

N° 7034²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la sécurité du tramway;**
- B) de modifier**
- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;**
 - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;**
 - c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et**
 - d) l'article L.215-1 du Code de travail**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(23.12.2016)

Par dépêche du 9 août 2016, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact ainsi que des textes coordonnés manuscrits de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics et de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

Par dépêche du 31 août 2016, le ministre du Développement durable et des Infrastructures a fait parvenir au Conseil d'État des versions dactylographiées des textes coordonnés des lois précitées que le projet sous avis entend modifier.

En outre, aucune fiche financière n'était jointe au dossier au moment de la saisine. Par dépêche du 10 octobre 2016, a été communiquée au Conseil d'État une fiche financière indiquant que le projet sous avis ne comporte pas de frais pour le budget de l'État autres que ceux détaillés dans la fiche financière de la loi du 24 juillet 2014 portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare centrale et le Circuit de la foire internationale au Kirchberg¹.

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ont été communiqués au Conseil d'État par dépêche du 3 novembre 2016.

*

¹ Dossier parl. n° 6626.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le projet de loi sous examen a pour objet la création d'un cadre légal pour différents aspects de la sécurité technique du tramway. À cette fin, il établit les exigences de sécurité essentielles à respecter pour les différents sous-systèmes du tramway et le régime de contrôle à mettre en place tant par le gestionnaire de l'infrastructure que par l'exploitant des véhicules. L'Administration des chemins de fer est, entre autres, désignée responsable du maintien et de l'amélioration du niveau de sécurité du tramway. Le projet précise en outre les conditions minimales pour la qualification professionnelle, les conditions de santé et la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité, d'entretien et d'exploitation du tramway.

Les dispositions concernant la sécurité technique et les descriptifs des systèmes et sous-systèmes du tramway s'inspirent largement de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire et du règlement grand-ducal modifié du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transposant différentes directives européennes, dont notamment la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. Cette directive concerne une harmonisation technique optimale de différents éléments du système ferroviaire classique afin d'augmenter l'interopérabilité des chemins de fer au sein de l'Union européenne. La directive vise en principe tous les systèmes ferroviaires, mais autorise les États membres d'exclure les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers. À l'époque, le Luxembourg a retenu cette option et a exclu le tramway du champ d'application de la loi précitée du 22 juillet 2009.

Il s'ensuit que les missions de l'Administration des chemins de fer dans le domaine du tramway sont sensiblement les mêmes que celles qu'elle doit accomplir dans le domaine du transport ferroviaire et les dispositions du Titre III – Missions de l'Administration des Chemins de Fer s'inspirent dès lors largement de la loi précitée du 22 juillet 2009. L'éparpillement des dispositions concernant les missions de l'Administration des chemins de fer, à travers plusieurs textes législatifs, ne contribue cependant pas à la transparence de ces dispositions et le Conseil d'État aurait souhaité que les auteurs aient saisi l'occasion du projet sous avis pour regrouper toutes les dispositions relatives à l'organisation et aux missions de cette administration dans une loi autonome, tel que cela a été fait pour l'Institut luxembourgeois de régulation moyennant la loi du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et sa modification du 26 juillet 2010². Par ailleurs, étant donné que les missions de l'Administration des chemins de fer sont étendues par le projet de loi sous avis au domaine du tramway, il y a lieu de revoir le nom de ladite administration et de la dénommer le cas échéant: „Administration des chemins de fer et des tramways“.

Outre la loi précitée du 22 juillet 2009 et le règlement grand-ducal précité du 1^{er} juin 2010, le projet de loi sous avis s'inspire des lois, règlements grand-ducaux ainsi que des directives et règlements européens suivants:

- la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- le règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;
- le règlement grand-ducal modifié du 16 août 2010 ayant pour objet a) la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté; b) de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferré luxembourgeois;
- le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009, tel qu'il a été modifié par le règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et l'appréciation des risques, et la

² Loi du 26 juillet 2010 portant modification de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant: 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État.

directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Tout en reconnaissant l'utilité de s'inspirer des lois et règlements mentionnés pour assurer un certain parallélisme de la réglementation en matière de la sécurité du tramway, le Conseil d'État tient à rendre attentif au fait que la reprise – souvent partielle – et le réagencement de larges passages de dispositions d'origines différentes, risquent de créer des incohérences dans le texte ainsi recomposé. Le Conseil d'État regrette en outre que le commentaire des articles soit resté complètement muet quant à l'origine des dispositions reprises et quant aux raisons pour lesquelles certaines dispositions n'ont été reprises que partiellement.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Observation préliminaire

Le Conseil d'État note que le texte de la version imprimée du document parlementaire diffère à plusieurs reprises du texte de la version communiquée par le Gouvernement au Conseil d'État. Pour l'examen des articles, le Conseil d'État s'en tient à la version lui communiquée.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} détermine l'objet du projet. Il ne comporte cependant pas de valeur normative et peut être supprimé.

Article 2

L'article sous examen comporte une série de soixante-sept définitions.

La définition au point 1 concerne le „tramway“ en tant que tel et renvoie à la définition reprise dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le Conseil d'État s'oppose formellement au renvoi dans la loi à une définition figurant dans un règlement grand-ducal en raison du non-respect de la hiérarchie des normes. Il propose de reprendre à cet endroit directement le texte qui est prévu à l'article 1^{er}, point 3, du projet de règlement grand-ducal modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, et dont le Conseil d'État a été saisi également en date du 9 août 2016 pour avis.

Au point 3, le Conseil d'État s'oppose formellement pour violation du principe de sécurité juridique à l'emploi du terme „notamment“, puisque celui-ci engendre une incertitude quant au périmètre exact de l'activité principale dans lequel doivent se situer les entreprises gestionnaires de l'infrastructure.

Au point 14 „organisme compétent“, le Conseil d'État demande de compléter le libellé *in fine* par un renvoi à l'article 42, qui apporte des précisions supplémentaires à la définition du terme.

La définition prévue au point 23 ne contribue pas à une meilleure compréhension du texte. En effet, une définition doit fixer, préciser et unifier l'usage d'un terme au-delà de sa pure signification lexicale. Or, le libellé du point 23 propose deux significations différentes du terme à définir et renvoie pour plus de précisions à l'article 3 du texte sous examen. Or, l'article 3 n'est constitué essentiellement que de renvois à trois annexes qui comptent sept pages. À la lecture du texte et des occurrences de l'expression „système de gestion“, le Conseil d'État doute de la pertinence et de la nécessité de la définition proposée et demande dès lors de la supprimer.

Au point 38 „organisme d'évaluation“, le Conseil d'État demande de compléter le libellé *in fine* par un renvoi à l'article 61, qui apporte des précisions supplémentaires à la définition du terme.

Au point 51, le Conseil d'État demande d'indiquer avec précision qui est l'organisme national d'accréditation visé.

À la lecture des définitions proposées aux points 55 „défaillance systématique“ et 56 „panne systématique“, le Conseil d'État est à se demander quelle est la différence exacte entre les deux concepts et en quoi une différenciation des deux notions s'impose dans le contexte du projet sous avis.

Article 3

L'article sous examen propose une définition du „système tramway“ à travers les annexes I, II et III, alors que le projet sous avis comporte à l'article 2 une série impressionnante de soixante-sept définitions, dont les termes „tramway“, „réseau de tramway“, „véhicule-tramway“ et „sous-systèmes“. Le Conseil d'État est dès lors d'avis qu'il n'y a pas lieu d'ajouter à l'article 3 une définition du „système tramway“ qui en sus aurait recours à des annexes qui ne proposent pas de définitions précises, mais des subdivisions en sous-systèmes et leur description. Il propose dès lors de libeller l'article sous revue de la façon suivante:

„**Art. X.** Le système tramway tel que déterminé à l'annexe I et ses sous-systèmes tels que déterminés à l'annexe II doivent satisfaire aux exigences essentielles précisées à l'annexe III.“

Article 4

Le Conseil d'État renvoie à son observation formulée aux considérations générales quant à l'opportunité de regrouper les dispositions concernant l'Administration des chemins de fer dans une loi autonome. En outre, le libellé sous avis appelle les observations suivantes.

À l'alinéa 1^{er}, le Conseil d'État demande de supprimer les termes „en conformité avec les dispositions en vigueur“, étant donné qu'ils sont superfétatoires.

À la lettre a), il y a lieu de préciser dans quel registre les véhicules-tramways doivent être inscrits.

À la lettre b), il y a lieu de préciser de quel ministre il s'agit:

„... du retrait et de la suspension par le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“, de la certification ...“

Articles 5 et 6

Sans observation.

Article 7

L'article sous revue prévoit que, dans la phase d'élaboration des règles de sécurité, l'Administration des chemins de fer doit consulter les parties concernées. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, il est prévu à l'égard du transport ferroviaire que l'Administration consulte également „les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel“. Le Conseil d'État est à se demander pour quelles raisons, la consultation de ces trois types d'acteurs n'est pas prévue au moment de l'élaboration des règles de sécurité du système tramway.

