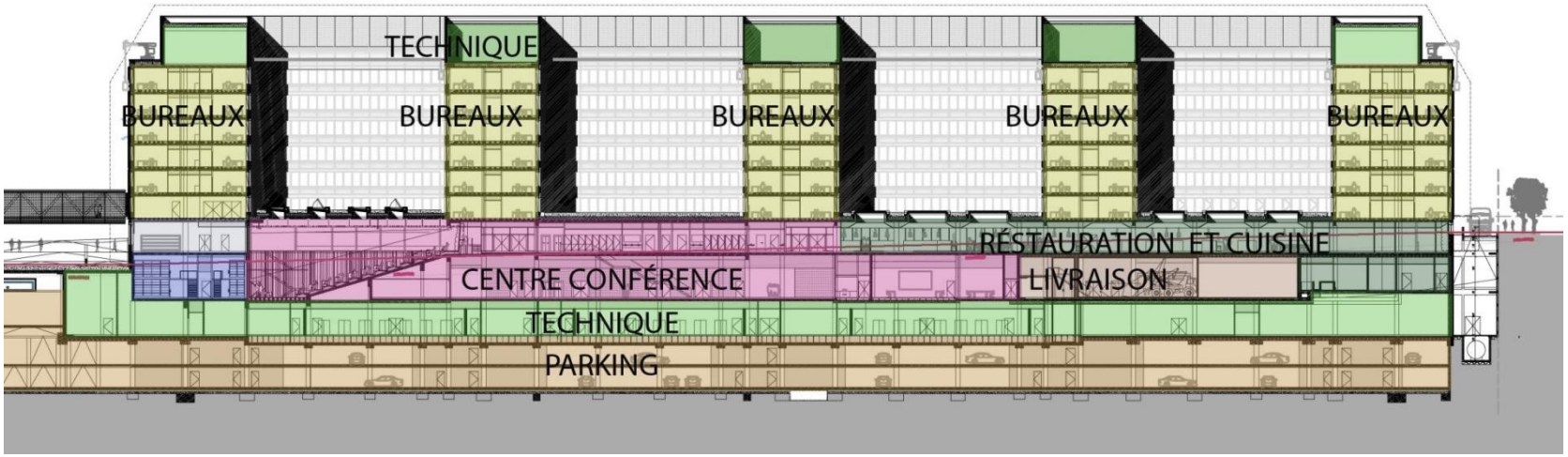
LE PARTI ARCHITECTURAL

Vues extérieures des façades côté entrées (Document KSP)

LE CONCEPT FONCTIONNEL

Le Bâtiment principal se développe sur 12 niveaux dont 2 semi-enterrés (niv RdC, niv -01) et 3 enterrés (niv -02, niv -03, niv -04)

- niveau 07: locaux techniques
- niveaux 01 - 06: plateaux de bureaux
- niveau RdC: entrée principal et hall des nations, restaurant, bibliothèque, centre de conférence, etc.
- niveau -01: centre de conférence, zone de livraison, archives
- niveau -02: centre de santé, locaux techniques
- niveaux -03, -04: parking

