

**N° 7493<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

---

---

**PROJET DE LOI****relatif à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire  
et à la certification des conducteurs de train**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(26.5.2020)

Par dépêche du 15 octobre 2019, 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 de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, le texte 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 texte de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, un tableau de concordance entre les prédites directives et le projet de loi sous avis, ainsi que, finalement, le projet de règlement grand-ducal abrogeant 1. le règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ; 2. le règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ; 3. le règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ; et 4. le règlement grand-ducal du 16 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

L'avis de la Chambre des salariés a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 31 janvier 2020.

Les avis des autres chambres professionnelles, demandés selon la lettre de saisine, ne sont pas encore parvenus au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le marché ferroviaire européen a été profondément marqué par l'introduction successive de trois paquets législatifs sur les chemins de fer. L'idée était de procéder ainsi à une ouverture des marchés nationaux et d'accroître la compétitivité et l'interopérabilité des chemins de fer au niveau de l'Union européenne, tout en conservant un niveau de sécurité élevé.

Le quatrième paquet ferroviaire vise à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent à l'entrée sur le marché. Ce quatrième paquet ferroviaire est un ensemble de textes législatifs européens regroupés en deux piliers :

- un pilier technique qui porte sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires. Il devrait permettre notamment de simplifier et de réduire les coûts des procédures administratives d'accès des trains aux autres réseaux européens ;
- un pilier politique qui porte quant à lui sur l'organisation du secteur ferroviaire et sur les modalités d'ouverture à la concurrence des services nationaux.

Déjà dans l'exposé des motifs relatif au projet de loi<sup>1</sup> n° 7254 portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire , les auteurs avaient annoncé que les directives (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 et (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire représentant le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire seraient « intégrées selon toutes prévisions à la fin de l'année courante ». Il s'agissait en l'occurrence de l'année 2018.

Comme la législation ferroviaire luxembourgeoise est devenue difficilement lisible suite à ces nombreuses modifications de la politique européenne, mais aussi des lois et règlements en la matière, les auteurs ont procédé à une refonte de la législation ferroviaire luxembourgeoise en fusionnant et en adaptant les textes y relatifs. Le Conseil d'État ne peut qu'approuver cette démarche.

À l'issue de la refonte que tend à opérer la loi en projet, deux textes seront d'application en matière ferroviaire, à savoir la loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que le texte résultant de la loi en projet sous avis. Le Conseil d'État constate cependant que des textes anciens applicables à la matière ferroviaire subsistent dans l'ordonnancement juridique luxembourgeois. Ainsi, il relève que la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer n'est pas abrogée par la loi en projet.

Le Conseil d'État se demande pourquoi les auteurs n'ont pas procédé à une refonte complète de la législation applicable dans le domaine ferroviaire.

La loi en projet intègre des dispositions réglementaires existantes, notamment celles qui avaient été prises afin de transposer 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, ci-après la « directive 2007/59/CE ». Ceci explique que la directive 2007/59/CE, déjà transposée par règlement grand-ducal<sup>2</sup>, fasse également l'objet de la loi en projet. Cette dernière transpose la directive, dans sa teneur à la date du présent avis, tenant compte des différentes modifications intervenues par directives et règlements. Les prescriptions en vigueur sont à l'heure actuelle énoncées par voie de règlements grand-ducaux n'ayant pas fait l'objet d'un examen par le Conseil d'État. Ces dispositions se voient, par l'effet de la loi en projet, conférer une valeur législative.

La loi en projet comporte trois corps de dispositions principaux, dédiés respectivement à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train.

De manière liminaire, il est à observer que la transposition des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 ne laisse qu'une faible marge d'appréciation au législateur national, qui n'a d'autre choix que de les retranscrire quasi littéralement. Il est cependant à rappeler aux auteurs qu'ils n'ont pas à transposer des dispositions qui échappent à leur domaine de compétence, ou des dispositions qui n'intéressent strictement que les relations entre les États membres et les autorités de l'Union européenne. Ainsi, il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Tel est encore le cas pour ce qui est des dispositions déterminant les méthodes selon lesquelles ces autorités exercent leurs compétences, comme le recours à des actes délégués ou à des actes d'exécution et la manière d'arrêter ceux-ci.

1 Devenu entretemps la loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

2 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.

Compte tenu de la formulation de textes nationaux existants en matière de mise sur le marché, le Conseil d'État peut s'accommoder de formulations reprises du texte des directives selon lesquelles le ministre « veille » à ce que « toutes les mesures utiles » ou « appropriées » soient prises.

Le Conseil d'État se demande comment les auteurs entendent assurer la transposition des articles 30 des directives (UE) 2016/798 et 2007/59/CE qui imposent aux États membres d'instaurer un régime de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas de violation des dispositions nationales. Il relève en effet que le tableau de concordance joint au dossier ne montre pas de dispositions du projet de loi sous examen visant à en assurer la transposition. Le Conseil d'État se demande dès lors si les auteurs entendent réprimer les comportements contraires par des dispositions autres que celles de la loi en projet ou si les dispositions du Code pénal pourraient trouver à s'appliquer. Le Conseil d'État tient à observer que le projet de loi sous examen ne prévoit des sanctions pénales qu'à l'article 4, paragraphe 2, et se demande s'il ne serait pas opportun de prévoir pour d'autres comportements répréhensibles également des sanctions pénales, comme la conduite d'un train sans être titulaire d'une licence ou attestation valide (article 70 du projet de loi sous examen). Dans l'attente de plus de détails, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote.

Le Conseil d'État aurait apprécié disposer d'un commentaire des articles ne se limitant pas à un résumé très succinct, en général d'une seule phrase, du contenu de l'article visé, sans expliquer un choix de mise en œuvre.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

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

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

Le paragraphe sous examen est superfétatoire pour être sans valeur normative et peut être omis.

#### *Paragraphe 2*

Le paragraphe sous examen exclut du champ d'application de la loi certains types de véhicules et d'infrastructures. Il reprend textuellement les exclusions tant obligatoires que celles laissées à l'option des États membres, visées par les trois directives qu'il s'agit de transposer (et plus particulièrement par l'article 2, point 2, de la directive (UE) 2016/798).

Cependant, il y a lieu de se demander si la retranscription textuelle des exclusions prévues par les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 n'a pas pour effet d'ajouter des exclusions indues à la transposition de la directive 2007/59/CE. En effet, la directive 2007/59/CE ne prévoit pas d'exclusion du champ d'application quant aux infrastructures ferroviaires légères. Le problème qui se pose est que l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi sous examen détermine le champ d'application aussi bien de l'interopérabilité ferroviaire, que de la sécurité ferroviaire et de la certification des conducteurs. Les exclusions visées s'appliqueraient donc aux trois domaines énumérés. Cependant, la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, ne prévoit pas cette exclusion pour les infrastructures ferroviaires légères en son article 2, paragraphe 3, relatif au champ d'application. Le Conseil d'État demande aux auteurs de clarifier ce point.

### *Article 2*

L'article sous examen a trait aux définitions, énumérées par ordre alphabétique. Les définitions constituent des reprises textuelles des définitions correspondantes fournies respectivement par les directives (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 et 2007/59/CE.

Les points 1 à 3 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Le point 4 désigne l'Administration des chemins de fer, ci-après l'« Administration », comme étant l'« organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité », reproduisant ce faisant la définition des termes d'« autorité nationale de sécurité » donnée à l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798. Il serait de meilleure technique juridique de définir directement l'Administration comme étant l'autorité nationale de sécurité au sens de l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798, et ce, d'autant qu'il s'agit des termes employés à l'article 3 de la loi en projet. De plus, il est superfétatoire d'indiquer que l'Administration est « l'administration publique visée à l'article 3 ».

Les points 5 à 7, qui constituent des reprises des définitions des directives, n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Le point 8 concerne le « candidat-conducteur » que les auteurs du projet de loi définissent comme étant toute personne candidate à l'admission à la fonction de conducteur. Le point 12 définit le « conducteur de train ». Dans un souci de cohérence, le Conseil d'État demande aux auteurs de compléter la notion de « candidat-conducteur » par les termes « de train ».

Les points 9 à 27 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État dans la mesure où il s'agit de définitions reprises des directives (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 et 2007/59/CE.

Au point 28, les auteurs font usage de la technique de transposition par référence pour la définition des termes « exigences essentielles », en renvoyant à l'annexe III de la directive (UE) 2016/797. Le Conseil d'État marque son accord au recours à cette technique dans la mesure où l'annexe III dont il s'agit prévoit des règles non équivoques, ne comportant pas d'options parmi lesquelles les États membres doivent choisir et ne nécessitant pas l'introduction en droit national d'une réglementation spécifique en vue de leur mise en œuvre.

Les points 29 à 42 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État dans la mesure où il s'agit de définitions reprises des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798.

Le point 31 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Le point 43 définit l'organisme d'évaluation de la conformité, qu'il soit notifié ou désigné « par un État membre ». Aux fins d'une transposition correcte de la directive (UE) 2016/797, le Conseil d'État demande aux auteurs de viser les organismes notifiés ou désignés « conformément aux dispositions du titre II chapitre VI » de la loi en projet.