Article 8

D'après le texte en projet, il revient à l'Administration des chemins de fer d'établir et de publier la liste des règles nationales de sécurité auxquelles doit se soumettre toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure.

S'agissant d'un acte à caractère normatif, on est en présence d'un acte réglementaire qui ne saurait être pris par l'Administration. Le Conseil d'État doit s'y opposer formellement, ceci au regard de l'article 36, voire le cas échéant de l'article 32(3) de la Constitution³, qui réservent le pouvoir de prendre des règlements au Grand-Duc.

Le Conseil d'État attire encore l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que les règles nationales de sécurité concernant la mise sur le marché, voire l'utilisation des sous-systèmes du tramway, peuvent comporter des restrictions à la liberté de commerce, réservées de par l'article 11(6) de la Constitution à la loi formelle. En conséquence, pour qu'un règlement grand-ducal puisse être adopté, les principes et points essentiels doivent être définis dans la loi, conformément à l'article 32(3) de la Constitution.

Article 9

Sans observation.

³ Cour constitutionnelle, arrêt du 6 mars 1998, n° 1/98 (Mém. A n° 19 du 18 mars 1998, p. 254).

Article 10

Le Conseil d'État propose de préciser la référence à la fin de l'alinéa 2 en indiquant qu'il s'agit de couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 17.

Article 11

L'article 11 précisant les conditions à remplir par l'exploitant pour mettre en œuvre l'activité de transport par tramway ou l'exploitation de l'infrastructure, concerne tant la licence d'activité que la certification de sécurité et n'a dès lors pas sa place au chapitre 1^{er} du Titre V. Étant donné cependant qu'il n'y a pas d'autre chapitre traitant de ces questions, le Conseil d'État peut s'accommoder de la structure du texte sous examen.

En outre, le Conseil d'État note que le projet sous avis ne fournit aucune indication quant au mode d'instruction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la licence d'activité, tel que ceci est prévu à l'article 22 pour le certificat de sécurité.

Article 12

En renvoyant à l'examen de l'article 4, le Conseil d'État propose de libeller l'article sous examen de la façon suivante:

„**Art. XX.** Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévus ci-après.“

Article 13

Le Conseil d'État propose de préciser au premier tiret qu'il s'agit de l'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité qui fait la demande d'une licence d'activité. En effet, selon l'article 14, celle-ci est évaluée „sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise“.

Finalement et afin d'améliorer la lisibilité du dispositif, le Conseil d'État propose d'insérer les termes de la fin du paragraphe libellés „spécifiées aux articles 14 à 17“ à l'endroit des termes „conditions suivantes“ et d'écrire „... remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 14 à 17:“.

Article 14

Le texte sous avis est fortement inspiré de l'article 8 de la loi précitée du 11 juin 1999, sauf qu'il est complété par un alinéa autorisant le ministre à traiter des données judiciaires dans le cadre de la gestion des licences sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Or, le texte sous avis, de même que le commentaire de l'article restent muets quant à la finalité poursuivie par ce traitement, de sorte que le Conseil d'État n'est pas en mesure de juger de la nécessité et de la proportionnalité de cette conservation de données judiciaires. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous examen pour être contraire à l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et à l'article 5 de la Convention du 28 janvier 1981 pour la protection à l'égard du traitement automatisé des données⁴. En outre, si l'honorabilité des dirigeants s'apprécie sur base de leurs antécédents judiciaires, le Conseil d'État est d'avis que le recours au casier judiciaire s'impose à chaque fois qu'un examen d'honorabilité s'avère nécessaire. Par conséquent, le traitement des données judiciaires tel que prévu dans la disposition sous examen est sans utilité et la disposition peut être supprimée.

Le Conseil d'État s'interroge encore sur la formule „sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection ...“ qui énonce une évidence.

Article 15

Sans observation.

⁴ Voir plus particulièrement l'article 5 de la Convention du Conseil de l'Europe de 1981 pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, selon lequel: „Les données à caractère personnel faisant l'objet d'un traitement automatisé sont: [...] c) adéquates, pertinentes et non excessives par rapport aux finalités pour lesquelles elles sont enregistrées;“

Article 16

L'article sous examen est inspiré de l'article 10 de la loi précitée du 11 juin 1999. Or, si dans le contexte de la transposition en droit national d'une directive européenne concernant l'accès d'entreprises européennes au réseau ferroviaire luxembourgeois, les dispositions de l'alinéa 2 peuvent être justifiées, elles sont entièrement superfétatoires dans le contexte du projet sous avis et le Conseil d'État demande dès lors leur suppression.

Articles 17 et 18

Sans observation.

Article 19

Le Conseil d'État propose de libeller le paragraphe 5 de la façon suivante:

„... , le ministre lui retire la licence, s'il est convaincu qu'il n'existe pas ...“

Article 20

Au paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État est à se demander si l'intention des auteurs était de rendre publiques, à travers une inscription au Mémorial B, les différentes étapes de la procédure de délivrance ou le fait de l'introduction d'une demande, voire même uniquement la décision concernant une licence accordée et demande que le texte soit précisé à cet égard.

Au paragraphe 2, le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer la deuxième phrase pour manque de valeur normative, à moins de préciser de quelles informations il s'agit exactement.

Le Conseil d'État demande la suppression de l'alinéa 3, étant donné qu'il est superfétatoire par rapport au droit commun résultant de la loi du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.

Article 21

L'article sous examen prévoit que les prestations des services de transport de personnes, d'un côté, et de gestion de l'infrastructure, de l'autre côté, nécessitent des certifications en matière de sécurité de la part des exploitants respectifs. Selon le Conseil d'État, l'alinéa 1^{er} n'apporte pas de plus-value normative par rapport aux lettres a) et b) et peut être supprimé.

À la lettre a), le texte prévoit un certificat de sécurité pour la prestation de transport et à la lettre b), il prévoit un agrément de sécurité pour la gestion de l'infrastructure de tramway. Ces deux types d'agrément ont probablement été repris du règlement grand-ducal précité du 1^{er} juin 2010⁵. Or, la suite du texte sous examen ne différencie plus entre l'agrément pour les infrastructures et le certificat pour les véhicules. Le Conseil d'État propose dès lors de faire abstraction de l'usage du terme „agrément“ à la lettre b).

En outre, il y a lieu de préciser de quelle „entité“ il est question en renvoyant à celles visées à l'article 11.

À la lettre b), le libellé selon lequel „l'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire“ est ambigu. En effet, est-ce que l'autorité compétente atteste par cet agrément que le gestionnaire de l'infrastructure répond à toutes les exigences particulières en matière de sécurité ou est-ce que c'est le gestionnaire de l'infrastructure qui confirme accepter les exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure? Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, que le libellé sous examen soit précisé.

Article 22

L'article sous examen appelle plusieurs observations. En premier lieu, le Conseil d'État demande qu'au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le texte précise qu'il s'agit des entités prévues à l'article 11 qui sont renseignées dans la notification.

⁵ Ce règlement a pour objet de transposer la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne telle que modifiée par la suite.

Au paragraphe 3, le Conseil d'État est d'avis que „vérifier la validité de la certification de sécurité“ revient à „vérifier le respect des conditions de validité“ et il demande, par conséquent, la suppression de la deuxième partie de la phrase.

Au même paragraphe, l'alinéa 3 est superfétatoire, les dispositions nationales y énumérées étant de toute façon à respecter.

À l'alinéa 4, le Conseil d'État demande la suppression du terme „constaté“. En effet, un manquement doit être signalé à l'Administration dès que le titulaire de la certification en a pris connaissance sans que cela ne doive être „constaté“ de façon formelle.

À l'alinéa 5, le lien logique de l'agencement des conditions selon lesquelles le ministre procède au retrait de la certification est à revoir. Tel que le texte est libellé, les deux conditions doivent être remplies cumulativement pour que la certification puisse être retirée. Le Conseil d'État doute cependant que ceci traduise la volonté des auteurs.

Le paragraphe 4 est à supprimer pour être superfétatoire. En effet, dans le cadre d'une loi ou d'un règlement fixant les conditions à remplir pour l'octroi d'une autorisation, il n'est pas nécessaire de prévoir que les décisions de refus ou de retrait doivent être motivées, étant donné qu'il s'agit d'un double emploi avec le droit commun inscrit dans la loi du 1^{er} décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, précisée par le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes.

Article 23

Au paragraphe 1^{er}, il y a lieu de préciser les „activités“ que les entités doivent exercer à titre principal. En outre, en limitant les entités visées à celles qui „assurent la traction de tramway“, le paragraphe sous examen ne s'applique qu'aux „entreprises de tramway“ et non pas aux gestionnaires de l'infrastructure. Or, le chapitre sous examen s'applique aux deux types d'entités. Le libellé est à préciser à cet égard.

Le Conseil d'État note l'insécurité juridique due à l'emploi du terme „notamment“ au paragraphe 2, étant donné que celui-ci engendre une incertitude quant aux documents que les entités doivent adjoindre à leur demande. Il insiste à voir omettre ce terme.