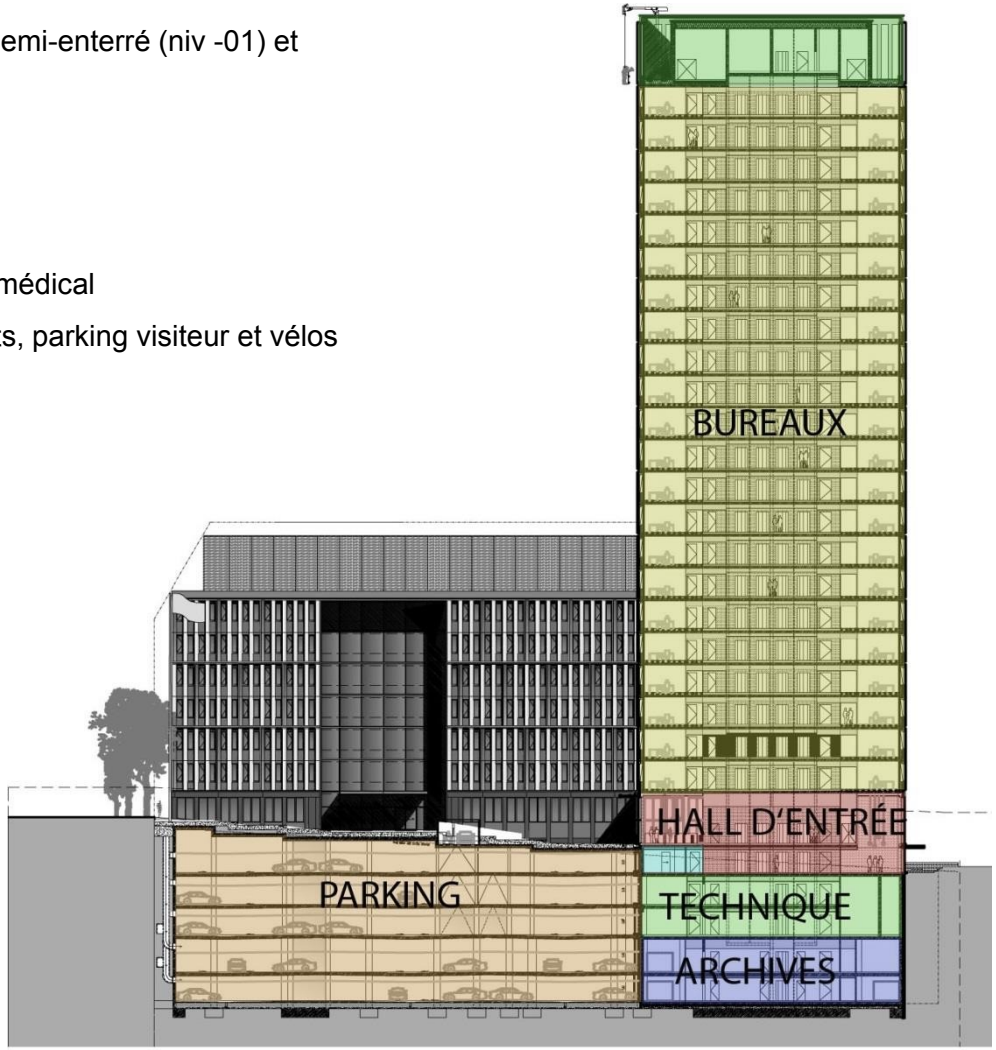


Coupe longitudinale du bâtiment principal

LE CONCEPT FONCTIONNEL

La Tour se développe sur 29 niveaux dont 1 semi-enterré (niv -01) et 4 enterrés (niv -02, niv-02A, niv -03, niv -04)

- niveau 23: locaux techniques
- niveaux 01 - 22: plateaux de bureaux
- niveau RdC: hall d'entrée principal et centre médical
- niveau -01: entrée secondaire, accueil enfants, parking visiteur et vélos
- niveau -02,-02a: locaux techniques, parking
- niveaux -03, -04: parking



Coupe transversale de la tour

Hall des nations (Document KSP)

LE CONCEPT ENERGETIQUE ET OPTIMISATION DU CONFORT

- Concept basé sur:

  - très bonne isolation thermique et acoustique de l'enveloppe
  - parfaite étanchéité à l'air de la façade
  - utilisation de l'inertie thermique de la masse du bâtiment
  - demande énergétique faible, générée par des techniques de production peu énergivores et le choix minutieux des commandes
  - haute performance et rendement des équipements techniques
  - l'emploi de centrales de traitement d'air à haut rendement avec récupération de chaleur et d'humidité
  - protection solaire efficace
  - éclairage naturel optimal minimisant le recours à l'éclairage artificiel

- Energies renouvelables:

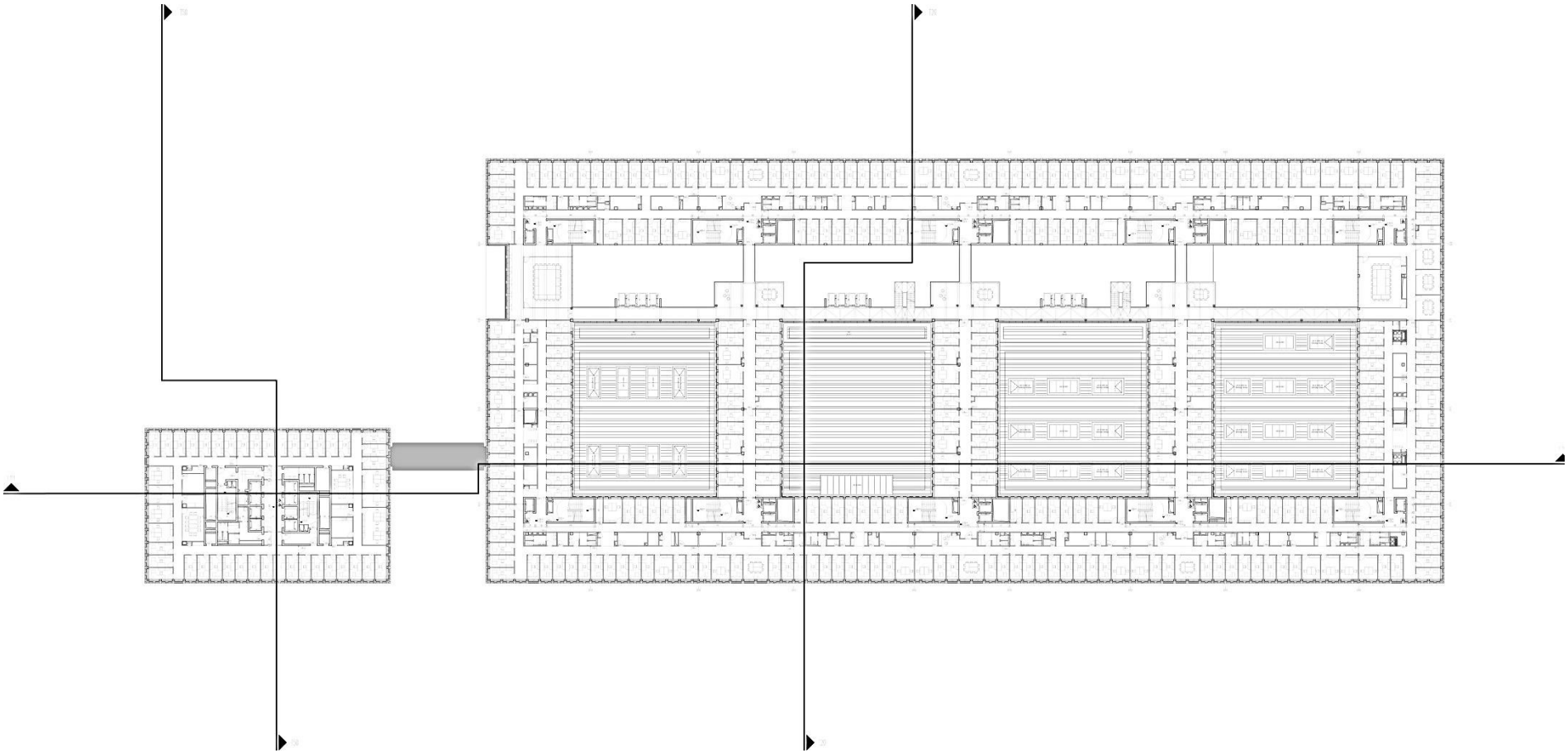
  - panneaux photovoltaïques en toiture
  - panneaux solaires thermiques en toiture

- Certifications:

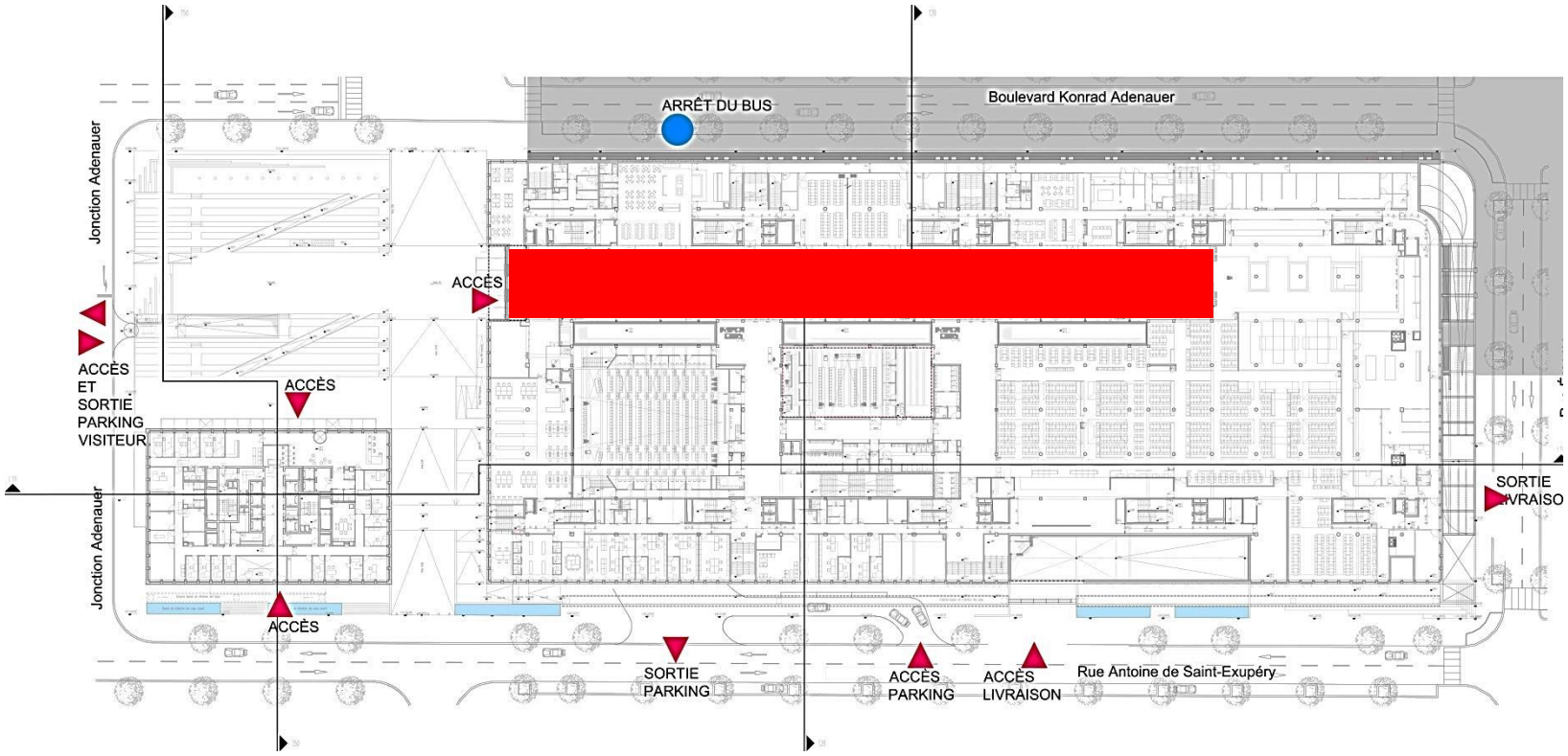
  - certification énergétique de classe A (niveau passif)
  - certification environnementale BREEAM (niveau «excellent»)