Au point 44, la définition des termes « organisme national d'accréditation » prête à confusion, car deux lectures en sont possibles. S'il s'agit de viser « l' » organisme national d'accréditation, avec l'emploi d'un article déterminé, se trouve alors visé l'organisme luxembourgeois d'accréditation. S'il s'agit de viser les organismes nationaux d'autres États membres, il convient alors de viser un organisme national d'accréditation parmi d'autres. Si les auteurs visent bien « l' » organisme d'accréditation dans la définition sous examen, une incohérence apparaît à la lecture du paragraphe 3 de l'article 29 du projet de loi sous examen qui dispose que « l'évaluation et le contrôle visés au paragraphe 1<sup>er</sup> sont effectués par "un" organisme national d'accréditation au sens du règlement 765/2008/CE [...] », avec l'emploi d'un article indéterminé. Par contre, les paragraphes 2 et 3 de l'article 37 du projet de loi sous examen mentionnent à nouveau « l' » organisme national d'accréditation. L'article 38 du projet de loi sous examen se réfère à nouveau à « un » organisme national d'accréditation. Le Conseil d'État demande aux auteurs de clarifier ce point, de préciser concrètement s'ils visent l'organisme national, de le dénommer concrètement dans ce cas ou s'ils visent les organismes nationaux d'accréditation d'autres États membres. Il est également demandé aux auteurs de revoir dans cette optique, les différents articles du projet de loi sous examen qui se réfèrent à cette notion d'organisme d'accréditation, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique.

Les points 45 à 49 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État dans la mesure où il s'agit de définitions reprises des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798.

Le point 50 définit les règles nationales comme étant « toutes les règles contraignantes adoptées dans un État membre » ou « applicables au sein dudit État ». Or, aux fins de la mise en œuvre des directives précitées, le point sous examen est à transposer comme suit, et ce, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte des directives :

« 50° « règles nationales », toutes les règles contraignantes adoptées au Luxembourg, quel que soit l'organisme qui les prescrit, contenant des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques autres que celles énoncées dans les règles de l'Union européenne ou dans les règles internationales, qui sont applicables sur le territoire luxembourgeois aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'une infrastructure ou à des tiers. »

Les points 51 à 55 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État dans la mesure où il s'agit de définitions reprises des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798.

Au point 56, les auteurs font usage, pour la définition du terme « sous-systèmes », de la technique de transposition par référence, en renvoyant à l'annexe II de la directive (UE) 2016/797. Le Conseil d'État peut marquer son accord au recours à cette technique dans la mesure où l'annexe II en question prévoit des règles non équivoques, ne comportant pas d'options parmi lesquelles les États membres

doivent choisir et ne nécessitant pas l'introduction en droit national d'une réglementation spécifique en vue de leur mise en œuvre.

Le point 57 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Au point 58, les auteurs définissent la « spécification technique d'interopérabilité », ci-après « STI » par rapport à son mode d'adoption, à savoir comme étant une spécification adoptée conformément à la directive (UE) 2016/797. Le renvoi manque de précision : il conviendrait de viser l'article 5 de la directive (UE) 2016/797. Partant, le Conseil d'État suggère de définir les STI comme suit :

« une spécification adoptée conformément à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797, dont chaque système ou partie de sous-système fait l'objet [...] ».

Les points 59 et 60 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État dans la mesure où il s'agit de définitions reprises des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798.

Au point 61, les auteurs font usage de la technique de transposition par référence pour la définition des termes « système ferroviaire de l'Union », en renvoyant à l'annexe I de la directive (UE) 2016/797. Le Conseil d'État peut marquer son accord au recours à cette technique dans la mesure où l'annexe III en question prévoit des règles non équivoques, ne comportant pas d'options parmi lesquelles les États membres doivent choisir et ne nécessitant pas l'introduction en droit national d'une réglementation spécifique en vue de leur mise en œuvre.

Les points 62 à 69 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État dans la mesure où il s'agit de définitions reprises des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798.

### Article 3

#### Paragraphe 1<sup>er</sup>

L'alinéa 3 vise à transposer l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive (UE) 2016/798 imposant aux États membres de veiller à ce que leurs autorités nationales de sécurité disposent des capacités organisationnelles internes et externes nécessaires en termes de ressources humaines et matérielles à l'accomplissement de leur mission. Une telle disposition n'a cependant pas à être inscrite textuellement dans la loi. Il suffit que l'Administration dispose en pratique des moyens d'exercer sa mission. Partant, l'alinéa 3 est superflu et peut être supprimé.

À l'alinéa 4, la première phrase est redondante avec les dispositions de l'article 5. Partant, le Conseil d'État en demande la suppression et renvoie par ailleurs à ses observations à l'endroit de l'article 5.

Le Conseil d'État estime de plus que la deuxième phrase de l'alinéa 4 est également à supprimer dans la mesure où il est toujours loisible de recourir à des experts que ce soit dans le cadre de marchés publics ou via des fonctionnaires et employés.

Les dispositions organiques de la loi en projet instituent une administration remplissant tous les critères d'indépendance ; il est donc superfétatoire d'énoncer à l'alinéa 5 que l'Administration est une administration indépendante. Partant, l'alinéa 5 est à supprimer.

#### Paragraphe 2

Le paragraphe 2 reprend l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b) de la directive (UE) 2016/798 en ce qui concerne le maintien et l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire et énumère avec précision les missions de l'Administration et assure, ce faisant, la transposition de l'article 16, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798.

Concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, les lettres m) et n) ne figurent pas à l'article 16 de la directive précitée, mais constituent des missions résultant du projet de loi sous examen, précisant la mission de l'Administration et n'appellent dès lors pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Le Conseil d'État constate que les notions de « carte de légitimation » et de « lettre de légitimation » mentionnées à la lettre o) du même paragraphe, ne sont employées nulle part ailleurs dans la loi en projet. Le Conseil d'État se pose la question de savoir si ces notions sont toujours d'actualité et s'il est indiqué de les prévoir comme missions.

Alors que la liste des missions figurant à l'article 16, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798 ne reprend pas les missions résultant de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, modifiée par la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs

par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, les auteurs se montrent exhaustifs et ajoutent, aux lettres p) et q), à la liste des missions de l'Administration, les missions résultant de la loi précitée du 6 juin 2019. Cette façon de procéder n'appelle pas d'observation particulière.

Le paragraphe 3 assure la transposition de l'article 16, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/798 et n'appelle pas d'observation quant au fond.

#### *Article 4*

Le paragraphe 2 étant sans rapport avec le paragraphe 1<sup>er</sup>, est à ériger en article distinct. Afin de préciser l'infraction, il serait utile d'indiquer qu'il s'agit des missions énumérées à l'article 3, paragraphe 2, du projet de loi sous examen. Par ailleurs, les dispositions pénales sont à faire figurer dans un groupement d'articles dédié, et non dissimulées dans les dispositions organiques de la loi en projet.

Le Conseil d'État se réfère par ailleurs encore à ses observations formulées aux considérations générales.

#### *Article 5*

L'article sous examen a trait au cadre du personnel de l'Administration.

Le Conseil d'État demande que le paragraphe 1<sup>er</sup> soit complété d'une disposition indiquant que ce cadre « peut être complété par des stagiaires, des employés de l'État et des ouvriers de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires ».

En ce qui concerne le paragraphe 2, le Conseil d'État demande que soit visée avec précision l'autorité procédant à la nomination aux fonctions de directeur, le libellé actuel visant le « Gouvernement » étant vague et imprécis.

Le paragraphe 3 est repris de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

#### *Article 6*

L'article sous examen reproduit textuellement les dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, de la directive (UE) 2016/797. Cette reproduction textuelle fait peu de sens dans un contexte national. Le législateur luxembourgeois n'a pas compétence pour définir les règles d'interopérabilité et de compatibilité au sein de l'Union européenne. Les dispositions nationales ne peuvent avoir pour objet que de définir les règles nationales permettant d'accomplir l'interopérabilité du système luxembourgeois vis-à-vis des autres systèmes.

Qui plus est, dans la mesure où l'article sous examen ne fait qu'annoncer les dispositions suivantes, il se trouve dénué de portée normative.

Au vu de ce qui précède, l'article sous examen est à supprimer.

#### *Article 7*

L'article sous examen reproduit textuellement les dispositions de l'article 3 de la directive (UE) 2016/797.

Cependant, au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu de viser, non pas le « système ferroviaire de l'Union », mais le « système ferroviaire luxembourgeois », la loi en projet ne pouvant définir que les règles relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire luxembourgeois.

#### *Article 8*

L'article sous examen reproduit textuellement les dispositions de l'article 4 de la directive (UE) 2016/797 relatif aux STI. Or, les STI étant définies en vertu de la directive, il n'appartient pas à une loi nationale d'en définir le contenu. Le Conseil d'État renvoie à cet égard aux considérations générales. Par conséquent, les paragraphes 3 à 8 sont à supprimer.

#### *Article 9*

L'article sous examen reproduit textuellement l'article 7 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la non-application des STI.

Cependant, la reproduction littérale de la disposition ne permet pas d'en assurer la transposition adéquate. En effet, à aucun moment, il ne ressort explicitement du texte sous avis que la demande de

non-application de STI est à adresser au ministre, le ministre octroyant l'autorisation en cette matière. La disposition est à revoir afin de formuler clairement que le ministre autorise la non-application d'une STI à l'issue de la procédure de notification et de décision de la Commission européenne. Par conséquent, le Conseil d'État s'oppose formellement au libellé actuel de la disposition sous avis pour transposition incorrecte de la directive.