Par ailleurs, le Gouvernement s'étant engagé à simplifier les procédures administratives, il est difficilement justifiable que les administrés se voient obligés de remettre à l'Administration une copie de la licence d'activité que cette même administration a établie à leur sujet.

Finalement, la fin de la deuxième phrase du paragraphe 2 est inintelligible. Que faut-il entendre par „les modifications à la base de cette demande“, étant donné que l'article 23 ne concerne a priori pas la modification d'une certification de sécurité. Le commentaire des articles, qui se limite essentiellement à recopier le libellé des articles, est sans aucune valeur ajoutée à cet égard.

En raison de toutes ces imprécisions conduisant à de multiples risques d'insécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé de l'article sous examen.

Article 24

Quant au paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'égard de l'article 21, relative à la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité. Il y a lieu de préciser si la certification constate la conformité de ce système ou l'engagement de l'entité de se conformer audit système.

En outre, le terme „portée“ pour désigner l'étendue des activités couvertes est impropre et doit être remplacé.

Quant au paragraphe 3, à la lettre j), le mot „régulier“ manque de précision. En effet, l'emploi de cet adjectif peut prêter à des appréciations divergentes.

Article 25

Sans observation.

Articles 26 et 27

Sans observation.

Article 28

Au paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, l'expression „dans les meilleurs délais“ est à écarter pour être superfétatoire, un délai étant prévu dans les deux cas de figure.

Article 29

Sans observation.

Article 30

L'article sous avis se propose de préciser des dispositions quant à la procédure administrative à suivre. Celle-ci résulte cependant à suffisance de la loi et du règlement précités respectivement du 1^{er} décembre 1978 et du 8 juin 1979. Le Conseil d'État insiste dès lors à ce que l'article sous examen soit supprimé.

Article 31

À l'article sous examen, les auteurs du projet reprennent de nouveau la différenciation entre agrément et certificat. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à l'examen de l'article 21 et propose de faire abstraction du terme „agrément“.

En outre, les termes „ces sous-systèmes“ et „cette vérification“ ne sont pas clairs en ce sens que le dispositif ne précise ni les sous-systèmes ni la vérification dont il est question exactement. Le Conseil d'État demande dès lors sous peine d'opposition formelle, pour des raisons de sécurité juridique que le libellé sous avis soit précisé.

Article 32

L'article sous examen énumère une série de conditions auxquelles la demande d'un certificat de sécurité doit satisfaire et qui trouvent leur place plutôt parmi l'énumération des informations requises à l'article 28. Le Conseil d'État est, par conséquent, à se demander s'il n'y a pas lieu de reprendre l'essentiel des conditions de l'article sous examen à l'endroit de l'article 28 et de supprimer l'article sous revue.

Article 33

L'article sous revue concerne l'exploitation des sous-systèmes et ne trouve pas sa place au Titre VI relatif aux autorisations de mise en service. En outre, il est redondant avec le libellé de l'article 3. Si pourtant les auteurs le considèrent comme indispensable, ils devront l'insérer au Titre VII relatif à la surveillance et au contrôle.

Article 34

L'article est recopié de l'article 15, paragraphe 6, du règlement grand-ducal précité du 1^{er} juin 2010 pris en urgence. Il y a lieu de préciser qu'il s'agit d'un autre État membre de l'Union européenne et d'indiquer selon quelles procédures ou normes de sécurité la reconnaissance mutuelle peut être appliquée.

Article 35

Sans observation.

Article 36

Le paragraphe 3 est à supprimer, en premier lieu, parce qu'il ne trouve pas sa place à cet endroit et, en second lieu, parce qu'il est redondant avec l'article 42.

Article 37

Le Conseil d'État propose de reprendre les idées essentielles de l'article sous revue à l'article 38, paragraphe 1^{er}. En tout état de cause, il n'y a pas lieu de prévoir un paragraphe 1^{er}, si celui-ci n'est pas suivi d'un deuxième paragraphe.

Article 38

Le Conseil d'État est à se demander s'il n'y a pas de contradiction entre le paragraphe 1^{er} précisant que l'instruction de vérification de la conformité est à charge du requérant et le paragraphe 5 qui stipule

que la prestation à fournir par l'organisme compétent est à charge du fabricant ou de son mandataire, le requérant, défini à l'article 32, ne devant pas nécessairement être le fabricant du sous-système ou son mandataire. Il y a lieu de préciser la disposition.

En outre, si le Conseil d'État est suivi dans sa proposition à l'égard de l'article 37, le paragraphe 1^{er} de l'article sous revue pourrait être libellé de la façon suivante:

„(1) En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage telle que définie par le ministre sur proposition de l'Administration.“

Article 39

Sans observation.

Article 40

Le paragraphe 2 de l'article sous examen est identique à l'article 30, mis à part la dernière phrase qui prévoit à l'article 30 que le requérant peut s'adresser au ministre pour que celui-ci revoie une décision de refus. Le Conseil d'État renvoie néanmoins à l'examen de l'article 30 et demande la suppression du paragraphe 2.

Les paragraphes 3 et 4 sont identiques au libellé de l'article 29. Le Conseil d'État demande aux auteurs de réaménager le dispositif de telle façon que des redites soient évitées.

Article 41

Le paragraphe 1^{er} de l'article sous examen est incohérent et le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour des raisons de sécurité juridique. En effet, selon sa définition prévue à l'article 2, point 20, le terme „type“ concerne uniquement des véhicules et ne s'applique pas aux sous-systèmes du tramway. Les auteurs doivent dès lors clarifier si les dispositions de l'autorisation par type ne sont applicables que pour les véhicules du système tramway ou également pour d'autres sous-systèmes. Ceci a une incidence sur tous les paragraphes de l'article sous examen.

Article 42

L'article sous examen s'inspire fortement de l'article 30 du règlement grand-ducal précité du 1^{er} juin 2010. Il y a cependant lieu de préciser qu'il s'agit d'États membres de l'Union européenne.

Article 43

L'article sous examen introduit la notion d'„organisme d'évaluation“ et renvoie pour sa définition à l'article 61. Le Conseil d'État note qu'il aurait été préférable de prévoir toutes les définitions à l'article 2.

Article 44

L'article sous examen s'inspire fortement de l'article 31 du règlement grand-ducal précité du 1^{er} juin 2010 pris en urgence. Or, le Conseil d'État doit noter que l'alinéa 3 ne précise pas si ce sont les bureaux techniques qui, dans l'exécution de leur mandat, peuvent procéder à des essais de sous-systèmes sur le réseau du tramway. Le Conseil d'État demande que le texte soit précisé afin d'indiquer qui peut procéder à ces essais.

Article 45

Au paragraphe 2, le Conseil d'État propose de libeller l'alinéa 2 de la façon suivante:

„Ce registre recense les informations suivantes: ...“

En outre, le Conseil d'État est à se demander pourquoi les auteurs ont recours au terme „rame“ et en quoi sa signification est divergente du terme „véhicule-tramway“ défini à l'article 2, point 9. Il propose dès lors de s'en tenir au terme „véhicule-tramway“.

Article 46

L'article sous examen a trait au registre de l'infrastructure dont la tenue est à assurer par le gestionnaire de l'infrastructure et non pas par l'Administration, tel que cela est le cas pour le registre des véhicules.

Le Conseil d'État propose de libeller la première phrase de la façon suivante:

„L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure.“

Article 47

L'article sous examen prévoit que l'Administration publie le registre des organismes compétents et des organismes d'évaluation sans autre précision quant au lieu, à la forme et à la périodicité de cette publication. Le Conseil d'État demande que le texte soit précisé à cet égard.

Article 48

Le libellé est superfétatoire au regard de l'article 3 de la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, et le Conseil d'État demande, par conséquent, sa suppression.

Articles 49 et 50

Ces deux articles concernent la méthode d'évaluation au regard du certificat et de l'agrément de sécurité. Sauf pour leurs titres, qui n'ont pas de valeur normative, les deux articles ont un libellé identique. Pour ce qui est du libellé des titres, le Conseil d'État renvoie à l'examen de l'article 21 et demande de rendre le dispositif cohérent.

En outre, le libellé indique que „le présent chapitre vise la méthode d'évaluation [...] pour l'obtention de certificat de conformité“, alors que le titre du chapitre fait référence à la période „après la délivrance d'un certificat de sécurité“. Même si le titre d'un article n'a pas de force normative, le Conseil d'État insiste à ce que le libellé et le titre de l'article, voire du chapitre, soient rendus cohérents.

Finalement, il y a lieu de préciser l'autorité nationale de sécurité qui accorde les certificats de sécurité.

Article 51

Le Conseil d'État rappelle que, selon l'intitulé du chapitre, l'article sous revue devrait concerner la surveillance après délivrance d'un certificat de sécurité. Or, le libellé de l'article concerne la procédure d'examen des demandes en obtention d'une certification. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs du projet de vérifier le bienfondé de la disposition à l'endroit du Titre VII du projet.

En outre, l'article comporte un paragraphe 1^{er}, sans que celui soit suivi d'un deuxième paragraphe.