- Besoins thermiques couverts par le chauffage urbain

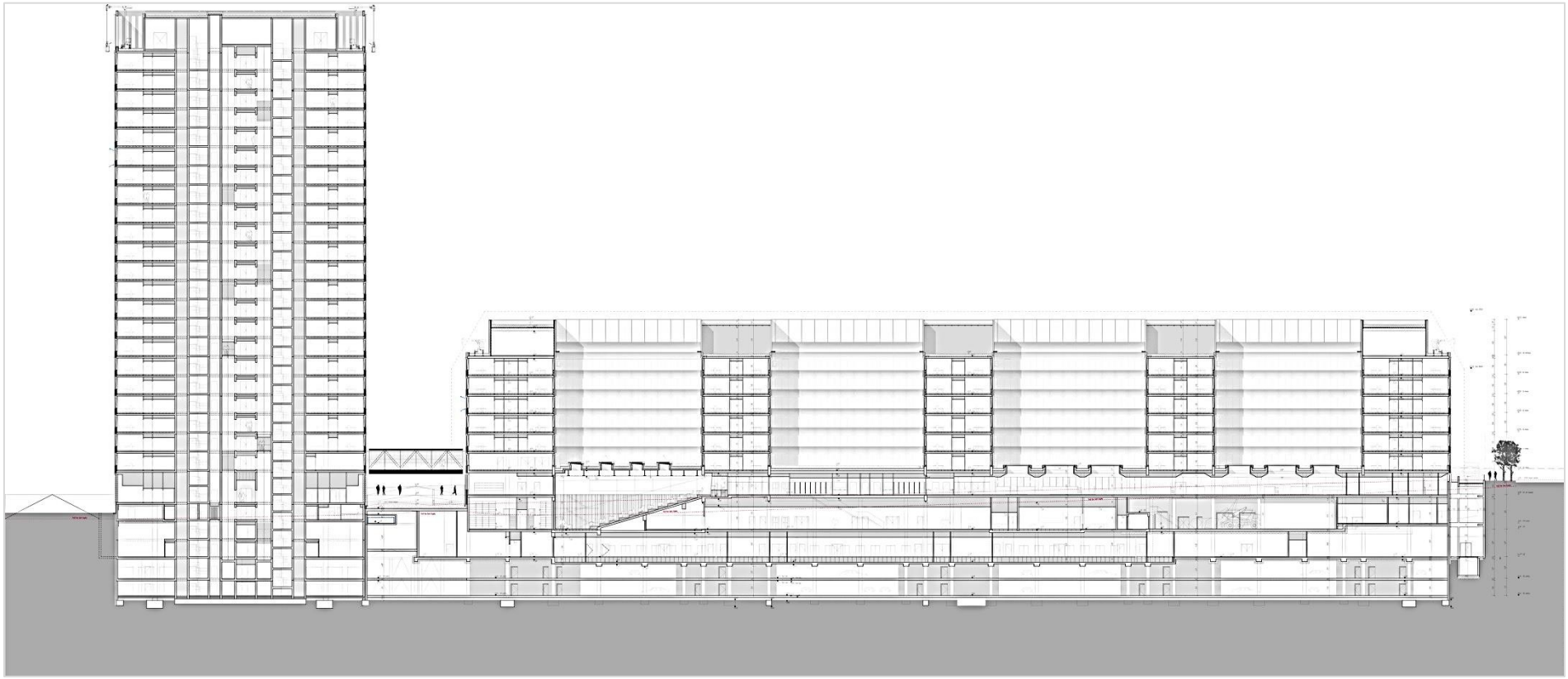
7034 - Dossier consolidé : 510



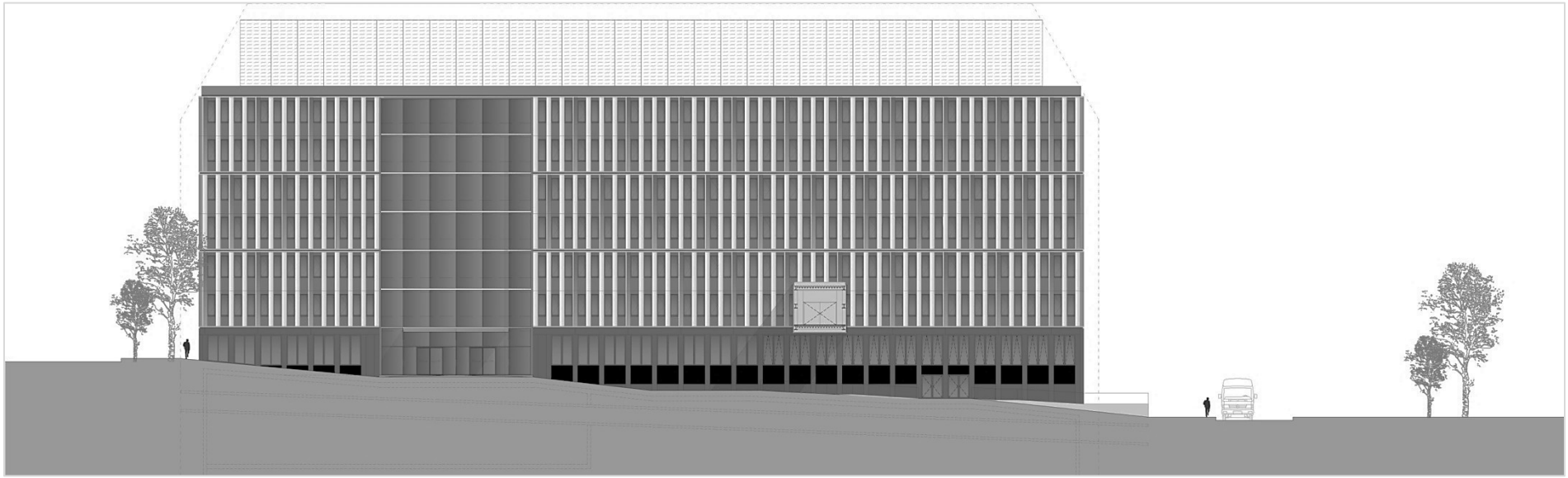
Plan niveau 03



Plan du Rez-de-chaussée



Coupe longitudinale



Elevation sud-ouest

SURFACES ET VOLUMES

Total surfaces nettes:	**169‘000 m^2**
Total surfaces brutes:	**189‘000 m^2**
Volume brut:	**808‘800 m^3**
Emprise au sol:	**15‘700 m^2**
Aménagements extérieurs:	**5‘200 m^2**

DEVIS ESTIMATIF Indice 756,97 – octobre 2015

COUT DE LA CONSTRUCTION	345’050’000
Gros œuvre et structure	74'620’000
Clos et couvert	54'710’000
Technique, y compris énergies renouvelables	131'330’000
Parachèvement	84'390’000
COUT COMPLEMENTAIRE	14’810’000
Mobilier / Equipements spéciaux	5'360’000
Aménagements extérieurs	2'090’000
Œuvre d’art	430’000
Frais divers	6'930’000
RESERVE POUR IMPREVUS	35’986’000
HONORAIRES	53’980’000
COUT TOTAL HTVA (EUR)	449'826’000
TVA 17 %	76'470’420
COUT TOTAL TTC (EUR)	526'296’420
COUT TOTAL ARRONDI TTC	**526'300’000**

Vues extérieures des façades côté entrées (Document KSP)

«Projet de loi n° 7034
« Sécurité Tram »

PL 7034 ayant pour objet
A) la sécurité du tramway

Pour garantir la sécurité du tramway ,
PARALLELISME AVEC LA
LEGISLATION FERROVIAIRE

Les exigences essentielles

- Sécurité
- Fiabilité, Disponibilité
- Santé
- Protection de l'environnement
- Compatibilité technique
- Accessibilité

Principes

Licence d'activité

- Licence délivrée par le Ministre

Certification de sécurité

- Dossier instruit par l'ACF et certification délivrée par le Ministre
- 1ère émission, renouvellement et réexamen suite à des modifications substantielles

Autorisations de mise en service

- Dossier instruit par l'ACF et autorisation délivrée par l'ACF