Pour le surplus, les dispositions relatives à la procédure de décision européenne ne peuvent et ne sont pas à transposer en droit national. Ainsi, au paragraphe 4, il ne peut être imposé à la Commission européenne d'adopter des décisions par voie d'actes d'exécution. De la même manière, le paragraphe 5 est à supprimer. Au paragraphe 7, il ne peut être imposé à la Commission européenne de statuer dans un délai de quatre mois. Il appartient en revanche à l'acte national de transposition d'indiquer que, à défaut de décision de la Commission européenne dans un délai de quatre mois, la demande est considérée comme acceptée. Le Conseil d'État demande par conséquent la suppression de ces dispositions.

#### *Article 10*

L'article sous examen vise à transposer l'article 8 de la directive (UE) 2016/797 relatif aux conditions de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

L'article reproduit presque intégralement le texte de l'article 8 de la directive précitée en prenant soin de désigner les organes nationaux. Aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, le Conseil d'État demande que les organes nationaux soient désignés en respectant un parallélisme des formes en ce qui concerne la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité, ou les restrictions et interdictions qui y sont apportées.

Par ailleurs, en se contentant de recopier l'article 8 de la directive (UE) 2016/797, l'article sous examen n'en opère pas une transposition adéquate. Il ne ressort que de manière incidente de cet article que le ministre délivre les autorisations de mise sur le marché. Quelles sont dans ce contexte « toutes les mesures utiles » que peut prendre le ministre pour s'assurer que les constituants mis sur le marché sont propres à satisfaire l'interopérabilité du système ferroviaire luxembourgeois ? Quelles sont « toutes les mesures utiles » que peut prendre le ministre pour s'assurer de l'utilisation conforme des constituants mis sur le marché ? Quelles sont les conditions de délivrance de cette autorisation ? Est-ce qu'il est possible de prévoir aussi une suspension ou un retrait de cette autorisation ? À la lecture du libellé de la lettre a), l'on semble se situer au moment de la demande d'autorisation, alors que suivant le libellé de la lettre b), il serait également envisageable qu'après délivrance d'une autorisation, un usage non conforme à la destination du constituant d'interopérabilité se fasse. Dans ce cas, un retrait ou une suspension de l'autorisation devrait être possible.

Ce sont ces aspects qui doivent être prévus par la disposition sous avis afin de réaliser une transposition adéquate de l'article 8 de la directive. Au vu de ce qui précède, l'article sous examen ne peut être considéré comme réalisant une transposition adéquate de l'article 8 de la directive.

#### *Article 11*

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 9 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

Concernant le paragraphe 4, le Conseil d'État donne à considérer qu'il ne peut être imposé à la Commission européenne d'établir le modèle de la déclaration « CE » ; le paragraphe sous revue est, partant, à supprimer.

Le paragraphe 6 relatif aux périodes de transition à prévoir par les STI est à supprimer. En effet, comme déjà observé à l'endroit de l'article 8, le contenu des STI et donc leur éventuelle période transitoire ne nécessite pas de mesure nationale de mise en œuvre.

#### *Article 12*

L'article sous examen est censé transposer les dispositions de l'article 10 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la procédure « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

Le Conseil d'État ne comprend pas, à la lecture du paragraphe 5 de l'article sous examen, pourquoi l'information concernant l'établissement indu d'une déclaration « CE » de conformité devrait être portée à la connaissance du ministre par l'administration. Est-ce qu'il ne pourrait pas agir de sa propre initiative ? Par conséquent, le Conseil d'État demande de remplacer, au paragraphe 5, la portion de

phrase « Lorsqu'il est porté à la connaissance du ministre par l'Administration que la déclaration « CE » de conformité a été établie indûment, [...] » par les termes « Lorsque le ministre constate que la déclaration « CE » de conformité a été établie indûment, [...] ».

#### *Article 13*

L'article sous examen vise à transposer les dispositions de l'article 11 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles.

Le Conseil d'État se réfère à son observation à l'endroit de l'article 12 pour ce qui concerne le mécanisme d'après lequel l'Administration porte à la connaissance du ministre certaines informations.

Pour ce qui concerne les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, le Conseil d'État renvoie aux considérations générales relatives à la transposition des directives en ce que ces deux paragraphes visent « toutes les mesures utiles » ou « toutes les mesures appropriées » sans indiquer la nature de ces mesures.

Par ailleurs, les auteurs ont repris le paragraphe 2 de l'article 11 de la directive (UE) 2016/797. Cependant, il n'appartient pas au législateur national de définir les modalités de décision de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, ci-après « Agence ». Le Conseil d'État renvoie à cet égard aux considérations générales selon lesquelles il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives, qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Il appartient en revanche au législateur de prévoir que le ministre doit retirer sa décision lorsque la mesure prise a été constatée par l'Agence comme injustifiée suite à la procédure de notification.

#### *Article 14*

L'article sous examen transpose l'article 12 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la libre circulation des sous-systèmes et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

#### *Article 15*

L'article sous examen vise à transposer l'article 13 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la conformité avec les STI et les dispositions nationales.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il n'y a pas lieu de viser « L'Agence et les autorités nationales de sécurité », mais « l'Administration » uniquement.

Les autres dispositions de l'article sous examen n'appellent pas d'observation.

#### *Article 16*

L'article sous examen vise à transposer l'article 14 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la notification des règles nationales. La validité des règles nationales dépend de leur notification au niveau européen.

Les paragraphes 9 et 10, qui visent des procédures strictement européennes, ne peuvent et ne sont pas à transposer en droit national. Partant, les paragraphes sous examen sont à supprimer.

#### *Article 17*

L'article sous examen vise à transposer l'article 15 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la procédure d'établissement de la déclaration « CE » de vérification.

En ce qui concerne le paragraphe 8, il est renvoyé aux observations relatives à l'article 2, point 43.

Concernant le paragraphe 9, le Conseil d'État donne à considérer qu'il n'appartient pas au législateur national de conférer des compétences à la Commission européenne. Par conséquent, le paragraphe sous examen est à supprimer.

#### *Article 18*

L'article sous examen vise à transposer l'article 16 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles. Seul le paragraphe 1<sup>er</sup> est à transposer dans la mesure où les paragraphes 2 et 3 n'intéressent que les relations entre États membres et la Commission européenne. Par conséquent, les paragraphes sous revue sont à supprimer.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, même si la transposition est faite conformément à la directive précitée, des questions restent ouvertes en droit national. Ainsi, il convient d'indiquer à qui incombe la charge d'exécuter les vérifications complémentaires demandées par le ministre.

#### *Article 19*

L'article sous examen reproduit à l'identique l'article 17 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la présomption de conformité des constituants conformes à des normes publiées au Journal officiel de l'Union européenne. Il n'appelle pas d'observation quant au fond.

#### *Article 20*

L'article sous examen reprend l'article 18 de la directive (UE) 2016/797 relatif à l'autorisation de mise en service d'installations fixes, en désignant l'Administration comme l'autorité nationale de sécurité.

Au paragraphe 3, la troisième phrase est à libeller comme suit :

« L'Administration diffuse ces informations en coopération avec l'Agence ».

La dernière phrase du paragraphe 7 relative aux voies de recours utiles est superflue, et est à supprimer.

Le Conseil d'État comprend que la vérification effectuée par l'Administration, et visée au paragraphe 8, se limite à une instruction sur dossier. Par ailleurs, aux yeux du Conseil d'État, les dispositions du paragraphe 8 sont à faire figurer au paragraphe 5, alinéa 3, l'actuel alinéa 3 devenant un nouvel alinéa 4.

#### *Article 21*

L'article sous examen vise à transposer l'article 19 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la mise en œuvre harmonisée de l'ERTMS. Il définit la procédure d'approbation du demandeur par l'Agence.

L'article sous examen reproduit quasiment à l'identique l'article 19 de la directive. Cependant, il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à l'Agence. Il est renvoyé à cet égard aux considérations générales selon lesquelles il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives, qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union. Par exemple, au paragraphe 4, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à l'Agence d'informer le demandeur si son dossier est complet. En revanche, il appartient au législateur national d'imposer au demandeur de fournir les informations que lui demande l'Agence. L'ensemble de la disposition sous avis est à revoir suivant ces considérations.

#### *Article 22*

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 20 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la mise sur le marché de sous-systèmes mobiles et n'appelle pas d'observation quant au fond.

#### *Article 23*

L'article sous examen reproduit quasi littéralement l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 relatif à l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.

La disposition soulève encore une fois la problématique relevée aux considérations générales selon laquelle le législateur national ne peut transposer des règles procédurales strictement européennes ou imposer des obligations aux autorités de l'Union européenne. Partant, l'ensemble de la disposition sous avis est à reconsidérer.

#### *Article 24*

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 22 de la directive (UE) 2016/797 relatif à l'enregistrement des véhicules munis d'une autorisation de mise sur le marché. Il n'appelle pas d'observation quant au fond.

#### *Article 25*

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 23 de la directive (UE) 2016/797 relatif aux vérifications qui s'imposent aux entreprises ferroviaires préalablement à l'utilisation des véhicules autorisés. Il n'appelle pas d'observation quant au fond.

*Article 26*

L'article sous examen reproduit quasi littéralement l'article 24 de la directive (UE) 2016/797 relatif aux autorisations par types de véhicules.