Article 52

Sans observation.

Article 53

Le libellé de l'article sous examen est repris de l'article 1^{er} du règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien. Le Conseil d'État note que ce règlement s'applique exclusivement aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure et que les entreprises de tramway n'en font pas partie.

Le Conseil d'État propose de libeller les paragraphes 1^{er} et 2 de la façon suivante:

„(1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de:

- a) gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion;
- b) vérifier l'application correcte et l'efficacité [...];
- c) vérifier si le système [...];
- d) identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective [...].“

Article 54

Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 3 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 55

Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 4 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 56

Le libellé de l'article sous examen est inspiré de l'article 5 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Articles 57 et 58

Les articles 57 et suivants s'inspirent du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013.

Or, l'article 57 est sans valeur normative et peut être fusionné avec l'article 58 de façon à libeller la première phrase de ce dernier comme suit:

„La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36, ...“

L'article 58 n'appelle pas d'autre observation.

Article 59

L'article 59 correspond à l'article 4 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Or, le Conseil d'État insiste à ce que le début du paragraphe 1^{er} soit supprimé. En effet, si la référence à une „règle nationale“ a toute sa signification dans un règlement européen, elle est privée de sens dans un texte de loi nationale. Soit les auteurs suppriment la référence générale à la „règle nationale“ soit ils indiquent, dans une formulation positive et avec précision, quelles sont les dispositions nationales à prendre en considération. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen.

Article 60

Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 61

Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 6 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Il appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'État. En premier lieu, il est inconcevable que l'Administration fixe elle-même ses propres compétences, voire décide si elle offre ou non un service spécifique en relation avec l'évaluation des risques tel qu'il est prévu au paragraphe 4. En outre, si un service figure parmi les missions arrêtées dans la loi organique de l'Administration, celle-ci est dans l'obligation de l'exécuter.

Le Conseil d'État attire, par ailleurs, l'attention des auteurs sur le fait que le règlement prévoit certes la possibilité pour l'État membre de reconnaître l'autorité nationale de sécurité, c'est-à-dire l'Administration des chemins de fer, en tant qu'organisme d'évaluation, mais dit que dans ce cas il est également de sa responsabilité de veiller à ce que l'autorité en question réponde aux exigences fixées à l'annexe VII. En outre, les fonctions d'organisme d'évaluation de l'autorité nationale de sécurité doivent dans ce cas être mises en œuvre de façon indépendante de ses autres fonctions, et, d'après le paragraphe 2 du règlement, ceci doit pouvoir être démontré. Même si le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 ne s'applique pas directement aux systèmes de tramways, le Conseil d'État est d'avis que les deux cas devraient être traités de la même manière.

Article 62

Sans observation.

Article 63

Le Conseil d'État demande de remplacer le terme „type“ dans le libellé de l'article sous examen étant donné que ce terme est défini à l'article 2 en relation avec les différents types de véhicules et propose de libeller l'article de la façon suivante:

„**Art. XX.** La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes: [...]“

En renvoyant à son commentaire de l'article 61 et au cas où les auteurs maintiennent l'idée que l'Administration puisse exercer dans certains cas la fonction d'autorité d'évaluation, le Conseil d'État considère qu'il est inconcevable que cette même administration puisse se reconnaître elle-même cette compétence. Le Conseil d'État insiste, en conséquence, à ce que le libellé prévoie expressément une reconnaissance par le ministre.

Article 64

L'article sous avis précise une durée de validité pour la reconnaissance de l'organisme d'évaluation prévue à l'article 63, lettre a), mais reste muet quant à la durée de validité pour la reconnaissance prévue à la lettre b). Le Conseil d'État est à se demander si dès lors, les auteurs prévoient de façon implicite une durée de validité indéterminée pour la reconnaissance prévue à la lettre b). Pour des raisons de cohérence, il demande de fixer également une durée de validité dans ce cas et invite les auteurs à s'inspirer, à cet effet, du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013.

Si les auteurs comptent ne pas suivre le Conseil d'État sur ce point, il y a lieu reconsidérer la structure de l'article. En effet, celui-ci ne comporte qu'un seul et unique paragraphe 1^{er}.

Article 65

Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 15 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 66

Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Afin, toutefois, de préciser le dispositif, le Conseil d'État demande de compléter l'article in fine par le libellé suivant:

„[...] selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII.“

Article 67

Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 17 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 68

Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 18 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Il consiste toutefois en une reformulation d'extraits repris de façon incomplète qui mène à un libellé inintelligible. Ainsi, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il faut entendre par „faire brièvement état de leur expérience concernant l'application du présent titre“. De même, la dernière phrase du point 1 n'est pas compréhensible. En outre, il y a lieu de revoir le texte du point 2, d'y supprimer le terme „visé“ et de ne pas faire référence au „présent règlement“ étant donné que le texte sous examen n'a pas vocation à devenir un règlement d'exécution de l'Union européenne, mais une loi. Le Conseil d'État propose dès lors soit de supprimer l'ensemble de l'article, soit de le reformuler de façon à ce qu'il indique avec précision les points sur lesquels les différentes entités concernées doivent faire rapport ainsi que la forme et les délais que ces rapports doivent respecter. Finalement, si les auteurs entendent maintenir l'intitulé de l'article, il y aurait lieu de préciser comment ces rapports contribuent au progrès technique.

La phrase qui précède l'article 69 est à supprimer pour être purement descriptive et n'apportant aucune valeur ajoutée d'ordre juridique.

Le Conseil d'État déplore cependant que le commentaire des articles 69 à 95 se résume à deux alinéas lapidaires qui n'offrent aucune explication supplémentaire par rapport au libellé des articles.

Article 69

Sans observation.

Article 70

L'article sous revue s'inspire très largement de l'article 3 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Le libellé appelle cependant les observations suivantes.

Le Conseil d'État note que, selon le libellé du paragraphe 1^{er}, lettre a), la licence du conducteur est valide si elle atteste les conditions minimales énumérés à l'article 71, alors que l'article 72 prévoit en outre des conditions relatives aux aptitudes physiques et psychologiques auxquelles le demandeur d'une licence doit également satisfaire. Il y a lieu, soit de compléter le libellé du paragraphe 1^{er}, lettre a), par une référence aux conditions prévues à l'article 72, soit de supprimer la référence à l'article 71. Par ailleurs, le Conseil d'État insiste à ce que le terme „minimales“ soit supprimé à la lettre a). En effet, l'article 71 prévoit certes des conditions minimales en ce sens que les candidats doivent être âgés d'au moins vingt-et-un ans, être titulaires du permis de conduire au moins de la catégorie B et avoir atteint avec succès un niveau de scolarité minimal; or, les termes „conditions minimales“ pourraient également être compris comme se référant à une liste de conditions non exhaustive. C'est pourquoi le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour des raisons de sécurité juridique.

Article 71

L'article sous avis fixe les conditions minimales pour être admis à des fonctions de conducteur.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'approche selon laquelle la limite d'âge prévue pour les conducteurs de tramway au paragraphe 1^{er} est de vingt-et-un ans et s'apparente dès lors à celle des chauffeurs de bus et non pas à celle des conducteurs de train.

Au paragraphe 2, il est fait référence à une annexe XI sub 4, pour fixer le niveau de scolarité de base requis. Or, l'annexe XI n'indique pas ce niveau. Le Conseil d'État insiste dès lors à ce que, ou bien la référence soit corrigée, ou bien la condition relative au niveau de scolarité de base soit précisée directement dans la disposition sous examen.

Par ailleurs, le Conseil d'État note qu'une condition relative à la scolarité figure à l'annexe X. Cependant, il ne partage pas l'approche particulière, qui semble être celle des auteurs du projet, selon laquelle le niveau de scolarité est à considérer parmi les caractéristiques médicales et psychologiques des candidats à une licence de conducteur. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen de l'Annexe X – Exigences médicales et psychologiques.

Finalement, le Conseil d'État demande de remplacer le terme „droit de conduire“ par „permis de conduire“ tel qu'il est d'usage en relation avec les catégories du permis de conduire.

Article 72

L'article sous avis fixe les conditions d'aptitude physique et psychologique que les candidats doivent remplir en sus des conditions minimales arrêtées à l'article 71 pour être admis aux fonctions de conducteur.

Il s'inspire de dispositions analogues figurant dans le règlement grand-ducal précité du 16 août 2010 qui a transposé la directive 2007/59/CE. La directive vise en principe tous les systèmes ferroviaires, mais autorise les États membres d'en exclure les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers. Le Luxembourg a opté pour cette option et a exclu le tramway du champ d'application de la loi précitée du 22 juillet 2009 qui sert de base légale à ce règlement grand-ducal.