- Infrastructure et Matériel roulant

Surveillance

- Audits, inspections et contrôles
- Opérée par l'ACF dans les domaines de la certification de la sécurité, du matériel roulant et du personnel de sécurité

B) modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Le Code de la Route, texte réglementaire d'exécution de certaines dispositions

- En vertu de la loi du 14 février 1955, «Un règlement d'administration publique prescrira les mesures de police auxquelles sera soumise la circulation sur les voies publiques et sur les voies ouvertes au public.».

- Pour le tram, il s'agit ici des seules prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière. Les autres prescriptions, relatives notamment aux aspects techniques, seront régies par une nouvelle loi appelée loi relative à la sécurité du tramway.

Le tram

- La définition du tram est introduite dans le Code de la route. Il s'agit d'un « véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout ».

La voie de tram

- La voie de tram est une partie réservée de la voie publique, comme la voie d'autobus. Les règles d'utilisation du Code de la route qui concernent ces parties réservées y sont applicables.

- Selon les besoins, la voie de tram peut être ouverte aux autres véhicules des services de transports publics et aux véhicules effectuant le ramassage scolaire.

Signaux routiers

- Des signaux routiers indiquent l'approche d'une voie de tram (selon les besoins), la voie de tram elle-même ainsi que les arrêts de tram.

- Un marquage spécifique de la voie de tram n'est pas prévu.

La vitesse de circulation du tram

- Les dispositions du Code de la route s'appliquent également aux conducteurs de tram : vitesse maximale de 50km/h en agglomération.