La disposition soulève encore une fois la problématique déjà relevée antérieurement aux considérations générales selon laquelle le législateur national ne peut transposer des règles procédurales strictement européennes ou imposer des obligations aux autorités de l'Union européenne. Par exemple, concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État rappelle qu'il n'appartient pas au législateur national d'indiquer que l'Agence délivre une autorisation. Cependant, il appartient au législateur national d'indiquer que le demandeur peut disposer d'une autorisation par type de véhicules délivrés par l'Agence ou l'Administration. De plus, le Conseil d'État comprend que le rôle de l'Administration se borne à instruire le dossier.

L'ensemble de la disposition sous avis est à revoir en fonction de ce qui précède.

*Article 27*

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 25 de la directive (UE) 2016/797. Il n'appelle pas d'observation quant au fond.

*Article 28*

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 26 de la directive (UE) 2016/797 relatif aux cas de non-conformité de véhicules avec les exigences essentielles.

Les dispositions des paragraphes 3 à 9 soulèvent encore une fois la problématique, déjà relevée à plusieurs reprises, selon lesquelles le législateur national ne peut transposer des règles procédurales strictement européennes ou imposer des obligations aux autorités de l'Union européenne. Les paragraphes sous examen sont par conséquent à revoir en fonction des développements qui précèdent.

*Articles 29 à 31*

Les articles sous examen traitent des autorités notifiantes et entendent transposer les articles 27 à 29 de la directive (UE) 2016/797. Les auteurs du projet reproduisent quasi à l'identique les dispositions de la directive et se limitent à indiquer que le ministre ayant l'Économie dans ses attributions est l'autorité en charge de nommer une ou plusieurs autorités notifiantes.

Le Conseil d'État regrette que les auteurs n'aient pas fait figurer la notion d'« autorités notifiantes » sous une définition à l'article 2 du projet de loi sous examen.

Par ailleurs, l'article 29 du projet de loi sous examen n'est pas sans soulever certaines questions : pourquoi cette tâche est-elle confiée au ministre ayant l'Économie dans ses attributions sachant que le ministre ayant l'Administration des chemins de fer sous son autorité est le ministre ayant les Transports dans ses attributions ? Quelles seront en pratique ces autorités notifiantes ?

Pourquoi l'autorité notifiante n'est-elle pas le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, autorité qui répond à l'ensemble des conditions posées par la directive ? En effet, aux termes de l'article 17, paragraphe 8, de la loi en projet, le ministre (ayant les Transports dans ses attributions) désigne et notifie les organismes chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales. Pourquoi dans un cas les auteurs font-ils le choix de charger le ministre ayant l'Économie dans ses attributions de nommer l'autorité notifiante et pourquoi, dans l'autre cas, l'autorité notifiante est-elle le ministre (ayant les Transports dans ses attributions) ?

Le commentaire des articles ne fournit aucune indication par rapport aux interrogations soulevées et le Conseil d'État se réfère à sa critique formulée à cet égard aux considérations générales.

*Articles 32 à 46*

Les dispositions sous avis ont trait aux organismes d'évaluation de la conformité, tant notifiés que désignés. Elles reproduisent quasi à l'identique les articles 30 à 45 de la directive (UE) 2016/797.

Les dispositions sont examinées sous réserve des observations qui précèdent en ce qui concerne les autorités nationales luxembourgeoises. De manière générale, les dispositions sous avis soulèvent un questionnement similaire à celui relatif aux autorités notifiantes : quels sont les organismes appelés à être des organismes d'évaluation de la conformité ? Aucune explication n'est fournie au commentaire des articles.

Concernant l'article 32, paragraphe 5, le Conseil d'État donne à considérer qu'une transposition nationale adéquate suppose de désigner pour les besoins luxembourgeois les « autorités compétentes de l'État membre où [l'organisme] exerce ses activités ».

En ce qui concerne l'article 33, paragraphe 2, comment les auteurs entendent-ils garantir l'impartialité des organismes et de leur personnel. La reprise du texte de la directive ne résout pas la question de la mise en œuvre pratique de cette disposition.

À l'article 34, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre a), les auteurs ont certes repris le texte de l'article 32 de la directive (UE) 2016/797, « une solide formation technique », mais la terminologie employée ne fournit aucune précision quant aux diplômes et certifications dont le personnel doit finalement disposer. Une transposition nationale correcte suppose de définir ce qui constitue une « solide formation technique ». Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen pour transposition incorrecte de la directive.

À l'article 38, paragraphe 1<sup>er</sup>, une transposition nationale adéquate suppose de viser l'autorité notifiante nationale, et non pas « l'autorité notifiante de l'État membre dans lequel il est établi ».

Par ailleurs, les articles sous revue reproduisent des dispositions n'ayant pas leur place dans l'ordre juridique luxembourgeois. Ainsi, l'article 40 énonce-t-il que la Commission européenne attribue un numéro d'identification à chaque organisme notifié et rend publique la liste des organismes notifiés. Il appartient tout au plus au législateur national de prévoir que chaque organisme national notifié reçoit un numéro d'identification attribué par la Commission européenne, mais en aucun cas d'imposer des obligations à la Commission européenne. Il est renvoyé à cet égard aux remarques antérieures concernant ce sujet. De même, les dispositions de l'article 42 ainsi que celles de l'article 45, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, n'ont pas leur place dans l'ordre juridique luxembourgeois et sont à supprimer.

#### *Article 47*

L'article sous examen transpose l'obligation d'immatriculation des véhicules prévue par l'article 46 de la directive (UE) 2016/797.

Au paragraphe 3, les auteurs ont recopié l'option laissée aux États membres d'accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent, sans formuler l'option retenue par le Luxembourg. Partant, le paragraphe 3 opère une transposition incomplète du paragraphe correspondant de l'article 46 de la directive (UE) 2016/797, à laquelle le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement.

#### *Article 48*

L'article sous examen entend transposer l'obligation de disposer d'un registre national des véhicules, prévue à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'indication, recopiée de la directive, selon laquelle l'Administration tient le registre national des véhicules « jusqu'à ce que le registre européen des véhicules [...] soit opérationnel » revêt le caractère d'une mesure transitoire, qui plus est, vague et imprécise. Cette portion de phrase est dès lors à supprimer, étant entendu que les auteurs devront modifier la loi en projet lorsque ce registre européen sera opérationnel. Une observation similaire vaut également pour ce qui est du paragraphe 3, en ce qui concerne les obligations de mise à jour par l'Administration « tant que les registres nationaux des véhicules ne sont pas reliés conformément aux spécifications visées au paragraphe 2 ». De manière subsidiaire, ce renvoi au paragraphe 2 est inexact.

Le paragraphe 5, qui se borne à reproduire le paragraphe équivalent de l'article 47 de la directive opère une transposition incomplète en ce qu'il ne désigne pas l'autorité en charge d'assurer la mise à disposition des données concernées, ce qui amène le Conseil d'État à s'y opposer formellement.

#### *Article 49*

Cette disposition, exclusivement dédiée à la tenue du registre européen par l'Agence, ne trouve pas sa place dans l'ordre juridique luxembourgeois et est à supprimer.

#### *Article 50*

L'article sous examen transpose l'obligation de tenue d'un registre de l'infrastructure prévue par l'article 49 de la directive (UE) 2016/797. Il n'appelle pas d'observation quant au fond.

*Article 51*

L'alinéa 1<sup>er</sup> est redondant avec l'article 3 de la loi modifiée du 24 février 1984 sur le régime des langues (article 3 : En matière administrative, contentieuse ou non contentieuse, et en matière judiciaire, il peut être fait usage des langues française, allemande ou luxembourgeoise, sans préjudice des dispositions spéciales concernant certaines matières). Cet alinéa peut dès lors être supprimé.

L'alinéa 2 en ce qu'il vise l'usage de la langue opérationnelle du réseau dépasse largement le cadre du chapitre consacré au registre national de véhicules et n'y trouve pas sa place.

À supposer que l'alinéa 2 ne vise que la langue du registre et non la langue opérationnelle du réseau ferroviaire, il devra être reformulé en conséquence.

Le Conseil d'État relève encore qu'imposer la langue française comme langue opérationnelle du réseau implique nécessairement que les conducteurs de train maîtrisent cette langue. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen de l'article 77 en projet.

*Articles 52 et 53*

Les articles sous examen, qui visent à transposer les articles 1<sup>er</sup> et 2 de la directive (UE) 2016/798 sont dénués de valeur normative. Ils sont par conséquent à omettre.

*Article 54*

L'article sous examen vise à transposer l'article 4 de la directive (UE) 2016/798.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4 de la directive précitée énumère les objectifs que les États membres doivent atteindre afin de réaliser l'objectif commun en matière de sécurité ferroviaire. Il n'a donc pas à être transposé, de sorte que le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous examen est à supprimer.

Les paragraphes 2 à 5 de l'article sous examen reprennent les obligations imposées aux entreprises ferroviaires, au gestionnaire de l'infrastructure et à tous les autres acteurs, telles qu'énumérées à l'article 4, paragraphes 3 à 6, de la directive.

Aux paragraphes 2 et 3 de l'article sous examen, la loi nationale ne peut disposer que pour le système ferroviaire luxembourgeois. Par conséquent, le Conseil d'État demande de viser le système ferroviaire luxembourgeois et non le « système ferroviaire de l'Union ».

Concernant le paragraphe 4, lettre b), seconde phrase, il n'appartient pas au législateur national d'énoncer que l'Agence peut mettre en place des outils informatiques. Cette disposition est à supprimer.