Ceci étant, en comparant les dispositions de la directive avec celles retenues dans le projet de loi sous revue, on constate que la directive prévoit que „le candidat justifie de son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen réalisé ou supervisé, selon la décision de l'État membre, par un psychologue ou un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe II, point 2.2“. L'article 20 précise que le processus de reconnaissance ou d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Le projet de loi sous avis, par contre, ne prévoit aucune condition d'accréditation ou de reconnaissance pour le médecin ou le psychologue. Il a néanmoins réservé le volet de l'évaluation de l'aptitude psychologique à un „psychologue reconnu“ et a, par ailleurs, étendu le spectre de l'évaluation incombant à ce dernier puisqu'elle comprend également l'examen des aptitudes cognitives (attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement), de la communication, et des aptitudes psychomotrices, vitesse de réaction, coordination gestuelle), qui dans la directive précitée figurent au point 2.1. de l'annexe II, qui fait partie de l'examen médical et est donc réservé au médecin. Le Conseil d'État se demande donc dans quelle mesure le texte sous avis confie à un „psychologue reconnu“ par l'Administration sur base de critères non connus des examens qui relèvent de l'exercice médical. Dans ce contexte, le Conseil d'État rappelle que la profession de psychologue est une profession non réglementée au Luxembourg, et donc le titre de psychologue non protégé.

Le „psychologue reconnu“ fait donc subir au candidat un examen que ce dernier doit passer „avec succès“. Si le médecin effectue un examen médical et établit un certificat médical qui se prononce sur l’aptitude physique, le „psychologue reconnu“ signe et date un „bilan psychologique“. Est-ce que ce bilan détermine si le candidat correspond ou non au profil psychologique requis? Ce bilan peut mentionner une restriction, temporaire ou définitive, à l’exercice des fonctions de conducteur. Le Conseil d’État se demande quels éléments du profil psychologique constaté chez le candidat devraient évoluer, et de quelle manière, pour que la restriction puisse être levée. Au total, le Conseil d’État estime qu’il est préférable que l’évaluation de l’aptitude physique et psychologique soit confiée au seul médecin, qui établit un certificat unique évaluant aussi bien l’aptitude physique que l’aptitude psychique du demandeur de licence.

L’alinéa 2 du paragraphe 5 fait état d’„examens complémentaires“, en cas de recours du candidat. Selon la dernière phrase de cet alinéa, ces „examens complémentaires“ sont à considérer comme des „bilans“. S’agit-il d’un nouvel examen auprès d’un autre médecin ou d’un autre „psychologue reconnu“? Dans ce cas, il ne s’agit pas d’un examen complémentaire, qui ajouterait des éléments supplémentaires à ceux qui ont servi à l’établissement du certificat médical ou du bilan du psychologue, mais d’un nouvel examen. L’Administration donne un avis motivé, sauf si elle prévoit des „examens complémentaires“. Le Conseil d’État suppose qu’il s’agit plutôt d’une décision que d’un avis. La dernière phrase évoque „cette décision“. Or, aucune décision n’est mentionnée dans le paragraphe en question, à moins que les auteurs considèrent que l’„avis motivé“ correspond à une décision, ce qu’il faudrait dans ce cas préciser.

La disposition figurant au paragraphe 6 prévoit que „dans l’hypothèse où l’examen médical visé au paragraphe 3 ou l’examen psychologique visé au paragraphe 4 ont eu lieu à l’initiative de l’employeur, deux copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l’article 73, paragraphe 5, tandis que l’autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 1^{er} de l’article 73“. Or, l’article 73, paragraphe 5, ne prévoit pas que des copies de ces documents soient systématiquement intégrées au registre. Ces documents seront-ils donc uniquement intégrés au registre si l’employeur introduit la demande à la place du candidat? De même, l’article 73, paragraphe 1^{er}, ne prévoit pas que des copies de ces documents soient obligatoirement annexées à la demande. Faut-il en conclure que ces documents ne seront donc uniquement joints à la demande si l’employeur introduit la demande à la place du candidat? Si tel n’est pas le cas, l’alinéa 6 risque d’être dénué de sens.

Le Conseil d’État note finalement que le projet sous avis ne comporte pas d’annexe XII et exige de renseigner la référence à l’annexe de façon correcte.

Article 73

L’article sous avis prévoit la procédure d’émission des licences de conducteur et s’inspire en grande partie de l’article 7 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010.

Or, à l’opposé des dispositions qui régissent les licences de conducteur dans le domaine ferroviaire, les auteurs ne prévoient aucune compétence professionnelle indispensable parmi les conditions préalables à la délivrance d’une licence de conducteur de tramway. Les compétences professionnelles dont doit disposer un conducteur de tramway sont fixées aux articles 74 et suivants et constituent les conditions pour l’obtention de l’habilitation. Si la licence de conducteur est octroyée par l’Administration des chemins de fer et s’apparente en quelque sorte à un permis de conduire d’une personne âgée d’au moins vingt-et-un ans et disposant d’une attestation de son état de santé physique et psychologique, l’habilitation est octroyée par l’employeur et elle concerne plus particulièrement les compétences nécessaires à la manipulation des différents sous-systèmes du tramway concernant, par exemple, la communication opérationnelle, la gestion du système de sécurité, la maîtrise de la conduite du véhicule de tramway et les compétences relatives à la maîtrise des infrastructures du réseau de tramway.

L’article appelle, en outre, les observations suivantes:

Le Conseil d’État demande aux auteurs de déterminer de façon claire et transparente soit au paragraphe 1^{er} de l’article sous examen, soit dans un règlement grand-ducal, les documents que les candidats doivent soumettre lors de la demande en fonction des conditions à remplir selon les articles 71 et 72.

Au paragraphe 2, il est prévu que „le respect des conditions minimales [...] revient à l’Administration“. Le Conseil d’État est d’avis que le respect de ces conditions relève plutôt du candidat, alors que la vérification du respect de ces conditions revient à l’Administration. Le Conseil d’État renvoie à ses

observations faites à l'endroit de l'article 70 en ce qui concerne la suppression du terme „minimales“ et les conditions requises, qui ne peuvent pas être uniquement celles figurant à l'article 71, alors que l'article 72 en comporte également. En outre, il y a lieu de revoir le libellé de la deuxième phrase du paragraphe qui est incompréhensible. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

Au paragraphe 3, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il faut entendre par „attestation provisoire“, d'autant plus que les limites de sa validité ne sont pas précisées – alors que l'article traite de la licence de conducteur. En outre quelle serait la plus-value d'une licence provisoire alors que l'Administration est appelée à statuer sur les demandes endéans un mois? Est-ce que, dans ce contexte, l'établissement d'une licence provisoire ne risque pas de prolonger inutilement l'établissement des licences définitives, alors que l'examen de l'Administration devrait se limiter à la vérification de l'exactitude des quatre documents certifiant l'âge, la scolarité, le permis de conduire et les conditions d'aptitude physique et psychologique du candidat?

Articles 74 et 75

Le Conseil d'État demande aux auteurs de renseigner correctement l'annexe à laquelle renvoient les articles sous examen. En effet, le projet de loi ne comporte pas d'annexe XII.

Article 76

L'article sous examen prévoit que la formation nécessaire à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur et que celui-ci doit être habilité à la conduite sur un réseau tramway depuis au moins cinq ans et justifier des compétences professionnelles dans le domaine de la formation. Cet article est à lire, par ailleurs, en parallèle à la disposition transitoire prévue à l'article 106, paragraphe 3, selon laquelle „la condition visée à l'article 76 devra être remplie“ au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Le Conseil d'État note que les auteurs n'ont pas fait le choix de recourir à des formateurs ou centres de formation agréés par l'Administration ou le ministre tel que cela est requis pour la formation des conducteurs de train. Le libellé proposé appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'État.

D'abord, il se demande selon quels critères les compétences professionnelles du formateur dans le domaine de la formation doivent être évaluées par l'employeur. Certes, l'habilitation est émise sous la responsabilité de l'employeur et par celui-ci. Étant donné cependant que la détention d'une habilitation est une des conditions énumérées à l'article 71 pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur et que l'Administration peut, selon l'article 91, lettre b), vérifier à tout moment la validité de l'habilitation, le Conseil d'État estime que l'article sous avis doit impérativement préciser les compétences professionnelles dans le domaine de la formation dont doit faire preuve le formateur.

Ensuite, il note que, selon le dispositif sous avis, le formateur ne doit pas nécessairement disposer d'une habilitation pour le même type de système de tramway que celui pour lequel il dispense une formation, le libellé demandant à cet égard uniquement une habilitation „à la conduite sur un réseau tramway“ sans autre précision. Le cas échéant, les formateurs pourraient également être détenteurs d'une habilitation à la conduite pour un ou plusieurs réseaux de tramway à l'étranger auquel cas la disposition transitoire prévue à l'article 106 serait cependant sans objet. Étant donné que le formateur doit également enseigner et sanctionner les connaissances relatives aux règles nationales de sécurité applicables au Luxembourg, le Conseil d'État estime que le formateur doit disposer d'une habilitation à la conduite pour un système évoluant sous ce régime de règles de sécurité et que la disposition transitoire à l'article 106, paragraphe 3, se justifie à cet égard. Il demande, dès lors, que le libellé de l'article sous examen soit précisé.

Article 77

Sans observation.