- Par ailleurs, les vitesses maximales d'exploitation définies par Luxtram s'imposent aux conducteurs de tram. Elles sont notamment fonction des contraintes techniques du matériel et de la voie, du confort et de la sécurité des voyageurs ainsi que de l'environnement traversé.

Les règles de priorité entre le tram et les autres véhicules

- La priorité à toutes les intersections que traversera le tram à Luxembourg est réglée par des feux tricolores. En cas de panne des feux, la priorité est réglée sur ces intersections par la signalisation de priorité en place. Le tram circule en général sur des routes à priorité. En cas de panne des feux, le tram bénéficie donc de la priorité.

Traversée de la voie de tram par les piétons et les cyclistes

Le gué pour piétons

- Le gué pour piétons (*« Fussgängerfurt »*) est introduit. Les piétons traversent en effet la voie de tram sur des gués et non des passages pour piétons. Sur un passage pour piétons, les piétons qui souhaitent traverser, bénéficient de la priorité. Or, la distance de freinage d'un tram est, à vitesse égale, plus longue que celle d'un véhicule routier. Il vaut donc mieux poser comme principe la priorité du tram par rapport aux piétons.

- Le gué pour piétons n'est pas signalé verticalement, mais uniquement par un marquage. Les gués sont, selon la situation, équipés ou non de feux lumineux. L'usage du gué pour piétons n'est pas limité au seul itinéraire du tram.

La traversée avec feux

- Un nouveau système de feux unicolore rouge est introduit. Il est réservé, en principe, aux traversées de la voie de tram. Le feu rouge est dédoublé et les deux feux sont employés simultanément : ils sont soit au rouge, soit éteints.

- Le dédoublement augmente l'impact des feux rouges. L'absence de feu vert résulte de considérations en relation avec la fréquence de passage des trams. Le passage est libre aux piétons pendant environ 95% du temps. L'expérience a montré que l'alternance éteint-rouge attire plus l'attention que l'alternance vert-rouge.

- Les piétons ne doivent s'engager sur le gué que si le feu éteint est indiqué à leur intention.

- Un système de feux bicolore rouge et orange est introduit, pour régler l'accès à certaines propriétés riveraines, garages souterrains collectifs, etc.

modifiant b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

- Remplacement de la notion de « transport en commun de personnes» par « transports publics de personnes»

- Introduction de la notion de véhicules-tramways dans cette loi et suppression de la notion trains-trams

- Article 24§2: ajout « dans les limites techniquement possibles » alors que l'arrêt d'un tram se distingue de l'arrêt d'un bus.

modifiant c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des enquêtes techniques

b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et

c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

- Extension de la mission de l'AET pour « la circulation de véhicules sur les voies publiques par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines »: vise aussi bien les trams que tout autre véhicule circulant sur le voie publique; se limite pourtant aux accidents/incidents **graves**

- Possibilité (pas d'obligation) d'effectuer une enquête technique (compétence nationale alors que les autres domaines sont réglementées par des textes européens)

modifiant d) l'article L.215-1 du Code de travail

- Ajout de la précision à l'article L.215-1 que ce régime s'applique limitativement au ferroviaire. Comme exposé au commentaire des articles à la page 82, le chapitre V du titre Ier du Livre II du Code du travail est issu de la transposition de la Directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005. afin d'éviter toute confusion, le tramway est explicitement exclu du champ d'application de ces dispositions. Ainsi, le personnel d'une entreprise de tramway et en particulier les conducteurs tombent sous l'application du droit commun prévu dans le Code du travail aux articles L.211-1 et suivants relatifs à la durée du travail

7034

JOURNAL OFFICIEL

DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MÉMORIAL A

N° 568 du 19 juin 2017

Loi du 13 juin 2017 ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant

1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;
2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant

- **a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques,**
- **b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et**
- **c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer;**

3° l'article L. 215-1 du Code du travail - RECTIFICATIF.

Au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Mémorial A - N° 566 du 15 juin 2017, à la page 27 (Art. 94.), **il y a lieu de lire:**

« La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: « loi du 13 juin 2017 relative à la sécurité-tramway ». »

au lieu de:

« La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: « loi du … relative à la sécurité-tramway ». »