*Article 55*

La disposition figurant au paragraphe 2 constituant une reprise de l'article 5, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, n'a pas à être transposée en droit national et est à supprimer.

*Article 56*

L'article sous examen reproduit presque à l'identique l'article 8 de la directive (UE) 2016/798 relatif aux normes nationales.

Il est renvoyé, à titre liminaire, aux observations faites à l'endroit de l'article 2, point 50, en ce qui concerne la définition des règles nationales.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> vise à transposer l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive (UE) 2016/798. Ce paragraphe qui concerne l'application des règles nationales notifiées avant le 15 juin 2016, ne nécessite pas d'être transposé. Par conséquent, le paragraphe 1<sup>er</sup> sous revue est à supprimer.

Au paragraphe 2, il suffit de viser l'établissement de « règles nationales », en omettant le terme « nouvelles » en raison de son caractère superfétatoire.

Les paragraphes 5 et 8 ne nécessitent pas de transposition et sont, partant, à supprimer.

*Article 57*

L'article sous examen reprend les obligations imposées au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires dans leurs systèmes de gestion de la sécurité, telles que définies à l'article 9 de la directive (UE) 2016/798.

Il n'appelle des observations qu'en ce qui concerne la valeur purement descriptive, et dénuée de valeur normative, de certaines de ses dispositions.

Au paragraphe 2, la disposition énonçant qu'il « existe un engagement résolu en faveur d'une application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains » se trouve dénuée de toute valeur normative. Pour lui conférer une valeur normative, il faudrait au minimum imposer au gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires de s'engager pour ces deux objectifs et de préciser par quels moyens il faudra y parvenir.

De la même manière, la disposition énonçant que le gestionnaire et les entreprises « favorisent une culture de confiance mutuelle » est vague et subjective, et se trouve dénuée de valeur normative.

La même remarque vaut pour le paragraphe 5, alinéa 2, qui énonce que la coopération entre les gestionnaires « facilite la nécessaire coordination et la bonne préparation des services d'urgence ». Le Conseil d'État comprend cependant l'utilité de cette disposition et il appartient au législateur de trouver le moyen de formuler concrètement les moyens à déployer pour assurer cette coopération.

#### *Article 58*

L'article sous examen a trait à la délivrance du certificat de sécurité unique et reproduit l'article 10 de la directive (UE) 2016/798.

Le Conseil d'État renvoie aux considérations générales selon lesquelles il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations aux autorités de l'Union européenne et demande à ce que les dispositions figurant aux paragraphes 4 à 8, 10, 11, 14 et 15, qui recopient les procédures concernant l'Agence, telles que décrites à l'article 10 de la directive, soient revues en conséquence.

#### *Article 59*

Concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État rappelle qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à l'Agence. La formulation selon laquelle « l'Agence et l'Administration concluent un accord de coopération » est à revoir en conséquence.

#### *Article 60*

L'article sous examen a trait aux agréments de sécurité dont doit disposer le gestionnaire de l'infrastructure. Il met en œuvre l'article 12 de la directive (UE) 2016/798.

Concernant le paragraphe 5, il n'appartient pas au législateur national d'imposer aux différentes autorités nationales de sécurité de coopérer entre elles. Il lui appartient en revanche d'imposer à l'Administration, en tant qu'autorité luxembourgeoise de sécurité, de coopérer avec les autres autorités nationales de sécurité. La disposition est à revoir en ce sens. Il n'appelle pas d'autre observation quant au fond.

#### *Article 61*

L'article sous examen reprend les obligations d'entretien, telles que définies à l'article 14 de la directive (UE) 2016/798. Il n'appelle pas d'observation quant au fond.

#### *Article 62*

L'article sous examen vise à transposer l'article 15 de la directive (UE) 2016/798 relatif aux dérogations au système de certification octroyées aux entités chargées de l'entretien.

Concernant les paragraphes 2 et 3, le Conseil d'État rappelle qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à l'Agence. Les paragraphes 2 et 3 sont à revoir en ce sens.

#### *Article 63*

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 17 de la directive (UE) 2016/798. Cette reproduction littérale ne permet cependant pas d'en assurer une transposition adéquate.

Ainsi, aux paragraphes 2 et 3, il convient de viser non seulement les autorités nationales de sécurité concernées, mais également, et en premier lieu, l'autorité luxembourgeoise, à savoir l'Administration.

Par ailleurs, les paragraphes 6, 7, 10, 13, 14 comportent des dispositions qui ne tombent pas dans le champ de compétence du législateur luxembourgeois, en ce qu'elles imposent des obligations à l'Agence. Ces dispositions sont à revoir à la lumière des considérations générales.

#### *Article 64*

L'article sous examen reproduit littéralement les dispositions de l'article 18 de la directive (UE) 2016/798 relatif aux critères de décision applicables aux demandes de certificat de sécurité unique.

Ce faisant, les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 reproduisent les pouvoirs dont dispose l'Agence, tels qu'ils figurent dans la directive. Par ailleurs, le paragraphe 3 impose aux différentes autorités nationales de sécurité de procéder à des échanges de vues, au lieu de l'imposer à l'Administration uniquement. Le Conseil d'État se réfère à ses observations déjà formulées à plusieurs reprises et demande aux auteurs de revoir le libellé de l'ensemble de la disposition sous avis dans cette optique.

*Article 65*

Sans observation.

*Article 66*

Le Conseil d'État désapprouve le procédé qui consiste à étendre le champ d'application d'une loi sans procéder à la modification expresse de cette loi. Un tel procédé est à éviter dans l'intérêt de la cohérence et de la lisibilité des textes normatifs.

*Article 67*

L'article sous examen reproduit l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2007/59/CE qui en fixe ses objectifs. Il est rappelé aux auteurs que les dispositions qui figurent au premier article d'une directive et qui énoncent simplement les différents objectifs que la directive vise à atteindre ne nécessitent pas de transposition. Par conséquent, l'article sous examen est à omettre.

*Article 68*

Sans observation.

*Article 69*

Le Conseil d'État relève que la disposition sous revue a une valeur essentiellement descriptive, et non normative. Il ne suffit pas d'énoncer que les conducteurs ont un accès à la formation, encore faut-il prévoir explicitement qui est responsable d'assurer l'accès à la formation. S'agit-il de l'entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure, ou encore des deux? De plus, en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, qu'il soit renvoyé avec précision aux dispositions définissant les exigences applicables, et non pas d'employer une formule vague et imprécise telle que « les exigences définies dans la législation applicable ».

*Article 70*

L'article sous examen transpose littéralement l'article 4 de la directive 2007/59/CE, à l'exception de la dérogation prévue au paragraphe 2, lettre f), nécessaire en raison de l'exclusion à l'article 68, paragraphe 2, des conducteurs opérant exclusivement sur les sections de voie temporairement fermées à la circulation.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre a), il ne convient pas de viser « des conditions minimales » à remplir, mais les conditions visées aux articles 74 et suivants du projet de loi sous examen.

*Article 71*

Il y a lieu de s'interroger sur la valeur normative d'une disposition qui vise à imposer à l'Administration et aux entreprises ferroviaires de prendre « toutes les dispositions nécessaires pour éviter » la falsification des attestations et registres. Une telle obligation revêt nécessairement le caractère d'une obligation de moyens. Quelles seraient les conséquences ou sanctions pour l'Administration ou les entreprises si les mesures nécessaires n'avaient pas été prises?

Par ailleurs, en ce qui concerne l'Administration, une telle obligation est inhérente aux principes du bon fonctionnement d'une administration ou d'un service public.

Partant, la disposition sous examen est à supprimer.

*Article 72*

Sans observation.

*Article 73*

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 7 de la directive 2007/59/CE. Une telle reproduction littérale ne permet toutefois pas d'en assurer une transposition adéquate.

En effet, au paragraphe 1<sup>er</sup>, il n'appartient pas au législateur luxembourgeois de conférer une validité d'une licence luxembourgeoise sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne. Il lui appartient en revanche de prévoir que la licence délivrée dans un autre État membre de l'Union européenne est valable sur le territoire national. Par ailleurs, le Conseil d'État demande aux auteurs de prévoir la transposition de l'article 8 de la directive 2007/59/CE relatif à la reconnaissance des documents de certification des conducteurs de train de pays tiers.

#### *Article 74*

L'article sous examen entend transposer l'article 9 de la directive 2007/59/CE.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il n'y a pas lieu de prévoir que les candidats doivent satisfaire à des exigences « minimales », une telle formulation pouvant laisser entendre que d'autres exigences pourraient être demandées aux candidats. Par conséquent, le Conseil d'État exige la suppression du terme « minimales » sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique. Les termes « exigences minimales », repris de la directive, visent les critères que doivent exiger les États membres de leurs conducteurs de train, liberté leur étant laissée de fixer d'autres exigences. En reproduisant textuellement les critères exigés par la directive, le Luxembourg s'en tient strictement aux exigences minimales requises par celle-ci.

#### *Article 75*

L'article sous examen transpose l'article 10 de la directive 2007/59/CE relatif à l'âge minimal des candidats à une licence. Il n'appelle pas d'observation quant au fond.

#### *Article 76*

L'article sous examen vise à transposer l'article 11 de la directive 2007/59/CE relatif aux exigences de base que doit satisfaire le candidat.