Article 78

Le Conseil d'État demande de remplacer au paragraphe 1^{er} le terme „il“ par celui de „conducteur“ et aux paragraphes 1^{er} et 3, l'expression „droit de conduire“ par celle de „permis de conduire“, tel qu'il est d'usage en relation avec les catégories de permis de conduire.

Le Conseil d'État demande aux auteurs de renseigner correctement l'annexe à laquelle renvoie l'article sous examen. En effet, le projet sous examen ne renseigne pas à l'annexe XI sur une périodicité des examens médicaux et psychologiques. Si les auteurs visent les périodicités mentionnées à l'annexe 10, le Conseil d'État s'interroge sur le sens de l'expression „affectation“. S'ils visent la délivrance de la licence, il faut le spécifier; s'ils visent l'affectation à un poste de travail, le Conseil d'État se demande si cette périodicité d'examens ne fait pas double emploi avec celle des examens du médecin de travail. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'État se demande si l'examen de contrôle imposé préalablement à la reprise de fonction de conducteur n'est pas plutôt de l'attribution du médecin de travail, puisqu'il s'agit de s'assurer de l'aptitude au poste, alors que les examens relatifs à la délivrance s'apparentent plutôt à ceux en rapport avec la délivrance d'un permis de conduire.

Article 79

L'article sous avis détermine la procédure de retrait ou de suspension des licences de conducteur et s'inspire en grande partie de l'article 15 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010.

Le Conseil d'État entend que la licence de conducteur est suspendue quand le titulaire se voit retirer temporairement son permis de conduire. Étant donné que la condition que le conducteur doit disposer d'un permis de conduire valable est expressément mentionnée au paragraphe 1^{er} de l'article 78, il n'est pas nécessaire de mentionner l'article 71 à la lettre b) de l'article sous revue. En effet, le respect des conditions minimales d'âge et de scolarité ne pouvant pas se perdre, la seule raison de mentionner plus particulièrement l'article 71 à la lettre b) ne peut consister en une suspension temporaire du permis de conduire.

Article 80

À la lettre a), le Conseil d'État exige que le libellé renseigne correctement que les critères de validité de la licence sont énumérés au chapitre III du présent titre.

À la lettre b), le Conseil d'État constate que l'article 76 ne précise pas de modalités de vérification des compétences professionnelles et insiste dès lors à ce que le texte soit revu.

À l'alinéa 2, le Conseil d'État exige de revoir les termes „préalablement à la reprise des fonctions de conducteur“. En effet, tout conducteur qui ne remplit plus les conditions prévues à l'alinéa 1^{er} devrait se voir retirer son habilitation. Le Conseil d'État propose dès lors qu'une formation complémentaire devrait être suivie avec succès par le conducteur afin que son habilitation puisse être renouvelée.

Au dernier alinéa, le Conseil d'État note encore que l'article 76 n'indique pas de modalités de réussite des formations complémentaires et insiste dès lors à ce que le texte soit revu.

Article 81

Sans observation.

Article 82

L'article sous examen régit le cas des conducteurs qui n'ont pas réussi aux examens de vérification des compétences professionnelles prévus à l'article 80, lettre b).

À cet égard, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il faut entendre par ne pas réussir temporairement une vérification des compétences et à partir de quand, le formateur peut ou doit constater que le conducteur ne réussit définitivement plus cette vérification. En outre, le Conseil d'État note que la seule différence entre la suspension (lettre b) et la modification (lettre c) d'une habilitation est que la modification peut également intervenir dans le cas où le détenteur de l'habilitation ne réussit pas la vérification des compétences professionnelles générales. Or, ne faudrait-il pas suspendre, voire même retirer une habilitation, particulièrement dans ce cas-là? De façon plus générale, le texte ne renseigne pas en quoi consiste exactement une modification de l'habilitation. S'il s'agit d'une modification de l'habilitation suite à l'échec du titulaire lors de la vérification des compétences professionnelles spécifiques portant sur un type de matériel roulant ou d'infrastructure pour lequel l'attestation est délivrée en particulier, il y a lieu de le préciser dans le libellé et de prévoir la modification de l'habilitation uniquement pour ce cas spécifique. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au libellé de l'article sous revue en raison de l'imprécision des textes portant atteinte à la sécurité juridique.

Articles 83 et 84

Les articles sous avis reprennent les dispositions de l'article 20, du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Soit les auteurs maintiennent la structure de cet article 20 et reprennent le libellé de l'article 84 sous avis comme paragraphe 2 de l'article 83 sous avis, soit ils suppriment la présentation de l'article 83 en un seul et unique paragraphe 1^{er}.

Articles 85 à 89

Les articles sous avis constituent des copies exactes des articles 23 à 27 du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010 et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 90

L'article sous examen est à supprimer pour être redondant par rapport à l'article 4 qui définit les missions de l'Administration des chemins de fer.

Pour ce qui est de l'intitulé du Chapitre IX Contrôles et sanctions, le Conseil d'État demande de remplacer le terme „sanctions“ par „mesures administratives“, étant donné que le chapitre ne prévoit aucune sanction, mais uniquement des mesures administratives.

Article 91

Sans observation.

Article 92

Le Conseil d'État est à se demander pourquoi l'Administration ne pourrait pas interdire à un conducteur d'une entreprise gestionnaire du réseau d'opérer sur le réseau de tramway et demande, le cas échéant, de remplacer la fin de la dernière phrase par les termes suivants: „[...] de la part de l'entité ayant émis l'habilitation“.

Article 93

Le Conseil d'État estime que l'article sous revue manque de plus-value normative par rapport à l'article 92 et propose de le supprimer.

Article 94

Sans observation.

Article 95

Le Conseil d'État exige la suppression de l'alinéa 1^{er} de l'article sous revue, la compétence des juridictions luxembourgeoises en la matière allant de soi.

À l'alinéa 2, il importe de préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par „peut⁶ faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente“. En effet, il ne ressort pas du dispositif ainsi libellé si la requête de révision constitue une étape facultative ou obligatoire avant que le requérant ne s'adresse à la juridiction compétente.

Finalement, le Conseil d'État tient à attirer l'attention des auteurs sur le fait qu'un recours contre une décision d'habilitation prise par l'employeur relève d'une juridiction civile alors que l'article sous avis prévoit à cet égard une requête de révision à adresser à l'Administration. Se pose dès lors la question de savoir si le recours contre une décision d'habilitation ne change pas la nature du recours contentieux, sachant que le recours contre une telle décision relève en principe des juridictions administratives.

Article 96

Selon le Conseil d'État, il est superfétatoire de prévoir dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, qu'à l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par le texte sous avis. En effet, ce dernier est une loi spéciale, qui régit

⁶ Mis en évidence par le Conseil d'État.

spécifiquement les questions en relation avec la sécurité du tram et qui, de par ce fait, peuvent déroger le cas échéant aux dispositions plus générales de la loi précitée du 14 février 1955.

Articles 97 et 98

Les articles sous examen se limitent à remplacer aux articles visés de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics les termes „transports en commun“ par „transports publics“ et les termes „train-tram“ par „véhicules-tramways“ et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 99

La disposition de l'article 24 de la loi susmentionnée selon laquelle „les conducteurs des moyens de transport affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement“ sur injonction des „officiers et agents de police judiciaire“ est complétée par les termes „dans les limites techniquement possibles“. D'après le commentaire des articles, l'ajout se justifierait par le fait que „la distance d'arrêt du tramway n'est [...] pas comparable avec celle des autres véhicules, dont l'immobilisation est plus prompte“. Or, en premier lieu, tel que le libellé est formulé, les limites techniques ne s'appliquent pas spécifiquement aux tramways, mais à tous les véhicules interpellés et, en second lieu, le Conseil d'État ne perçoit pas la plus-value normative de cet ajout. En effet, les limites techniques et opérationnelles imposent déjà actuellement des distances d'arrêt différentes selon qu'il s'agit d'une voiture, d'un autobus transportant des passagers en circulation urbaine ou de poids lourds. Le Conseil d'État insiste dès lors auprès des auteurs du texte pour que cet ajout soit supprimé.

Articles 100 à 103

Les articles sous revue visent à étendre la compétence de l'Administration des enquêtes techniques aux accidents intervenant dans le cadre de la circulation de véhicules sur la voie publique en apportant à la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer les modifications nécessaires aux articles 1^{er} et 2, et en la complétant par un nouvel article 2*bis*.

Or, si pour les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer, la loi précitée indique avec précision les accidents suite auxquels une enquête technique doit obligatoirement être effectuée, il en est tout autrement pour le domaine des accidents de la circulation sur les voies publiques. En effet, l'article 102 du projet sous avis prévoit l'introduction d'un article 2*bis* dans la loi précitée du 30 avril 2008 selon lequel „l'enquête technique **peut**⁷ être effectuée après un accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes“, sur demande du ministre ou sur décision du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. Selon le paragraphe 2 de l'article 2*bis*, l'Administration des enquêtes techniques procède ensuite d'abord à une analyse préliminaire avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique effective.