Au paragraphe 2, les termes « au moins » sont à supprimer sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique. La formulation retenue pourrait en effet laisser penser que les critères ne sont pas limitatifs. Si les auteurs entendent prévoir d'autres critères d'examen que ceux prévus à l'annexe II de la directive 2007/59/CE, le procédé de transposition par référence à cette annexe est à bannir, et les critères nationaux sont à prévoir dans une annexe à la loi en projet. Cette même observation vaut également pour le paragraphe 4, en ce qui concerne les matières générales indiquées à l'annexe IV de la directive 2007/59/CE.

#### *Article 77*

L'article sous examen vise à transposer l'article 12 de la directive 2007/59/CE en ce qui concerne les compétences linguistiques requises pour la délivrance de l'attestation.

L'alinéa 1<sup>er</sup> reproduit textuellement l'article 12 de la directive. Cependant, il y a lieu de s'interroger sur l'intérêt normatif de ce recopiage, la disposition en question faisant du sens au niveau européen, mais pas au niveau national. De plus, il y a lieu de s'interroger sur la pertinence de la transposition par renvoi en ce qui concerne l'annexe VI de la directive 2007/59/CE. En effet, la transposition correcte de l'annexe VI, paragraphe 8, de la directive requiert son adaptation aux compétences linguistiques requises dans le pays de l'infrastructure. Ainsi, ayant affirmé à l'article 51 de la loi en projet que le français est la langue opérationnelle du réseau national, mais que les langues allemande et luxembourgeoise y sont admises, les auteurs entendent-ils vérifier la connaissance linguistique de toutes ces langues ou seulement de la langue française ? Il y aurait donc lieu de prévoir une annexe reprenant spécifiquement les exigences de maîtrise des langues requises pour les candidats sur le réseau luxembourgeois.

L'alinéa 2 soulève également des questions : comment se trouvent évaluées les « bonnes connaissances en langue luxembourgeoise, française ou allemande » dispensant de l'absence de vérification périodique ? Qui plus est, l'annexe VII de la directive ne permet de dispenser l'examen des connaissances linguistiques que dans le cas où il s'agit de la langue maternelle de l'intéressé.

Au vu de ce qui précède, l'article sous examen est à préciser sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique.

#### *Article 78*

Aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, il n'y a pas lieu de prévoir que les examens doivent porter « au moins » sur les matières générales listées à la directive, une telle formulation pouvant laisser entendre que

d'autres matières pourraient faire arbitrairement l'objet d'examens. Le Conseil d'État exige dès lors la suppression des termes « au moins », sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique. Comme relevé à l'endroit de l'article 74, si les auteurs entendent prévoir d'autres matières que celles visées aux annexes V et VI de la directive, la technique de transposition par référence est alors à bannir, et des annexes spécifiques sont à intégrer à la loi en projet. En ce qui concerne l'évaluation des compétences linguistiques, il est renvoyé aux observations faites à l'endroit de l'article 77.

#### *Article 79*

L'article sous examen vise à transposer l'article 14 de la directive 2007/59/CE et n'appelle pas d'observation quant au fond.

#### *Article 80*

L'article sous examen vise à transposer l'article 15 de la directive 2007/59/CE.

En ce qui concerne l'alinéa 2, le Conseil d'État se demande quel est l'organe de recours indépendant visé par les auteurs. S'ils entendent viser une instance en particulier, celle-ci est à désigner explicitement. Par ailleurs, le Conseil d'État se demande comment la disposition sous examen est censée s'articuler avec l'article 89 en projet.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État exige la clarification de l'article sous examen sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique.

#### *Article 81*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, le terme « minimale » est à supprimer.

#### *Article 82 à 87*

Sans observation.

#### *Article 88*

L'article sous examen vise en son paragraphe 1<sup>er</sup> « l'accréditation des médecins par le Ministre de la Santé ». Or, il conviendrait d'utiliser plutôt la notion d'« autorisation d'exercer »

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, renvoyant aux normes européennes de la série EN 45 000, il est à rappeler que le juge administratif considère que, même si aucune disposition constitutionnelle ou légale n'interdit d'intégrer dans un acte législatif ou réglementaire une référence à de telles normes, le défaut de publication officielle de celles-ci, conformément à l'article 112 de la Constitution, a pour effet que les personnes qui sont visées par la disposition de l'acte national comportant cette référence ne sauraient se voir imposer une obligation d'appliquer les normes en question sur le territoire luxembourgeois<sup>3</sup>.

La disposition sous revue reproduit textuellement l'article 20 de la directive 2007/59/CE. Cependant, l'articulation entre le paragraphe 1<sup>er</sup> et le paragraphe 2 pose question : s'agit-il de prévoir qu'une accréditation refusée par l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (ILNAS) pourrait être conférée par l'Administration? Ou la disposition prévue au niveau européen n'a-t-elle pour autre but que d'énoncer qu'en l'absence d'un organisme d'accréditation, la reconnaissance peut être délivrée par l'autorité compétente? Dans tel cas, la disposition prévue au paragraphe 2 ne fait pas de sens.

Au paragraphe 3, il n'y a pas lieu de disposer que l'Administration « veille à la publication et à la mise à jour » du registre, mais que l'Administration « publie et met à jour » le registre en question.

#### *Article 89*

L'article sous examen vise à transposer l'article 21 de la directive 2007/59/CE, qui impose la mise en place d'une procédure de « recours administratif ».

Or, en prévoyant de soumettre le différend au ministre ou à l'Administration, la disposition sous avis prévoit un recours hiérarchique obligatoire. Un recours hiérarchique aboutit à la prise d'une décision par l'autorité auprès de laquelle il est introduit. Cependant, l'alinéa 3 ne vise pas une « décision » de l'Administration ou du ministre, mais un « avis ». L'emploi d'une telle terminologie jette un trouble

<sup>3</sup> Cour adm., arrêt du 29 novembre 2005, n° 19768C.

sur la nature de la procédure ainsi introduite, ce qui amène le Conseil d'État à s'y opposer formellement pour insécurité juridique.

#### *Article 90*

L'article sous examen vise à transposer l'article 22 de la directive 2007/59/CE.

La disposition est imprécise, en ce qu'elle vise, à deux reprises, « les modalités de la législation applicable » (paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre a) et paragraphe 2, lettre a)).

Le Conseil d'État demande que la législation visée soit désignée avec précision. Il attire encore l'attention des auteurs sur le fait que s'ils entendent par ces termes viser la législation en matière de protection des données, une telle précision s'avère superfétatoire, la législation en matière de protection de données s'imposant de toute manière.

Le paragraphe 3 sous revue est contraire tant à l'article 2 de la directive 2007/59/CE qu'à l'article 15 du règlement général sur la protection des données<sup>4</sup> en ce qu'il impose au conducteur de train de formuler une demande « motivée » pour accéder aux données le concernant. Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, la suppression du terme « motivée ».

#### *Article 91*

L'article sous examen vise à transposer l'article 23 de la directive 2007/59/CE relatif à la formation des conducteurs.

Au paragraphe 6, le renvoi au « système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE » est à remplacer par un renvoi précis aux dispositions nationales applicables.

#### *Article 92*

L'article sous examen vise à transposer l'article 24 de la directive 2007/59/CE relatif aux coûts de formation lors du départ du conducteur de train.

L'article sous examen semble, sur certains aspects, plus large que la directive. En effet, la directive vise uniquement la situation du départ volontaire du conducteur pour une autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure. Or, l'article sous examen englobe la démission du conducteur qui changerait totalement de métier ou qui arrêterait toute activité salariée. Le Conseil d'État doute dès lors que cet aspect soit conforme à l'article 24 de la directive 2007/59/CE.

Le Conseil d'État relève encore que l'article sous examen déroge aux articles L. 542-15 et L. 542-16 du Code de travail. À la différence de ces derniers, l'article sous examen ne prévoit aucune limitation de durée quant à l'obligation de remboursement ni aucune limitation quant au montant. Le Conseil d'État donne à considérer aux auteurs que selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, si le législateur peut, sans violer le principe constitutionnel de l'égalité, soumettre certaines catégories de personnes à des régimes différents, c'est à la condition que les différences instituées procèdent de disparités objectives et qu'elles soient rationnellement justifiées, adéquates et proportionnées à leur but.

Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de fournir des explications en ce qui concerne le système dérogatoire au droit du travail qu'ils entendent instaurer, et réserve sa position quant à la dispense du second vote.

#### *Article 93*

L'article sous examen vise à transposer l'article 25 de la directive 2007/59/CE.

Le paragraphe 3 qui vise des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus par « l'État membre dans lequel l'infrastructure est située » n'assure pas une transposition correcte de la directive. Le Conseil d'État en exige dès lors sa reformulation sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive 2007/59/CE.

<sup>4</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

*Article 94*

L'article sous examen, qui dispose – aux fins de transposition de l'article 26 de la directive 2007/59/CE –, que l'Administration « s'assure que » toutes les activités de formation font l'objet d'un contrôle continu, n'a pas de valeur normative. Il conviendrait qu'il soit disposé comment l'Administration entend concrètement s'en assurer.

*Article 95*

Aux fins de transposition de l'article 27 de la directive 2007/59/CE, ne conviendrait-il pas de définir, dans la loi, la périodicité exacte des évaluations et non pas seulement d'indiquer que les évaluations sont à procéder « selon une périodicité ne dépassant pas cinq ans » ?

Le Conseil d'État se demande par ailleurs si le système d'évaluation visé à l'article sous examen correspond au contrôle continu visé à l'article 94 en projet.