Le Conseil d'État comprend l'utilité d'une intervention de l'Administration des enquêtes techniques suite à des accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Il tient cependant à rappeler que la loi précitée du 30 avril 2008 transpose la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. Ladite directive prévoit expressément, en son article 2, que les États membres peuvent exclure les tramways des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la directive 2004/49/CE, ce que le Luxembourg a par ailleurs fait à l'article 1^{er} de la loi précitée du 22 juillet 2009. Le Conseil d'État note cependant que, par les articles 100 à 102, les auteurs du projet introduisent la possibilité d'enquêtes techniques pour des accidents impliquant directement ou indirectement le système du tramway ou ses sous-systèmes. Le Conseil d'État est dès lors à se demander s'il n'y a pas lieu d'appliquer, à l'égard des accidents pouvant impliquer le tramway, les dispositions de la directive 2004/49/CE.

Ainsi, le Conseil d'État note que le libellé proposé à l'article 102, définit un accident grave comme celui entraînant des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes, alors que la directive 2004/49/CE définit l'accident grave comme „toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au

⁷ Mis en évidence par le Conseil d'État.

moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par „importants dommages“ des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions EUR“. Par ailleurs, la loi précitée du 30 avril 2008 à modifier reprend cette définition pour les besoins des accidents de train. Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé définissant l'accident grave à l'article 102, pour incohérence de texte portant atteinte à la sécurité juridique.

Par ailleurs, le Conseil d'État est à se demander pourquoi les auteurs prévoient dans le cas des accidents sur les voies publiques uniquement une faculté dans le chef du ministre et du directeur de l'Administration d'enclencher une enquête, alors que les circonstances qui rendent obligatoire une enquête technique dans les autres domaines sont décrites avec précision à l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 et que dans ce cas, il n'est pas prévu que le ministre ou le directeur puissent agir de leur propre gré. Certes, les accidents dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sont nombreux et ne nécessitent pas dans tous les cas une enquête technique malgré un degré de gravité éventuellement élevé. Le Conseil d'État est cependant d'avis qu'il y a lieu de cerner davantage les situations qui rendent obligatoires les enquêtes dans le cas des accidents routiers.

En outre, le Conseil d'État note que le texte exclut toute enquête technique suite à des accidents intervenus sur des tronçons du tramway qui, le cas échéant, se situent en dehors de la voie publique.

Finalement, les auteurs introduisent la notion d'„analyse préliminaire“, analyse après laquelle seulement l'Administration décide de la suite de l'enquête technique. Or, le texte reste encore muet quant aux conditions dans lesquelles une pareille analyse préliminaire est effectuée et sous quelles conditions l'Administration peut décider de poursuivre, ou non, l'enquête technique. Le Conseil d'État note, par ailleurs, qu'une „enquête préliminaire“ n'est pas prévue dans la directive 2004/49/CE.

Article 104

L'article sous examen vise à exclure les conducteurs de véhicules-tramways des dispositions de l'article L.215 du Code du travail régissant la durée de travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train. Afin de rendre la disposition plus lisible, le Conseil d'État propose de libeller le bout de phrase qu'il est prévu d'ajouter *in fine* à l'article L.215-1 de la façon suivante:

„... , hormis les conducteurs de tramways tels que définis à l'article 2 de la loi du XXX relative à la sécurité du tramway.“

Article 105

Malgré le fait que les annexes soient détachées du corps de l'acte, elles sont néanmoins censées en faire partie intégrante. L'article sous avis est dès lors à supprimer.

Article 106

Pour ce qui est du paragraphe 3, le Conseil d'État renvoie à l'examen de l'article 76. Par ailleurs, il doit s'opposer formellement au libellé de ce paragraphe pour être contraire au principe de la sécurité juridique. En effet, la disposition transitoire ne précise pas laquelle des conditions prévues à l'article 76 est visée. Est-ce que, dans les cinq premières années, le formateur ne doit pas être désigné par l'employeur, est-ce qu'il ne doit pas disposer de compétences professionnelles dans le domaine de la formation ou est-ce qu'il ne doit pas disposer, depuis cinq ans au moins, de l'habilitation nécessaire?

Articles 107 à 109

Sans observation.

Annexes I à III

Les annexes sous avis s'inspirent des annexes I à III de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Le Conseil d'État demande cependant que les dispositions soient adaptées au système du tramway. Ainsi, l'annexe III fait référence au point „1.2. Fiabilité, disponibilité“ aux trains, alors que ce terme n'est pas utilisé par ailleurs dans le projet sous avis.

Annexe IV – Procédure de vérification des sous-systèmes

Les mots en latin sont à omettre. Ainsi, les mots „mutatis mutandis“ sont à supprimer au point 4.

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

Le libellé gagnerait en lisibilité s'il indiquait qu'il s'agit d'organismes compétents pour l'établissement de la déclaration de vérification de la conformité aux normes et spécificités techniques requise en vue de l'autorisation de mise en service de sous-systèmes du système tramway. En outre, au point 6, le texte est à revoir afin d'en supprimer les passages issus du texte original qui sont inutiles dans le contexte du projet sous avis.

Annexe VI – Contrôle

Sans observation.

Annexe VII

Le Conseil d'État propose d'intituler l'annexe VII comme suit: „Gestion des risques“.

Annexe VIII – Critères de reconnaissance de l'organisme d'évaluation

Au point 1, il est prévu que l'organisme d'évaluation doit satisfaire à toutes les exigences de la norme ISO/IEC17020: 2012 et ses modifications ultérieures. Or, comme il est question de l'observation de normes internationales de la série ISO/IEC, le Conseil d'État rappelle que le caractère contraignant de normes internationales et leur applicabilité aux administrés ne sont donnés que si ces dispositions ont fait l'objet d'une publication en due forme, conformément aux exigences de l'article 112 de la Constitution. En conséquence, l'opposabilité et la valeur contraignante de la norme ISO/IEC17020: 2012 ne sont pas données.⁸

Annexe IX – Rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation

Sans observation.

Annexe X – Exigences médicales et psychologiques

Le Conseil d'État n'est pas d'avis que le niveau de scolarité que les candidats à une licence de conducteur doivent avoir atteint devrait figurer parmi les exigences médicales et psychologiques et propose de les reprendre parmi les compétences professionnelles fixées à l'annexe XI. Il estime que les examens psychologiques figurant au point 2.2. devraient figurer au point 21 en tant qu'examens médicaux, à l'instar de la directive 2007/59/CE.

En ce qui concerne les examens médicaux, le Conseil d'État suggère d'appliquer, pour les conducteurs de tramways, les exigences retenues pour les chauffeurs de bus. En effet, la directive 2014/85/UE de la Commission du 1^{er} juillet 2014 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire a pris en considération les nouvelles connaissances scientifiques relatives aux pathologies qui affectent l'aptitude à la conduite, concernant notamment l'évaluation des risques associés pour la sécurité routière et de l'efficacité avec laquelle les traitements préviennent lesdits risques. De nombreuses études et recherches publiées récemment ont confirmé que le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil constituait l'un des facteurs de risque les plus importants d'accidents de la route. Par conséquent, cette pathologie a été prise en considération dans le cadre de la législation de l'Union européenne relative au permis de conduire. Ainsi, le point 6.2.3 de l'article 77 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 prévoit que, pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, les intéressés porteurs d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil, modéré ou sévère, sous traite-

⁸ Avis du Conseil d'État du 19 janvier 2016 sur le projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne (N° CE: 51.349, doc. parl. n° 68851); Cour adm., arrêt du 29 novembre 2005, n° 19768C.

ment sont soumis à un examen médical régulier, au moins chaque année, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue. Le Conseil d'État propose de faire figurer une telle disposition dans l'annexe sous revue.

Annexe – XI Compétences professionnelles

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

Observations générales

Le groupement usuel d'articles se fait en chapitres, lesquels peuvent être divisés en sections, voire en sous-sections. S'il est recouru au groupement d'articles, la structure choisie doit être respectée à travers l'ensemble du dispositif, quitte à ce que par exemple un chapitre comporte un article unique. Le recours à un groupement sous des titres, tel que proposé par les auteurs du projet de loi sous avis, n'est indiqué que lorsqu'il s'agit de codes ou de textes normatifs comportant un grand nombre d'articles.

Lorsqu'il est recouru exclusivement à un groupement par chapitres, il est indiqué de faire usage d'une numérotation en chiffres cardinaux arabes suivie d'un intitulé distinct pour chaque chapitre rédigé en caractères gras. L'intitulé est précédé d'un tiret et se termine sans point final.

Exemples: **Chapitre 1^{er} – *Objet et définitions***
Chapitre 2 – [...]

Au cas où les auteurs du projet de loi sous avis suivent le Conseil d'État en procédant à un groupement des articles par chapitres, il convient d'adapter les groupements et les références y faites à travers tout le dispositif.

Il n'est pas obligatoire de munir les articles d'un intitulé. Un tel procédé peut cependant s'avérer utile pour faciliter une lecture cursive du contenu du dispositif. S'il y est recouru, chaque article du dispositif doit être muni d'un intitulé propre. Il convient encore que l'intitulé soit spécifique pour chaque article et reflète fidèlement et complètement le contenu de l'article.