*Articles 96 à 98*

Sans observation.

*Article 99*

L'article sous examen qui ne fait qu'annoncer les règles du chapitre IV ne présente pas de portée normative et est à supprimer.

*Articles 100 à 117*

Sans observation.

*Article 118*

L'alinéa 2 manque de clarté : que faut-il entendre par « conformément aux dispositions nationales existantes » ? S'agit-il des dispositions en vigueur au moment de l'entrée en formation ? ou s'agit-il d'appliquer la loi en projet aux formations déjà entamées ?

*Article 119*

L'article sous examen entend imposer une obligation de motiver pour toutes les décisions prises en application de la loi en projet : la disposition sous avis est plus large que celle applicable en matière de procédure administrative non contentieuse. Le Conseil d'État se demande en quoi consiste une obligation de motiver « de façon précise » et suggère dès lors la suppression de ces termes.

*Article 120*

L'article sous examen attribue compétence de juridiction exclusive aux juridictions luxembourgeoises pour les litiges au sujet de mesures ou décisions prises en exécution de la loi en projet.

Les termes « sans préjudice des dispositions de l'article 89 » ne trouvent pas leur place à l'article sous examen, qui est consacré au litige contentieux. Ils sont donc à supprimer.

Le Conseil d'État s'interroge sur l'utilité et les cas d'application d'une telle disposition, étant par ailleurs rappelé, d'une part, que les règles de compétence territoriale ne sont pas d'ordre public et doivent être soulevées par les parties au litige et, d'autre part, que les règles nationales de compétence territoriale sont appelées à céder devant les règles européennes d'attribution de compétences.

*Article 121*

La législation sur la protection des données étant de toute manière applicable, l'article sous examen est superfluetatoire et donc à supprimer.

*Articles 122 et 123*

Sans observation.

## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

### *Observations générales*

Le mélange dans un même dispositif de dispositions qui ont un caractère organique et de dispositions qui en sont dépourvues devrait être évité. Il est ainsi indiqué de déterminer les missions et le cadre d'une administration ou encore l'organisation d'un établissement public ou d'un organe professionnel dans une loi particulière, dont le dispositif se limite à comporter des dispositions organiques en relation avec l'organisme visé. Par conséquent, le Conseil d'État demande que les dispositions relatives à l'Administration des chemins de fer soient érigées dans une loi distincte de la loi en projet sous avis.

L'intitulé des actes européens est à reproduire avec exactitude. Ainsi, par exemple, il y a lieu de renvoyer, à la première occurrence, à 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 », à la « directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire », et au « règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil ». Aux occurrences suivantes, il peut être recouru, par exemple, aux termes « directive (UE) 2016/797 précitée ». Par ailleurs, lorsqu'il est renvoyé à une décision de la Commission européenne, le numéro de la décision est à faire précéder du terme « n° ».

Au cas où un règlement européen aurait déjà fait l'objet d'une modification, la mention « , tel que modifié » est à ajouter à la suite de l'intitulé dudit règlement.

Les intitulés ne sont pas à faire suivre d'un point final, étant donné qu'ils ne forment pas de phrase. Ceci vaut non seulement pour l'intitulé de la loi en projet, mais également pour les intitulés de ses groupements d'articles et articles.

La subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2) etc. Aussi, le Conseil d'État demande-t-il à ce que les numéros de paragraphe soient placés entre parenthèses, sauf lors des renvois à un paragraphe dans quels cas les parenthèses sont omises. Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...), elles-mêmes éventuellement subdivisées en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), ...), sont utilisées pour caractériser des énumérations. 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 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. Le terme « et » à l'avant-dernier élément est à omettre, comme étant superfétatoire. Dans cette hypothèse, les renvois à l'intérieur du dispositif sont, le cas échéant, à adapter en conséquence.

Pour le renvoi à un « premier alinéa », il y a lieu de se référer à l'« alinéa 1<sup>er</sup> ».

Lorsqu'il est renvoyé à une lettre faisant partie d'une subdivision (a), b), c), ...), il y a lieu d'utiliser le terme « lettre » avant la lettre référée, et non le terme « point ».

Le recours à la forme « et/ou », que l'on peut généralement remplacer par « ou », est à éviter.

Les formules « le ou les » et « la ou les » sont à écarter.

Il est indiqué d'écrire « Union européenne » et « Commission européenne ».

### *Intitulé*

Il est relevé que l'intitulé du projet soumis à l'avis du Conseil d'État diffère de celui figurant au dossier parlementaire. L'intitulé figurant au dossier parlementaire est l'intitulé à retenir, à savoir celui de « Projet de loi relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train ».

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

En ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre c), le Conseil d'État signale que depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2009, date de l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, la dénomination « Communauté européenne » a disparu au bénéfice de celle d'« Union européenne ». Par conséquent, les termes « dans la Communauté » sont à remplacer par les termes « dans l'Union européenne ».

## Article 2

L'article relatif aux définitions est à formuler de la manière suivante :

« **Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « ... » : ... ;

2° « ... » : ... ;

3° « ... » : ... ;

[...]. »

Les propositions séparées par des points-virgules sont à ériger en phrases distinctes, commençant par une majuscule. Au point 1, par exemple, le point-virgule figurant après le terme « préjudiciables » est à remplacer par un point et il y a lieu d'écrire « les accidents » avec une lettre initiale majuscule au terme « les ».

Au point 2, il y a lieu d'écrire « euros » en toutes lettres, et non pas « EUR ».

Au point 4, l'article défini est à exclure de la forme abrégée à introduire, pour écrire « ci-après Administration ». Cette observation vaut également pour le point 5. De plus, le tiret est à supprimer.

Au point 7, il y a lieu d'écrire « spécifications techniques d'interopérabilité » en toutes lettres, dans la mesure où la forme abrégée afférente est introduite au point 58 seulement.

Au point 14, les parenthèses sont à remplacer par des virgules.

Au point 15, la forme abrégée « ERTMS » est à faire précéder de l'indication, en toutes lettres, des termes auxquels elles se rapporte.

Au point 21, les termes entre parenthèses « (ECE) » sont à remplacer par les termes « , ci-après ECE », ».

Au point 22, le terme « également » est à supprimer.

Au point 25, les parenthèses sont à remplacer par des virgules.

Au point 36, la forme abrégée à introduire est à entourer de guillemets, pour écrire « , ci-après MSC », ».

Au point 41, il y a lieu de renvoyer au « règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié ».

Au point 42, la forme abrégée à introduire est à entourer de guillemets, pour écrire « , ci-après OSC », ».

Au point 45, il y a lieu d'écrire « spécifications techniques d'interopérabilité » en toutes lettres, dans la mesure où la forme abrégée afférente est introduite au point 58 seulement.

Au point 51, les parenthèses sont à remplacer par des virgules.

Au point 58, les termes mis entre parenthèses « (STI) » sont à remplacer par les termes « , ci-après STI », ».

Au point 63, les termes « selon la norme EN 15227:2011 » sont à entourer de virgules, et non pas de parenthèses. Les parenthèses étant à écarter, le Conseil d'État propose par ailleurs d'écrire :

« et la résistance maximale à la rupture des véhicules est de 800 kilonewtons pour ce qui est des efforts longitudinaux de compression dans les attelages ».

Au point 69, les parenthèses sont à remplacer par des virgules.

## Article 3

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, première phrase, les termes « ci-après désigné par « le ministre » » sont à remplacer par les termes « ci-après « ministre » », en excluant l'article défini de la forme abrégée à introduire. À la deuxième phrase, il y a lieu d'écrire « directeur » avec une lettre initiale minuscule, le terme désignant une fonction et non pas son titulaire. Par ailleurs, les termes de l'Administration des chemins de fer » sont à supprimer, de sorte que la deuxième phrase est à libeller comme suit :

« Elle est dirigée par un directeur qui en le supérieur hiérarchique. »

Au paragraphe 2, alinéa 2, lettre g), le tiret après les termes « paragraphe 5 » est à supprimer.

#### *Article 4*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, phrase liminaire, le terme « directeur » est à écrire avec une lettre initiale minuscule.

Au paragraphe 2, il y a lieu d'écrire « 125 000 », en séparant les tranches de mille par une espace insécable.

#### *Article 5*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme « modifiée » est à insérer avant la date de la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État, étant donné que celle-ci a déjà fait l'objet de modifications depuis son entrée en vigueur.

Au paragraphe 3, alinéas 1<sup>er</sup> et 2, il y a lieu de faire référence à la « Société nationale des chemins de fer luxembourgeois ».

#### *Article 8*

Au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « du présent article » sont à omettre. Cette observation vaut également pour l'alinéa 2.

Au paragraphe 2, alinéa 2, il convient d'écrire « sans préjudice du paragraphe 3, lettre f ».

Au paragraphe 3, lettre a), en écartant les parenthèses, il est recommandé d'écrire « [...] le champ d'application visé, à savoir la partie du réseau [...] ; ».

Au paragraphe 8, les parenthèses sont à omettre.

#### *Article 9*

Au paragraphe 4, une espace est à insérer après l'indication dudit point. De plus, une virgule est à insérer après les termes « article 51, paragraphe 3, ». Cette observation vaut également au point 5, seconde phrase.

#### *Article 11*

Au paragraphe 4, une virgule est à insérer après les termes « article 51, paragraphe 3 ».

#### *Article 13*

Après le paragraphe 3, le paragraphe 2 est à renuméroter en paragraphe 4.

#### *Article 17*

Au paragraphe 9, alinéa 2, une virgule est à insérer après les termes « article 51, paragraphe 3 ».

#### *Article 20*

Au paragraphe 4, lettre c), il y a lieu de faire usage de la forme abrégée introduite à l'article 2, point 36, en remplaçant les termes « des méthodes de sécurité commune (MSC) » par les termes « des MSC ».

Au paragraphe 4, lettre d), les formes abrégées sont à introduire par la formule « , ci-après « [...] », ». Partant, les termes « (ETCS) » et « (GSM-R) » sont à remplacer respectivement par « , ci-après « ETCS », » et « , ci-après « GSM-R », ».

#### *Article 23*

Il y a lieu d'insérer une espace entre la forme abrégée « Art. » et le numéro d'article, pour écrire « **Art. 23.** ».

Aux paragraphes 4 et 8, une virgule est à ajouter après les termes « paragraphe 9 ».

Au paragraphe 9, une espace est à insérer après l'indication du numéro de paragraphe. Par ailleurs, à la lettre a), les termes « le ou les » sont à remplacer par le terme « les ».

Au paragraphe 10, alinéa 4, il y a lieu de renvoyer à la « loi précitée du 6 juin 2019 », et non pas à la « loi du 6 juin 2019 précitée ».

Au paragraphe 15, alinéa 1<sup>er</sup>, une énonciation d'exemples étant sans apport normatif, les termes « en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), » sont à supprimer.

Au paragraphe 15, alinéa 2, les termes « en application l'alinéa précédent » sont à remplacer par les termes « en application de l'alinéa 1<sup>er</sup> ». Par ailleurs, il y a lieu de renvoyer à l'« article 116, paragraphe 1<sup>er</sup>, », en écrivant les lettres « er » en exposant.

#### *Article 26*

Au paragraphe 4, deuxième phrase, une virgule est à insérer après les termes « paragraphe 3 ».

#### *Article 27*

Au paragraphe 2, il y a lieu de renvoyer à « l'article 26, paragraphe 3 ».

#### *Article 28*

Au paragraphe 3, première phrase, les termes « du présent article » sont à supprimer. Cette observation vaut également pour l'article 29, paragraphe 4, première phrase.

#### *Article 38*

Au paragraphe 2, les termes « du ou des » sont à remplacer par le terme « des ».

#### *Article 47*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, à l'introduction de la forme abrégée, l'acronyme « NEV » est à entourer de guillemets.

Au paragraphe 2, une virgule est à ajouter après les termes « paragraphe 2 ».

#### *Article 48*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, phrase liminaire, il y a lieu de renvoyer à l'« article 47, ~~au~~ paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/79 précitée » en omettant le terme « au » et en insérant une virgule après les termes « paragraphe 5 ».

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), il y a lieu de renvoyer à la « loi précitée du 6 juin 2019 », et non pas à la « loi du 6 juin 2019 précitée ».

#### *Article 49*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), une virgule est à ajouter après les termes « paragraphe 2 ».

#### *Article 50*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu d'écrire « Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg ».

Au paragraphe 4, une virgule est à ajouter après les termes « paragraphe 5 ».

#### *Article 52*

Les formes abrégées « OSC » et « MSC » ayant déjà été introduites, le point 3 est à reformuler comme suit :

« 3° la mise au point d'OSC et de MSC en vue de pouvoir progressivement se passer de règles nationales ; ».

#### *Article 53*

À la seconde phrase, il y a lieu de remplacer le pronom personnel « Elle » par « Il », dans la mesure où le pronom se rapporte au « présent titre ».

#### *Article 54*

Au paragraphe 3, phrase liminaire, le terme « notamment » est à remplacer par le terme « dont ».

*Article 55*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la forme abrégée « ISC » est à entourer de guillemets.

*Article 56*

Au paragraphe 7, il y a lieu de se référer à la « loi précitée du 6 juin 2019 ».

*Article 57*

Au paragraphe 6, lettre d), le tiret après les termes « point b) » est à supprimer.

*Article 58*

Aux paragraphes 4 et 8, alinéa 2, une virgule est à insérer après les termes « paragraphe 10 ».

Au paragraphe 10, alinéa 3, et au paragraphe 11, alinéa 2, il y a lieu de se référer à la « loi précitée du 6 juin 2019 ».

Au paragraphe 11, alinéa 5, deuxième et troisième phrases, il y a lieu d'écrire l'« Agence\_ ou\_ dans les cas prévus au paragraphe 8, ».

*Article 61*

Au paragraphe 4, et pour éviter les parenthèses, il est suggéré d'écrire « un certificat d'entretien, ci-après « certificat ECE », ».

Au paragraphe 2, lettre c), une virgule est à insérer avant les termes « de la directive ». Cette observation vaut également pour le paragraphe 4, phrase liminaire.

*Article 63*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, une virgule est à insérer avant les termes « de la directive ».

Au paragraphe 5, il y a lieu d'écrire « Inspection du travail et des mines » avec une majuscule au premier substantif uniquement.

*Article 67*

À la seconde phrase, il y a lieu de remplacer le pronom personnel « Elle » par « Il », dans la mesure où le pronom se rapporte au « présent titre ».

*Article 68*

Au paragraphe 2, il y a lieu d'écrire « article 1<sup>er</sup> » avec les lettres « er » en exposant, et il y a lieu de renvoyer aux dispositions du « présent titre », et non pas à celles du « présent chapitre ».

*Article 70*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, phrase liminaire, le terme « être » est à remplacer par celui de « est ».

Au paragraphe 2, phrase liminaire, la forme abrégée « pilote » est à entourer de guillemets.

*Article 73*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « de la Communauté » sont à remplacer par les termes « de l'Union européenne ».

*Article 76*

Au point 2, troisième phrase, une virgule est à ajouter avant les termes « de la directive ».

Au point 3, alinéa 3, une virgule est à ajouter après les termes « point 2.2 ».

*Article 78*

Au paragraphe 2, les troisième et quatrième phrases sont à fusionner pour écrire :

« Sans préjudice de l'article 77, alinéa 2, l'examen porte également [...]. »

*Article 81*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, il y a lieu d'écrire : « Pour ce qui concerne les exigences médicales relatives à l'aptitude physique [...]. » Par ailleurs, une virgule est à insérer après les termes « point 3.1 ».

Au paragraphe 2, il y a lieu d'écrire « dix ans » en toutes lettres.

Au paragraphe 3, l'emploi d'une tournure telle que « sans préjudice de ce qui précède » est à écarter. Mieux vaut viser le numéro du paragraphe ou alinéa en question, étant donné que l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact. Cette observation vaut également pour l'article 82, paragraphe 3, phrase liminaire.

Au paragraphe 4, lettre c), il y a lieu d'écrire « deux mois » en toutes lettres.

*Article 82*

Au paragraphe 4, les termes « premier paragraphe du présent article » sont à remplacer par les termes « paragraphe 1<sup>er</sup> ».

*Article 83*

Au paragraphe 5, les termes « dont question au paragraphe 2 de l'article 79 » sont à remplacer par les termes « visée à l'article 79, paragraphe 2 ».

*Article 87*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres c), d) et e), les tirets précédant les points-virgules sont à supprimer.

*Article 88*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme « modifiée » est à ajouter avant la date de la loi du 4 juillet 2014, pour écrire « loi modifiée du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ».

Au paragraphe 2, alinéa 3, une virgule est à insérer après les termes « paragraphe 2 ».

*Article 89*

À l'alinéa 3, les termes « L'instance compétente ci-devant visée » sont à remplacer par les termes « L'instance compétente visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> ».

*Article 93*

Le paragraphe 2 est à terminer par un point final.

Au paragraphe 5, il y a lieu d'écrire « 60 pour cent ».

*Article 96*

Au paragraphe 5, troisième phrase, une virgule est à ajouter après les termes « paragraphe 2 ».

*Article 97*

Aux alinéas 1<sup>er</sup> et 3, une virgule est à insérer après les termes « point c) ».

*Article 98*

Aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2, il y a lieu de renvoyer à l'« alinéa 3 », et non pas, au « troisième alinéa ».

*Article 102*

Au paragraphe 5, alinéa 2, première phrase, il convient d'écrire « six semaines » en toutes lettres et de terminer la phrase par un point final.

*Article 108*

À l'alinéa 3, la numérotation en paragraphe 4 est à omettre.

*Article 110*

Au paragraphe 2, phrase liminaire, une virgule est à insérer après les termes « paragraphe 3 ».

*Titre V*

L'intitulé du titre sous examen doit renseigner sur son contenu. Partant, l'intitulé dudit titre est à reformuler comme suit :

« Titre V – Dispositions générales, transitoires, abrogatoires et finales ».

*Articles 116 à 123*

L'ordre des dispositions est à revoir en respectant l'ordre suivant : dispositions autonomes (articles 19 à 121), dispositions abrogatoires (article 122), dispositions transitoires (articles 116 à 118), introduction d'un intitulé de citation (article 123).

À l'article 120, les termes « pour en statuer » sont à remplacer par les termes « pour en connaître ».

Les références étant considérées comme dynamiques, l'article 122, alinéa 2, est à supprimer, car superfétatoire.

À l'article 123, il y a lieu d'écrire « **Art. 123.** »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 26 mai 2020.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*La Présidente,*

Agny DURDU