La subdivision de l'article se fait en alinéas, voire en paragraphes. Le paragraphe se distingue par un chiffre cardinal arabe, placé entre parenthèses: (1), (2), Il est fait usage de parenthèses afin d'éviter toute confusion avec le mode de numérotation employé pour caractériser les énumérations, qui consiste à faire suivre les chiffres d'un point.

Dans le cadre de renvois, l'utilisation d'adjectifs tels que „dernier“ ou „avant-dernier“, de même que l'emploi des tournures „qui suit“ et „qui précède“ ou „ci-dessus“ ou „ci-après“ sont à omettre. De tels ajouts à la suite du numéro de l'article ou de tout autre élément du dispositif sont en effet superflus. Si en revanche ces ajouts figurent dans un renvoi sans indication du numéro, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

L'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures.

Les termes placés entre parenthèses sont à omettre dans les textes normatifs.

Dans les textes normatifs, le verbe „pouvoir“ doit être utilisé avec circonspection. Il en est de même du terme „notamment“. Leur utilisation est en effet susceptible de faire naître, dans certains cas, une insécurité juridique.

Si, en revanche, les termes „notamment“ ou „en particulier“ ont pour but d'illustrer un principe établi par le texte (p.ex.: „notamment en cas de ...“), ils sont à écarter comme étant superflus. Une énonciation d'exemples est en effet sans apport normatif.

En ce qui concerne l'emploi du verbe „devoir“, il suffit généralement, pour marquer une obligation, de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative.

Le recours à la forme „et/ou“ est à éviter. En effet, celle-ci peut généralement être remplacée par un simple „ou“.

La première référence à des actes normatifs est à faire en employant son intitulé complet ou, le cas échéant, son intitulé sous forme abrégée. Par la suite, il est possible de s'y référer à travers le dispositif en employant le terme „précité“, placé entre la nature et la date de l'acte dont question.

Exemples: „[...] loi précitée du [...]“;
„[...] règlement grand-ducal précité du [...]“.

Les mots en latin sont à omettre. Ainsi, le mot „sub“ est à écarter tout au long du dispositif.

Finalement, l'emploi de l'expression „de la présente loi“ est à écarter pour être superfétatoire.

Article 2

Les définitions sont à introduire comme suit:

„Au sens de la présente loi, on entend par:

1. „tramway“: véhicule automoteur tel que défini [...];
 2. „...“: ...;
 3. „...“:
- [...]“.

Par ailleurs, les définitions reprises chacune sous un numéro distinct, suivent un ordre logique ou, lorsqu'elles sont nombreuses, un ordre alphabétique.

À l'endroit du point 8, il est fait usage de l'acronyme „RNV“. Avant d'employer une telle abréviation à travers le dispositif, il est recommandé d'indiquer à l'occasion de la première citation la dénomination exacte, suivie de son sigle placé entre parenthèses.

Au point 23, il convient d'omettre les références à la loi sous avis pour être superfétatoires et ainsi lire:

„[...] au sens de l'article 24 et conformes aux exigences fixées à l'article 3, soit le système d'entretien des entités en charge de la maintenance conforme aux exigences fixées à l'article 3;“.

Au point 51, il est fait usage de l'acronyme „ILNAS“. Comme relevé ci-dessus, il convient, lors de l'emploi d'acronymes, d'indiquer à l'occasion de la première citation la dénomination exacte, suivie de son sigle placé entre parenthèses.

Au point 53, il faut écrire:

„[...] au sens de l'article 1^{er} de la loi [...]“.

Au point 54, il est indiqué d'écrire:

„[...] visée à l'article 61, paragraphes 1^{er} et 2;“.

Au point 61, il convient d'écrire:

„[...] Administration des chemins de fer [...]“ avec des lettres „c“ et „f“ minuscules.

Article 4

Les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

Article 8

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, et aux paragraphes 2 et 3, il convient d'écrire „règles nationales de sécurité“ au lieu de „règles de sécurité nationales“.

Article 9

À l'alinéa 1^{er}, il faut écrire „[...] visées à l'article 8, paragraphe 1^{er}, et établissant [...]“ et „[...] l'article 24, paragraphe 2“.

Article 10

À l'alinéa 2, il est indiqué d'écrire „[...] alinéa 1^{er}“.

Article 12

La partie de phrase „le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme [...]“ est à supprimer.

Article 16

Les textes normatifs sont en principe rédigés à l'indicatif présent et non au futur. Partant, la conjugaison „sera“ est à remplacer par „est“.

Article 18

Les nombres s'écrivent en toutes lettres. La dernière phrase de l'alinéa 1^{er} de l'article sous avis se lira comme suit:

„Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les dix ans“.

Article 19

À l'endroit des paragraphes 1^{er} et 5, se sont glissées des erreurs matérielles. En effet, il semble que les auteurs aient par erreur eu recours au pronom sujet singulier féminin pour faire référence au ministre. Par conséquent, il convient de remplacer le terme „elle“ par „il“, à trois reprises.

Au paragraphe 2, il faut écrire „paragraphe 1^{er}“.

Article 22

À l'endroit du paragraphe 3, alinéa 3, il convient d'agencer le texte du dispositif pour lire:

„[...] en cas de manquement grave ou répété de l'entité“.

Articles 63 et 64

Il semble que les auteurs des articles sous avis ont voulu introduire une subdivision en paragraphes. Or, la division de l'article en paragraphes ne s'impose que pour autant que le nombre d'alinéas risque de compliquer les références qui y seraient faites. Par ailleurs, un article ne saurait comporter de paragraphe unique.

Article 69

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, il convient d'écrire „règles nationales de sécurité“ au lieu de „règles de sécurité nationales“.

Article 70

L'expression ci-après dénommée „licence de conducteur“ est à écarter.

Article 80

À la lettre b), il convient d'écrire „Système de gestion de la sécurité“ avec des lettres „g“ et „s“ minuscules.

Par ailleurs, une erreur matérielle s'est glissée dans le texte, étant donné que les auteurs passent de la lettre b) à la lettre d).

Article 83

Le Conseil d'État demande de supprimer à la première phrase soit les termes „de s'assurer et“ soit les termes „et de vérifier“, les deux verbes étant utilisés ici de façon synonyme.

Article 97

Lorsqu'il est procédé à une série de modifications apportées à un même texte, il convient de faire précéder le contenu de la modification d'une phrase introductive qui désigne la disposition de l'acte à modifier, suivie d'une énumération des modifications. Il convient, par conséquent, d'adapter le texte comme suit:

„**Art. XX.** La loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est modifiée comme suit:

1. À l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots „transport en commun de personnes“ sont remplacés par „transports publics de personnes“;
2. À l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le premier tiret est remplacé par le libellé suivant:
„– les transports intérieurs [...]“;

3. À l'article 4, alinéas 2 et 4, et à l'article 7bis, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} et paragraphe 2, alinéa 2, les mots „transports en commun“ sont remplacés par „transports publics“;
4. À l'article 24, la première phrase est remplacée par le texte suivant:
„Les conducteurs des moyens de transports [...]“

Article 100

Il convient de modifier le texte pour lire:

„**Art. XX.** La loi modifiée du 30 avril 2008 [...] est modifiée comme suit:

1. L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:
„**Art. 1^{er}.** (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer [...]“;
2. L'article 2, paragraphe 2, première phrase, est modifiée comme suit:
„L'enquête technique doit obligatoirement être effectué [...]“;
3. Entre les articles 2 et 3 est inséré un article 2bis, libellé comme suit:
„**Art. 2bis.** (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du ministre ou sur décision du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. [...]“;
4. À l'article 4, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le texte suivant:
„(1) Il est créé une Administration des enquêtes techniques (AET), chargée d'effectuer les enquêtes techniques prévues au paragraphe 1^{er} de l'article 2 et au paragraphe 1^{er} de l'article 2bis, appelée ci-après „l'Administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé le „ministre“. Elle est dirigée par le directeur de l'Administration des enquêtes techniques qui en est le supérieur hiérarchique.“

Article 104

Il convient de modifier la phrase pour lire:

„L'article L.215-1, alinéa 1^{er}, du Code du travail est complété *in fine* par le bout de phrase suivant: „[...], hormis les tramways.“

Article 106

Les textes normatifs sont, en principe, rédigés à l'indicatif présent. L'emploi du futur est dès lors à écarter au paragraphe 3 de l'article sous avis.

Article 108

Il convient d'adapter l'intitulé de citation pour lire:

„**Art. XX.** La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante: loi du ... relative à la sécurité du tramway“.

Article 109

La formule „la présente loi entre en vigueur le premier jour du premier mois qui suit celui de sa publication au Mémorial“ peut conduire à une réduction du délai de quatre jours usuellement appliqué dans l'hypothèse où la publication a lieu vers la fin du mois. Dès lors, il est préférable de viser un délai d'entrée en vigueur plus généreux évoquant au moins le „premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au Mémorial“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 23 décembre 2016.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES