



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 19 janvier 2017

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 1<sup>er</sup>, 8 et 15 décembre 2016.
2. 7034 Projet de loi ayant pour objet
  - A) la sécurité du tramway;
  - B) de modifier
    - a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
    - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics;
    - c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et
    - d) l'article L.215-1 du Code de travail
  - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
  - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. Divers

\*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Marcel Oberweis, remplaçant M. Aly Kaes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Mme Alessia Rossi, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Stéphanie Biava, M. Marc Oestreicher, de l'Administration des chemins

de fer

M. Paul Meyers, de l'Administration des enquêtes techniques

Mme Rachel Moris, M. Joé Spier, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 1<sup>er</sup>, 8 et 15 décembre 2016.**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

**2. 7034 Projet de loi ayant pour objet**  
**A) la sécurité du tramway ;**  
**B) de modifier**  
**a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;**  
**b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ;**  
**c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et**  
**d) l'article L.215-1 du Code de travail**

En se référant au tableau synoptique établi par le Ministère et repris en annexe du présent procès-verbal, les membres de la Commission examinent les articles du projet de loi sous rubrique, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 23 décembre 2016.

Ils adoptent les amendements suivants :

**Amendement 1 portant sur l'article 2, point 1 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

Le point 1 du nouvel article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit :

1. *« tramway » : véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier ;*

**Commentaire de l'amendement 1**

La Commission fait sienne la proposition du Conseil d'Etat et supprime la référence au Code de la Route (règlement grand-ducal) tout en intégrant la définition dans la loi.

\*

### **Amendement 2 portant sur l'article 2, point 3 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

Au point 3 du nouvel article 1<sup>er</sup>, le terme « notamment » est supprimé.

### **Commentaire de l'amendement 2**

La Commission adopte la proposition de la Haute Corporation.

\*

### **Amendement 3 portant sur l'article 2, point 8 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

Le point 8 du nouvel article 1<sup>er</sup> est remplacé comme suit :

*8. « entité en charge de la maintenance » : une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le « RNV ») ;*

### **Commentaire de l'amendement 3**

Comme proposé par le Conseil d'État, il est nécessaire d'insérer la dénomination exacte de l'acronyme « RNV ».

\*

### **Amendement 4 portant sur l'article 2, point 20 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

Le point 20 du nouvel article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

*20. « type » : un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique ;*

### **Commentaire de l'amendement 4**

Suite à la remarque du Conseil d'État à l'endroit de l'article 41, il est proposé de compléter la notion de « type » par celle de « sous-systèmes ».

\*

### **Amendement 5 portant sur l'article 2, point 23 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

Le point 23 du nouvel article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

*23. « système de gestion » : l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités ;*

### **Commentaire de l'amendement 5**

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion de « système de gestion » et de s'aligner sur la définition utilisée dans la législation ferroviaire.

\*

### **Amendement 6 portant sur l'article 2, point 51 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

Le point 51 du nouvel article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

*51. « organisme d'évaluation de la conformité » : l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, désignée par son acronyme « ILNAS », tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ;*

### **Commentaire de l'amendement 6**

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion d'organisme d'évaluation de la conformité.

\*

### **Amendement 7 portant sur l'article 2, point 52 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

Le point 52 du nouvel article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

*52. « organisme national d'accréditation » : l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme « OLAS », tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ;*

### **Commentaire de l'amendement 7**

Suite à la remarque de la Haute Corporation, il a été jugé utile de clarifier la notion d'organisme national d'accréditation.

\*

### **Amendement 8 portant sur l'article 4 point a) initial (nouvel article 3)**

Le point a) du nouvel article 3 est remplacé comme suit :

*a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour ;*

### **Commentaire de l'amendement 8**

Suite à la demande du Conseil d'État de préciser dans quel registre les véhicules-tramways doivent être inscrits, le texte est modifié en conséquence.

\*

### **Amendement 9 portant sur l'article 8 initial (nouvel article 7)**

Les paragraphes (1), (2) et (4) du nouvel article 7 sont remplacés par les libellés suivants :

*(1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. Les règles nationales de sécurité sont publiées par voie de règlement grand-ducal et concernent :*

- a) les objectifs et méthodes de sécurité ;*
- b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway ;*
- c) l'exploitation d'un réseau tramway, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic ;*
- d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification ;*
- e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.*

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

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

*Le rapport de sécurité contient :*

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité ;*
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux ;*
- c) les résultats des audits de sécurité internes ;*
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.*

### **Commentaire de l'amendement 9**

Conformément à l'avis du Conseil d'État, les dispositions ont été modifiées et le mécanisme est désormais parallèle à celui en vigueur dans la législation ferroviaire (article 11 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire). Les points essentiels du règlement grand-ducal ont également été renseignés.

\*

### **Amendement 10 portant sur l'article 14 initial (nouvel article 13)**

Le dernier alinéa du nouvel article 13 est supprimé.

### **Commentaire de l'amendement 10**

La Commission fait sienne la logique de la Haute Corporation et propose de supprimer le dernier alinéa l'article 14 initial.

\*

### **Amendement 11 portant sur l'article 20 initial (nouvel article 19)**

Le nouvel article 19 est libellé comme suit :

**Art. 19.** *Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.*

### **Commentaire de l'amendement 11**

À l'instar de la publication dans le registre européen des licences (ERADIS), la commission parlementaire a estimé, en guise de transparence et de parallélisme, nécessaire de prévoir également la publication des licences. Or, au vu du fait qu'une seule entreprise est, du moins pour le moment, susceptible de solliciter une telle licence, toute intéressé est libre de demander une copie auprès du ministre en cas de besoin.

\*

### **Amendement 12 portant sur l'article 21 initial (nouvel article 20)**

Le nouvel article 20 est libellé comme suit :

**Art. 20.** *La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.  
La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.*

### **Commentaire de l'amendement 12**

Le terme de certification concerne l'action de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure et résulte en un certificat pour une entreprise de tramway et un agrément pour le gestionnaire d'infrastructure.

Il y a des différences de paramètres permettant de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure.

Dès lors la différenciation d'appellation (certificat ou agrément) suite au processus de certification (qui lui est identique pour les deux entités) est justifiée.

\*

### **Amendement 13 portant sur l'article 22 initial (nouvel article 21)**

Le nouvel article 21 est libellé comme suit :

**Art. 21.** (1) *Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.*

*La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.*

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

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

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

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

(3) *L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du Ministre.*

(4) *Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe (3).*

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

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

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

### **Commentaire de l'amendement 13**

Dans la législation ferroviaire (article 15 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire), les conditions sont alternatives, d'où l'emploi du terme « ou ». Dans le projet de loi initial, les deux conditions sont effectivement cumulatives et donc le retrait est en théorie moins facilité. La Commission a également fait sienne toutes les propositions de texte de la Haute Corporation pour cet article.

\*

### **Amendement 14 portant sur l'article 23 initial (nouvel article 22)**

Le nouvel article 22 est libellé comme suit :

**Art. 22.** (1) *En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway.*

*(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications.*

#### **Commentaire de l'amendement 14**

L'ACF instruit le dossier de certification de sécurité mais pas celui de la licence qui relève de la compétence du Ministre. Les deux documents sont d'ailleurs délivrés par le Ministre.

\*

#### **Amendement 15 portant sur l'article 24 initial (nouvel article 23)**

Le paragraphe 1<sup>er</sup> du nouvel article 23 est libellé comme suit :

*(1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes.*

Au point j), les termes « un audit interne régulier » sont remplacés par « au moins un audit annuel ».

#### **Commentaire de l'amendement 15**

La Commission, suite aux commentaires du Conseil d'État, précise les dispositions afférentes.

\*

#### **Amendement 16 portant sur l'article 28 initial (nouvel article 27)**

Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est supprimée.

Un nouveau paragraphe 3 est libellé comme suit :

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

*La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.*

#### **Commentaire de l'amendement 16**

Vu la remarque du Conseil d'État à l'endroit de l'article 32 initial et la décision de la Commission de supprimer l'article 32, l'introduction d'un nouveau paragraphe 3 s'impose.

\*

#### **Amendement 17 portant sur l'article 31 initial (nouvel article 29)**

La première phrase du nouvel article 29 est libellée comme suit :

*Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration : (...)*

#### **Commentaire de l'amendement 17**

Au vu de la modification de la définition de « type » au point 20 de l'article 2 initial et au vu des explications relatives à la différence entre certification et agrément (voir amendement 12 ci-avant), le texte est dorénavant plus compréhensible.

\*

#### **Amendement 18 portant sur l'article 32 initial**

L'article 32 est supprimé.

#### **Commentaire de l'amendement 18**

Cet article est intégré comme nouveau paragraphe (3) de l'article 27 (nouveau) tel que proposé par le Conseil d'État.

\*

#### **Amendement 19 portant sur l'article 33 initial**

L'article 33 est supprimé.

#### **Commentaire de l'amendement 19**

Au vu de la redondance, cet article peut être supprimé.

\*

#### **Amendement 20 portant sur l'article 34 initial**

L'article 34 est supprimé.

#### **Commentaire de l'amendement 20**

Cet article est superfétatoire et l'Administration applique la procédure ordinaire.

\*

#### **Amendement 21 portant sur l'article 37 initial**

L'article 37 est supprimé.

#### **Commentaire de l'amendement 21**

Cet article est intégré à l'article 38 initial, comme proposé par le Conseil d'État.

\*

### **Amendement 22 portant sur l'article 38 initial (nouvel article 32)**

Au paragraphe (5) du nouvel article 32, les mots « du fabricant et de son mandataire » sont remplacés par « du requérant ».

### **Commentaire de l'amendement 22**

Cette modification clarifie le texte et intègre l'idée de l'article 37 initial qui est supprimé.

\*

### **Amendement 23 portant sur l'article 40 initial (nouvel article 34)**

Les paragraphes 2 à 4 du nouvel article 34 sont supprimés.

### **Commentaire de l'amendement 23**

La Commission fait siennes les propositions du Conseil d'État de supprimer les paragraphes 2 à 4 pour éviter des redites.

\*

### **Amendement 24 portant sur l'article 42 initial (nouvel article 36)**

Au paragraphe 4 du nouvel article 36, les termes « dans un autre Etat » sont complétés par « de l'Espace économique européen ou en Suisse ».

### **Commentaire de l'amendement 24**

Cet ajout est nécessaire afin de clarifier de quels États il s'agit.

\*

### **Amendement 25 portant sur l'article 44 initial (nouvel article 38)**

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « et les organismes d'évaluation » sont supprimés.

L'alinéa 3 est complété comme suit :

*Le requérant de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme compétent et le gestionnaire de l'infrastructure.*

### **Commentaire de l'amendement 25**

Il s'agit d'apporter les précisions telles que demandées par la Haute Corporation.

\*

### **Amendement 26 portant sur l'article 47 initial (nouvel article 41)**

Il est ajouté *in fine* le bout de phrase « sur son site internet. »

### **Commentaire de l'amendement 26**

La publication se fera à l'instar des registres concernant les organismes compétents et d'évaluation engagés dans le domaine ferroviaire (site internet de l'ACF).

\*

### **Amendement 27 portant sur l'article 49 initial (nouvel article 42)**

Le nouvel article 42 se lira comme suit :

*Art. 42. Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre 5 de la présente loi.*

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

*Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.*

### **Commentaire de l'amendement 27**

Pour une meilleure lisibilité les articles 49 et 50 initiaux ont été fusionnés.

\*

### **Amendement 28 portant sur l'article 50 initial**

L'article 50 initial est supprimé.

### **Commentaire de l'amendement 28**

Pour une meilleure lisibilité les articles 49 et 50 initiaux ont été fusionnés.

\*

### **Amendement 29 portant sur l'article 51 initial**

L'article 51 initial est supprimé.

### **Commentaire de l'amendement 29**

Ce point est visé au nouvel article 22.

\*

### **Amendement 30 portant sur l'article 53 initial (nouvel article 44)**

Les paragraphes (1) et (2) initiaux sont fusionnés et libellés comme suit :

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

- *gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion ;*
- *vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux Chapitres 4 et 5, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux Chapitres 4 et 5 ;*
- *vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés ;*
- *identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.*

Le paragraphe (3) initial devient le nouveau paragraphe (2).

### **Commentaire de l'amendement 30**

La Commission a repris la proposition de texte du Conseil d'État en modifiant le premier point de l'énumération, remplaçant le texte proposé « gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion ; » par « gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion ; ».

\*

### **Amendement 31 portant sur l'article 59 initial (nouvel article 49)**

Le début de phrase du paragraphe (1) « S'il n'existe pas de règle nationale » est supprimé.

### **Commentaire de l'amendement 31**

La Commission se rallie à l'avis du Conseil d'État et fait sienne la proposition de ce dernier.

\*

### **Amendement 32 portant sur l'article 61 initial (nouvel article 51)**

Le paragraphe (4) est supprimé.

### **Commentaire de l'amendement 32**

La Commission poursuit la logique développée par la Haute Corporation et propose de supprimer le paragraphe (4) qui prévoyait que l'Administration puisse être choisie comme organisme d'évaluation.

\*

### **Amendement 33 portant sur l'article 64 initial (nouvel article 54)**

La référence à « l'article 63, paragraphe 1, point a) » est remplacée par « l'article 53 points a) et b) ».

### **Commentaire de l'amendement 33**

Dans un souci de cohérence, la Commission propose de prévoir la même durée de validité de la reconnaissance pour les deux cas de figure prévus à l'article qui précède.

\*

### **Amendement 34 portant sur l'article 68 initial (nouvel article 58)**

Le nouvel article 58 se lira comme suit :

*Art. 58. (1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur expérience suite à l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.*

*(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.*

### **Commentaire de l'amendement 34**

Le paragraphe (3) a été intégré au paragraphe (1) pour plus de clarté lors de la lecture.

Le paragraphe (2) vise le rapport de l'ACF qui a pour but de donner des informations sur les audits opérés par l'ACF et les expériences vécues par les entités engagées.

\*

### **Amendement 35 portant sur l'article 70 initial (nouvel article 60)**

Le paragraphe (1) du nouvel article 60 est remplacé par le texte suivant :

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

- a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l'article 61 ;*
- b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.*

### **Commentaire de l'amendement 35**

La Commission suit la proposition du Conseil d'État.

\*

### **Amendement 36 portant sur l'article 71 initial (nouvel article 61)**

Les paragraphes (2) et (3) sont remplacés par le texte suivant :

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

*(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.*

### **Commentaire de l'amendement 36**

En ce qui concerne le paragraphe (2), la Commission propose d'intégrer le niveau de scolarité minimum dans le texte de l'article au lieu de le faire figurer dans une annexe.

En ce qui concerne le paragraphe (3), le terme « droit de conduire » avait été initialement choisi pour le cas où un détenteur d'un permis étranger aurait perdu le droit de conduire au Luxembourg, tout en gardant le permis (et le droit) de conduire dans le pays d'origine et, le cas échéant, ailleurs. Au sens strict, il n'y a pas de « droit » de conduire de catégorie B, mais des permis de conduire de la catégorie B ou bien un droit de conduire un véhicule relevant de la catégorie B du permis de conduire. La proposition du Conseil d'État est suivie du fait que les termes « permis de conduire valide sur le territoire national » ont le même sens. Si un conducteur n'a plus le droit de conduire au Luxembourg, son permis n'est pas valide au Luxembourg. Il en est de même pour un conducteur étranger qui n'a plus son permis national ; il n'a pas de permis valide au Luxembourg.

\*

### **Amendement 37 portant sur l'article 72 initial (nouvel article 62)**

Au deuxième alinéa du paragraphe (1), le mot « médecin » est complété par les mots « du travail ».

Le paragraphe (1) est complété par l'alinéa suivant :

*Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants :*

- *une copie de leurs diplômes et*
- *un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.*

Le paragraphe (2) est remplacé par le texte suivant :

*(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.*

Le deuxième alinéa du paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant :

*L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.*

*Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat.*

*L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives.*

Le paragraphe (6) est supprimé.

### **Commentaire de l'amendement 37**

Les précisions demandées par le Conseil d'État ont abouti à une reformulation du texte qui diffère cependant de celle du secteur ferroviaire (règlement grand-ducal du 16 août 2010) mais qui a pour but d'améliorer la compréhension de l'article.

\*

### **Amendement 38 portant sur l'article 73 initial (nouvel article 63)**

Les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant :

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

*Toute demande doit être accompagnée des documents suivants*

- *Photocopie d'un document d'identité en cours de validité*
- *Pièce justificative du niveau scolaire*
- *Certificat d'aptitude psychologique*
- *Certificat d'aptitude physique.*
- *Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.*

*(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 61 et 62 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.*

### **Commentaire de l'amendement 38**

Ces deux premiers paragraphes sont clarifiés conformément aux remarques faites par la Haute Corporation.

\*

### **Amendement 39 portant sur l'article 76 initial (nouvel article 66)**

Le nouvel article 66 se lira comme suit :

**Art. 66.** *La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII.*

*Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tramway et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur.*

### **Commentaire de l'amendement 39**

Un candidat au poste de formateur doit pouvoir profiter de son expérience sur un autre réseau, toutefois préalablement à la prise de poste, l'employeur doit habiliter le formateur

sur son propre réseau afin de s'assurer qu'il maîtrise les règles de sécurité du réseau pour lequel il sera formateur.

Une nouvelle annexe précise les compétences professionnelles des formateurs.

\*

#### **Amendement 40 portant sur l'article 78 initial (nouvel article 68)**

La dernière phrase du paragraphe (2) point a) est remplacée comme suit :

*Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 l'article 62.*

Le dernier tiret du paragraphe (2) point b) est remplacé par le texte suivant :

*- en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.*

#### **Commentaire de l'amendement 40**

Il n'y a pas eu d'observation du Conseil d'État sur ce point. Toutefois, il est apparu utile de corriger ce point extrait de la législation ferroviaire. Dans ce cas de figure, une licence ne peut pas être temporairement retirée (dans ce cas, elle est suspendue) ou modifiée.

\*

#### **Amendement 41 portant sur l'article 80 initial (nouvel article 70)**

Le nouvel article 70 est modifié comme suit :

À la fin de l'avant-dernier alinéa, le bout de phrase « à une formation complémentaire » est remplacé par « à la formation de conducteur ».

Au dernier alinéa, les mots « cette formation complémentaire » sont remplacés par « la formation ».

#### **Commentaire de l'amendement 41**

Les modifications s'imposent suite aux remarques du Conseil d'État.

\*

#### **Amendement 42 portant sur l'article 82 initial (nouvel article 72)**

Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant :

*Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 68 b), l'habilitation est, suivant le cas,*

*a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d)*

*b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d).*

L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit :

*Le retrait ou la suspension d'une habilitation sous point c) est effectué par l'employeur.*

#### **Commentaire de l'amendement 42**

La possibilité de la modification de l'habilitation sous point c) est supprimée en l'occurrence pour des raisons de simplification : soit elle est retirée, soit elle est suspendue.

\*

#### **Amendement 43 portant sur l'article 95 initial (nouvel article 85)**

Le nouvel article 85 est libellé comme suit :

***Art. 85.** Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.*

#### **Commentaire de l'amendement 43**

Le libellé s'inspire de l'article 34 du règlement grand-ducal du 16 août 2010. De l'avis des auteurs des amendements, le recours gracieux contre une décision concernant la licence doit se faire auprès du ministre alors que le recours gracieux contre l'habilitation se fait auprès de l'Administration. Il s'agit d'une étape obligatoire avant de saisir la juridiction compétente en la matière.

\*

#### **Amendement 44 portant sur l'article 99 initial**

L'article 99 initial est supprimé.

#### **Commentaire de l'amendement 44**

La Commission poursuit la logique du Conseil d'État et propose de supprimer cet article.

\*

#### **Amendement 45 portant sur l'article 100 initial (nouvel article 88)**

Le paragraphe (2) de l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer est remplacé par ce qui suit :

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

#### **Commentaire de l'amendement 45**

Cet article définit l'objectif de la loi et les domaines auxquels elle s'applique. La modification prévue à cet article étend les domaines d'attribution existants, qui sont l'aviation civile, les transports fluviaux et maritimes et les chemins de fer, au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques et tient compte de la remarque du Conseil d'État.

\*

#### **Amendement 46 portant sur l'article 101 initial (nouvel article 89)**

Le nouvel article 89 est complété par le texte suivant :

*Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant :*

*- du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,*

#### **Commentaire de l'amendement 46**

Concernant le champ de compétence de l'AET et conformément au deuxième paragraphe de l'article 2 de la directive 2004/49/CE, il a été décidé de considérer le système du tramway et ses sous-systèmes comme faisant partie intégrante du domaine des chemins de fer dans le cadre du domaine des enquêtes techniques. La modification du 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 vise ainsi à inclure le système du tramway et ses sous-systèmes dans le matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements.

La mise en service d'un réseau de tramways étant prévue à partir de fin 2017, il paraît opportun d'élargir le champ de compétences de l'AET également au transport de voyageurs sur le réseau des tramways, dont les critères d'ouverture d'enquêtes techniques répondront aux mêmes critères que ceux en vigueur pour le domaine des chemins de fer.

\*

#### **Amendement 47 portant sur l'article 102 initial (nouvel article 90)**

Le nouvel article 90 est remplacé par le texte suivant :

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

*« Art. 2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de*

*véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité.*

*(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité. »*

#### **Commentaire de l'amendement 47**

Un nouvel article 2bis est ajouté, dont le premier paragraphe étend le champ d'application de la loi au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'administration, l'article donne la possibilité, sans toutefois en faire une obligation, de procéder à une enquête technique en cas d'accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes. La volonté étant de donner la possibilité à l'AET d'émettre des recommandations de sécurité très ciblées afin d'éviter les risques majeurs identifiés.

Le paragraphe (2) définit le processus d'enquête technique dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques afin de limiter les moyens à mettre en œuvre aux seuls cas où une amélioration de la sécurité par la prévention est à attendre. Au vu des moyens restreints dont dispose l'AET, il est ainsi prévu de procéder d'abord à une analyse des informations recueillies, avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique.

\*

#### **Amendement 48 portant sur l'article 106 initial (nouvel article 93)**

Le paragraphe (3) du nouvel article 93 est remplacé comme suit :

*3. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie.*

#### **Commentaire de l'amendement 48**

Dans un souci de clarté en vue de l'application de cette disposition transitoire, la condition visée a été introduite dans l'article en question.

\*

#### **Amendement 49 portant sur l'annexe X**

L'intitulé du point 2 est libellé comme suit :

« 2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY »

L'intitulé du point 3 est libellé comme suit

### « 3. EXAMENS PERIODIQUES APRES DELIVRANCE DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY »

#### **Commentaire de l'amendement 49**

Par souci de clarté et suite à la remarque de la Haute Corporation à l'endroit de l'article 78 initial, le mot « affectation » est supprimé.

\*

#### **Amendement 50 portant introduction d'une nouvelle annexe XII**

Il est inséré une nouvelle annexe XII libellée comme suit :

*Annexe XII : Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants :*

*Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte*

*La position professionnelle du formateur*

*L'ingénierie pédagogique*

*L'animation de la formation et les outils d'animation*

*Gérer la diversité et les situations difficiles en formation*

*L'évaluation de la formation*

#### **Commentaire de l'amendement 50**

Le détail des compétences professionnelles est renseigné dans une annexe à laquelle renvoie le nouvel article 66.

\*

Les amendements ci-dessus seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais. Dans ce contexte, les membres de la Commission sont informés du fait que le projet de loi sous rubrique devra être évacué de manière urgente, étant donné que les phases de test devraient commencer au printemps. Pour cela, il faudra bien entendu que la loi soit préalablement votée.

Pour ce qui est du recrutement des futurs conducteurs du tram, il est signalé qu'un appel à candidature a d'ores et déjà été lancé et que quelque 900 candidats y ont répondu. La phase de présélection est actuellement en cours. Le projet de loi sous rubrique servira de base légale au recrutement définitif de ces candidats.

Suite à une remarque afférente, il est précisé qu'une fois que le tram circulera, une période d'adaptation sera nécessaire pour tous les usagers de la voie publique non habitués à la présence du tram. Dans ce contexte, une signalisation adaptée sera installée et des campagnes d'information et de sensibilisation seront organisées.

### **3. Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 26 janvier 2017 à 10h00.

Luxembourg, le 24 janvier 2017

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché

Projet de loi initial	Avis Conseil d'Etat N° 51.817, séance du 23.12.2016	Amendements parlementaires et modifications proposés
<p><b>Art. 1er. Objet.</b> La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système tramway, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic</p>	<p>L'article 1er détermine l'objet du projet. Il ne comporte cependant pas de valeur normative et peut être supprimé.</p>	<p>L'intitulé 1er Objet et définition est remplacé par « Chapitre 1<sup>er</sup> – définitions »</p> <p>L'article 1<sup>er</sup>. Objet est supprimé</p>
<p>Art. 2. Définitions. Au sens de la présente loi, on entend par :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. « tramway » tel que défini à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;</li> <li>2. « entreprise de tramway » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de voyageurs par tramway, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;</li> <li>3. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est notamment l'établissement, la gestion et l'entretien d'un réseau de tramway, afin d'en assurer la sécurité ;</li> <li>4. « licence d'activité » : une autorisation accordée à une entreprise à laquelle est reconnue la qualité d'entreprise de tramway et/ou de gestionnaire d'infrastructure;</li> <li>5. « réseau de tramway » : l'ensemble de l'infrastructure de tramway gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;</li> <li>6. « siège d'opération » le lieu de l'implantation matérielle d'une entreprise à partir duquel elle organise et gère ses activités de façon effective et permanente;</li> <li>7. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise;</li> <li>8. « entité en charge de la maintenance » : une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules (RNV);</li> <li>9. « véhicule-tramway » : un véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur rails sur une ligne de tramway (avec ou sans traction). Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes ;</li> <li>10. « détenteur » : la personne ou l'entité, propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre des véhicules;</li> <li>11. « registre des véhicules » : le registre des véhicules autorisés à circuler sur un réseau de tramway ;</li> <li>12. « sous-systèmes » : le résultat de la division du système tramway comme indiqué à l'annexe II de la présente loi. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles s'appliquent, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;</li> <li>13. « exigences essentielles » : l'ensemble des conditions décrites</li> </ol>	<p>L'article sous examen comporte une série de soixante-sept définitions. La définition au point 1 concerne le « tramway » en tant que tel et renvoie à la définition reprise dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Le Conseil d'État s'oppose formellement au renvoi dans la loi à une définition figurant dans un règlement grand-ducal en raison du non-respect de la hiérarchie des normes. Il propose de reprendre à cet endroit directement le texte qui est prévu à l'article 1er, point 3, du projet de règlement grand-ducal modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, et dont le Conseil d'État a été saisi également en date du 9 août 2016 pour avis.</p> <p>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.</p>	<p>L'intitulé du nouvel article 1er est supprimé.</p> <p><b>Amendement 1 :</b></p> <p>Le nouvel article 1 point 1 est modifié comme suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. « tramway » : véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier</li> </ol> <p><b>Amendement 2:</b></p> <p>Au point 3 du nouvel article 1er, le terme « notamment » est supprimé</p> <p><b>Amendement 3:</b></p> <p>Le point 8 du nouvel article 1er est remplacé comme suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. « entité en charge de la maintenance » : une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (ci-après le « RNV »);</li> </ol>

<p>à l'annexe III de la présente loi auxquelles doit satisfaire le système tramway.</p> <p>14. «organismes compétents» : les organismes compétents en matière d'évaluation de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système tramway;</p> <p>15. «réaménagement» : travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;</p> <p>16. «renouvellement» : travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;</p> <p>17. «mise en service» : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;</p> <p>18. «bureau technique»: bureau chargé par un organisme compétent pour vérifier la conformité d'un constituant ou d'un sous-système du système de tramway;</p> <p>19. «entité adjudicatrice» : toute entité, publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de tramway, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur,</p> <p>20. «type» : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique;</p> <p>21. «série» : un nombre de véhicules identiques dont la conception et la réalisation relève du même type;</p> <p>22. «surveillance» : les dispositions prises par l'Administration pour surveiller les performances en matière de sécurité après qu'elle a accordé un certificat de sécurité ;</p> <p>23. «système de gestion» : soit les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises de tramway et des gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 24 de la présente loi et conformes aux exigences fixées à l'article 3 de la présente loi, soit le système d'entretien des entités en charge de la maintenance conforme aux exigences fixées à l'article 3 de la présente loi;</p> <p>24. «contrôle» : les dispositifs mis en place par les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure ou les entités en charge de la maintenance pour vérifier que leur système de gestion est correctement appliqué et efficace;</p> <p>25. «danger» : une circonstance pouvant mener à un accident;</p> <p>26. «risque» : la fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage;</p> <p>27. «analyse de risque» : l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque;</p> <p>28. «évaluation des risques» : une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint;</p> <p>29. «appréciation des risques» : le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation des risques;</p> <p>30. «sécurité» : l'absence de risque inacceptable de dommage;</p> <p>31. «gestion des risques» : l'application systématique de politiques, procédures et méthodes de gestion aux tâches</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Le point 14 du nouvel article 1er est complété par le bout de phrase « tel que défini à l'article 36 » ;</p> <p><b>Amendement 4:</b></p> <p>Le point 20 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« 20. «type» : un type de véhicule ou de sous-système définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule ou du sous-système, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique »</p> <p><b>Amendement 5:</b></p> <p>Le point 23 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« 23. «système de gestion» : l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure, par une entreprise de tramway ou une entité en charge de la maintenance pour assurer la gestion sûre de ses activités »</p>
--	---	---

d'analyse, d'évaluation et de maîtrise des risques;

32. «interfaces» : tous les points d'interaction dans un système ou sous-système, y compris l'exploitation et l'entretien, où différents acteurs du secteur de tramway collaborent pour gérer les risques;

33. «acteurs» : toutes les parties qui participent, directement ou par des accords contractuels, à l'application de la présente loi;

34. «exigences de sécurité» : les caractéristiques de sécurité (qualitatives ou quantitatives, ou, au besoin, qualitatives et quantitatives) devant être observées dans la conception, l'exploitation (y compris les règles d'exploitation) et l'entretien d'un système pour que les objectifs de sécurité établis par la législation ou l'entreprise soient atteints;

35. «mesures de sécurité» : une série de mesures permettant de réduire la fréquence d'occurrence d'un danger ou d'en atténuer les conséquences afin d'atteindre et/ou de maintenir un niveau de risque acceptable;

36. «proposant» :

a) une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure qui met en œuvre des mesures de maîtrise des risques, ou

b) une entité chargée de l'entretien qui met en œuvre des mesures de maîtrise de risques, ou

c) le demandeur d'une autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle;

37. «rapport d'évaluation de la sécurité» : le document contenant les conclusions de l'évaluation du système concerné effectuée par un organisme d'évaluation;

38. «organisme d'évaluation» : la personne, l'organisation ou l'entité indépendante et compétente, externe ou interne, qui procède à des investigations pour formuler un jugement fondé sur des preuves au sujet de l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité qu'il doit satisfaire;

39. «critère d'acceptation des risques» : les éléments au regard desquels l'acceptabilité d'un risque particulier est évaluée; ces critères sont utilisés pour déterminer si le niveau d'un risque est suffisamment bas pour qu'il ne soit pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour le réduire davantage;

40. «registre des dangers» : le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés et les mesures y afférentes, l'origine des dangers et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer;

41. «identification des dangers» : le processus consistant à détecter, à inventorier et à caractériser les dangers;

42. «principe d'acceptation des risques» : les règles utilisées pour déterminer si le risque lié à un ou plusieurs dangers particuliers est acceptable ou non;

43. «règles de l'art» : un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers;

44. «système de référence» : un système dont l'usage a prouvé qu'il présente un niveau de sécurité acceptable et par rapport auquel il est possible d'évaluer, par comparaison, l'acceptabilité des risques présentés par un système en cours d'évaluation;

45. «estimation des risques» : le processus qui est utilisé pour aboutir à une mesure du niveau des risques analysés et qui

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

Le point 38 du nouvel article 1 est complété par le bout de phrase « tel que prévu à l'article 51 » ;

comprend les étapes suivantes: estimation de la fréquence, analyse des conséquences et intégration des informations y afférentes;

46. «système technique» : un produit ou un ensemble de produits, y compris la conception, la mise en œuvre et la documentation; le développement d'un système technique débute par la spécification de ses exigences et se termine par son acceptation; bien que la conception des interfaces pertinentes avec le comportement humain soit prise en considération, les opérateurs humains et leurs actions ne font pas partie du système technique; le processus d'entretien est décrit dans les manuels d'entretien mais ne fait pas en tant que tel partie du système technique;

47. «accident catastrophique» : un accident touchant généralement un grand nombre de personnes et entraînant de multiples décès;

48. «acceptation de la sécurité» : le statut donné par le proposant au changement sur la base du rapport d'évaluation de la sécurité fourni par l'organisme d'évaluation;

49. «système» : toute partie du système tramway qui, dans le cadre d'une analyse de risque, fait l'objet d'un changement, qu'il soit de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle;

50. «règle nationale de sécurité » : toute règle contenant des exigences en matière de sécurité dans le domaine du tramway, imposée au niveau national et applicable aux entités titulaires d'une certification de la sécurité ;

51. «organisme d'évaluation de la conformité» : l'organisme d'évaluation de la conformité tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

52. «organisme national d'accréditation» : l'organisme national d'accréditation tel que défini à la loi du 4 juillet 2014 précitée;

53. «accréditation» : l'accréditation au sens de l'article 1 de la loi du 4 juillet 2014 précitée ;

54. «reconnaissance» : l'attestation établie par un organisme national autre que l'organisme national d'accréditation spécifiant que l'organisme d'évaluation satisfait aux exigences établies à l'annexe VIII de la présente loi lui permettant d'exercer l'activité d'évaluation indépendante visée à l'article 61 paragraphes 1 et 2;

55. «défaillance systématique» : une défaillance qui se produit de manière répétée en présence d'une combinaison d'entrées particulière ou dans des conditions environnementales ou d'application particulières;

56. «panne systématique» : une panne inhérente à la spécification, à la conception, à la fabrication, à l'installation, à l'exploitation ou à l'entretien du système évalué;

57. «dispositif de sécurité» : une mesure technique, opérationnelle ou organisationnelle de contrôle des risques située en dehors du système évalué, qui réduit la fréquence d'apparition d'un danger ou atténue la gravité des conséquences potentielles de ce danger;

58. «accident critique» : un accident touchant généralement un très petit nombre de personnes et entraînant au moins un décès;

59. «hautement improbable» : la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10<sup>-9</sup> par heure d'exploitation;

60. «improbable» : la survenue d'une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10<sup>-7</sup> par heure d'exploitation ;

61. «l'Administration» : l'Administration des Chemins de Fer

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

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

#### **Amendement 6:**

Le point 51 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant :

« 51. «organisme d'évaluation de la conformité» : l'organisme d'évaluation de la conformité, à savoir l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services», désignée par son acronyme «ILNAS», tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS;

#### **Amendement 7:**

Le point 52 du nouvel article 1er est remplacé par le texte suivant :

« 52. «organisme national d'accréditation» : l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après par l'acronyme «OLAS», tel que défini dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ; »

Selon l'ACF, la différence entre ces deux notions est à maintenir et importante. Alors que la panne est un défaut de conception ou de fabrication satisfaisant et donc ne permet pas un fonctionnement, la défaillance n'est pas due à une mauvaise conception mais à des effets successifs régulièrement survenus comme par exemple lors de l'exploitation.

<p>instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 ;</p> <p>62. «conducteur de tramway» : dénommé ci-après le «conducteur», toute personne apte et autorisée à conduire, pour le compte d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire d'infrastructure, de façon autonome, responsable et sûre des tramways et véhicules assimilés;</p> <p>63. «candidat» : toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité ;</p> <p>64. «candidat-conducteur» : toute personne postulant à l'admission ou au maintien à la fonction de conducteur ;</p> <p>65. «employeur» : l'entreprise de tramway ou le gestionnaire d'infrastructure à l'initiative ou pour le compte de laquelle ou duquel un candidat se soumet aux examens prévus à l'article 75 ou suit des cours de formation à des tâches de sécurité;</p> <p>66. «registre des licences» : le registre regroupant les informations relatives à la licence de conducteur ;</p> <p>67. «registre de l'infrastructure» : le registre regroupant les informations relatives à l'infrastructure de tramway.</p>		
<p><b>Titre II - Généralités.</b></p>		<p>L'intitulé « Titre II – Généralités » est supprimé</p>
<p><b>Chapitre 1er - Exigences.</b></p>		<p>L'intitulé « Chapitre 1er – Exigences » est remplacé par « Chapitre 2 – Exigences et missions de l'Administration des Chemins de Fer et du Tramway »</p>
<p><b>Art 3.</b> Le système tramway tel que défini à l'annexe I de la présente loi satisfait aux exigences essentielles telles que définies à l'annexe III de la présente loi.</p> <p>Le système tramway est constitué de sous-systèmes de nature structurelle et de nature fonctionnelle tels que définis à l'annexe II de la présente loi, y compris les interfaces entre les différents sous-systèmes.</p>	<p>L'article sous examen propose une définition du « système tramway » à travers les annexes I, II et III, alors que le projet sous avis comporte à l'article 2 une série impressionnante de 6soixante-sept définitions, dont les termes « tramway », « réseau de tramway », « véhicule-tramway » et « sous-systèmes ». Le Conseil d'État est dès lors d'avis qu'il n'y a pas lieu d'ajouter à l'article 3 une définition du « système tramway » qui en sus aurait recours à des annexes qui ne proposent pas de définitions précises, mais des subdivisions en sous-systèmes et leur description. Il propose dès lors de libeller l'article sous revue de la façon suivante :</p> <p>« 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. »</p>	<p>Le nouvel article 2 est libellé comme suit :</p> <p>« <b>Art.2.</b> 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. »</p>
<p><b>Titre III - Missions de l'Administration des Chemins de Fer.</b></p>		<p>L'intitulé « Titre III – Missions de l'Administration des Chemins de fer » est supprimé</p>
<p><b>Art. 4.</b></p> <p>L'Administration des Chemins de Fer créée par la loi modifiée du 22 juillet 2009, ci-après dénommée « Administration », veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine du tramway en conformité avec les dispositions en vigueur. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:</p> <p>a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits</p>	<p>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.</p> <p>À l'alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État demande de supprimer les termes « en conformité avec les dispositions en vigueur », étant donné</p>	<p>Au nouvel article 3 alinéa premier, les termes « en conformité avec les dispositions en vigueur » sont supprimés.</p> <p><b>Amendement 8:</b></p> <p>Le point a) du nouvel article 3 est remplacé comme suit :</p>

<p>dans ce registre et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour;</p> <p>b) instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre de la certification de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité sont remplies;</p> <p>c) autoriser en application du titre II la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système tramway implanté au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;</p> <p>d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur un réseau de tramway, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;</p> <p>e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur un réseau de tramway;</p> <p>f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine du tramway, y compris le système des règles nationales ;</p> <p>g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité dans le domaine du tramway;</p> <p>h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité dans le domaine du tramway;</p> <p>f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine du tramway, y compris le système des règles nationales ;</p> <p>g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité dans le domaine du tramway;</p> <p>h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité dans le domaine du tramway;</p> <p>i) échanger les informations et expériences avec ses homologues en vue de toute évolution en matière de sécurité du système tramway;</p> <p>j) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la gestion de la sécurité.</p>	<p>qu'ils sont superfétatoires.</p> <p>À la lettre a), il y a lieu de préciser dans quel registre les véhicules-tramways doivent être inscrits.</p> <p>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 ... »</p>	<p>a) veiller à ce que ces véhicules-tramways soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules-tramways (RNV) et à ce que les informations y figurant soient exactes et tenues à jour;</p> <p>Au point b) du nouvel article 3, le mot « ministre » est remplacé par « le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre » ».</p>
<p><b>Art. 5.</b> Avant le premier avril de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:</p> <p>a) les informations sur l'évolution de la sécurité du système tramway, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis par le ministre sur proposition de</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'actuel article 5 devient le nouvel article 4</p>

<p>l'Administration,  b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité au système tramway,  c) l'évolution de la certification en matière de sécurité,  d) les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure de tramway et des entreprises de tramway et les enseignements qui en ont été tirés.</p>		
<p><b>Art. 6.</b>  1. Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut confier des missions à du personnel qualifié appartenant à une autorité de sécurité étrangère ou à une société spécialisée, à condition que:  – la société présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise de tramway visés par ses inspections et contrôles;  – l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;  – les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;  – les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.  2. Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.  3. Pour l'exécution de ses missions, l'Administration peut demander l'assistance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de tramway. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 4 de la présente loi, elle a le droit, de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle.  4. Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'actuel article 6 devient le nouvel article 5</p>
<p><b>Art. 7.</b>  Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées, notamment les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de tramway. Les avis des parties concernées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.</p>	<p>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.</p>	<p>L'actuel article 7 devient le nouvel article 6</p> <p><u>Remarque :</u></p> <p>Dans le domaine ferroviaire cela est imposé par la législation ferroviaire (directive 2004/49). Dès lors, dans le domaine du tramway, la question se pose de savoir si cela est faisable et indispensable. Cela ne l'a pas été lors de la rédaction de la loi. L'ACF estime que la consultation doit être limitée aux parties visées dans le projet de loi initial.</p>

<p><b>Titre IV - Mise en place et gestion de la sécurité.</b></p>		<p>L'intitulé « Titre IV » est remplacé par « Chapitre 3 – Mise en place et gestion de la sécurité »</p>
<p><b>Art. 8.</b>  1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.  L'Administration établit et publie la liste des règles de sécurité nationales.  2. Le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.  3. Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par la présente loi et par les règles de sécurité nationales.  4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente.  Le rapport de sécurité contient:  a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise de tramway réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;  b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux;  c) les résultats des audits de sécurité internes;  d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.</p>	<p>D'après le texte en projet, il revient à l'Administration des chemins de fer d'établir et de publier la liste des règles nationales de sécurité auxquelles doit se soumettre toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure.  S'agissant d'un acte à caractère normatif, on est en présence d'un acte réglementaire qui ne saurait être pris par l'Administration. Le Conseil d'État doit s'y opposer formellement, ceci au regard de l'article 36, voire le cas échéant de l'article 32(3) de la Constitution<sup>1</sup>, 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.</p>	<p><b><u>Amendement 9:</u></b></p> <p>L'actuel article 8 devient le nouvel article 7 et les paragraphes (1), (2) et (4) sont remplacés par les libellés suivants :</p> <p>« <b>Art.7.</b> (1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité.  Elles sont publiées par voie de règlement grand-ducal et concernent :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) les objectifs et méthodes de sécurité ;</li> <li>b) les exigences techniques et d'entretien du matériel roulant ainsi que et des installations de l'infrastructure de tramway ;</li> <li>c) l'exploitation d'un réseau tramway, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic ;</li> <li>d) les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification ;</li> <li>e) les démarches à suivre en cas d'accidents et d'incidents.</li> </ol> <p>(2) Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte. Ces règles permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'Administration.</p> <p>(4) Chaque année, avant le 30 juin, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. »</p> <p><b><u>Commentaire :</u></b></p> <p>Conformément à l'avis du CE, les dispositions ont été modifiées et le mécanisme est désormais parallèle à celui en vigueur dans la législation ferroviaire (article 11 – loi 27 juillet 2009). Les points essentiels du Règlement Grand-Ducal ont également été renseignés.</p>

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

<p><b>Art. 9.</b> Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises de tramway prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système tramway et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 8, paragraphe 1er et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 24 paragraphe 2 de la présente loi. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway est responsable de sa partie du système tramway et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des tiers. La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise de tramway dans l'exploitation du système tramway n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise de tramway respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'actuel article 9 devient le nouvel article 8</p> <p>La référence à l'article 24 sera remplacée par l'article 23</p>
<p><b>Art. 10.</b> La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues au titre V relatif à la licence d'activité et à la certification de sécurité de la présente loi. La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à l'article 11 de la présente loi, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier</p>	<p>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.</p>	<p>Le nouvel article 9 est libellé comme suit : « <b>Art. 9.</b> La mise en circulation sur un réseau de tramway n'est admise que dans les conditions prévues au Chapitre 4 relatif à la licence d'activité et à la certification de sécurité. La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence d'activité prévue à l'article 10, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile telle que prévue à l'article 16. »</p> <p>La référence au titre V est remplacée par chapitres 4 et 5</p>
<p><b>Titre V - Licence d'activité et certification de sécurité dans le secteur du tramway.</b></p>		<p>L'intitulé Titre V - Licence d'activité et certification de sécurité dans le secteur du tramway est supprimé</p>
<p><b>Chapitre 1er - Licence d'activité.</b></p>		<p>Le Chapitre 1er est remplacé par « Chapitre 4 – Licence d'activité et certification dans le secteur du tramway »</p>
<p><b>Art. 11.</b> Toute entité exerçant des activités de transport et/ou de gestion de l'infrastructure de tramway doit être titulaire d'une licence d'activité délivrée conformément au chapitre I du présent titre et d'une certification de sécurité conformément au chapitre II du présent titre. Une entité peut exercer conjointement les activités d'entreprise de tramway et de gestionnaire d'infrastructure.</p>	<p>L'article 11 précisant les conditions à remplir par l'exploitant pour mettre en œuvre l'activité de transport par tramway ou l'exploitation de l'infrastructure, concerne tant la licence d'activité que la certification de sécurité et n'a dès lors pas sa place au chapitre 1er du Titre V. Étant donné cependant qu'il n'y a pas d'autre chapitre traitant de ces questions, le Conseil d'État peut s'accommoder de la structure du texte sous examen. En outre, le Conseil d'État note que le projet sous avis ne fournit aucune indication quant au mode d'instruction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la licence</p>	<p>L'ancien article 11 devient le nouvel article 10</p> <p>Même système que dans le ferroviaire</p>

	d'activité, tel que ceci est prévu à l'article 22 pour le certificat de sécurité.	
<b>Art. 12.</b> L'autorité responsable pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait pour les motifs et dans les formes prévues ci-après d'une licence d'activité est le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme "le ministre".	En renvoyant à l'examen de l'article 4, le Conseil d'État propose de libeller l'article sous examen de la façon suivante : « <b>Art. XX.</b> Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévues ci-après. »	L'ancien article 12 devient le nouvel article 11 libellé comme suit : « <b>Art. 11.</b> Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait d'une licence d'activité pour les motifs et dans les formes prévues ci-après. »
<b>Art. 13.</b> Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes: - d'honorabilité - de capacité financière appropriée - de capacité professionnelle - en matière de couverture de la responsabilité civile, spécifiées aux articles 14 à 17.	Le Conseil d'État propose de préciser au premier tiret qu'il s'agit de l'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité qui fait la demande d'une licence d'activité. En effet, selon l'article 14, celle-ci est évaluée « sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise ». Finalement et afin d'améliorer la lisibilité du dispositif, le Conseil d'État propose d'insérer les termes de la fin du paragraphe libellés « spécifiées aux articles 14 à 17 » à l'endroit des termes « conditions suivantes » et d'écrire « ... remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 14 à 17 : ».	Le nouvel article 12 est libellé comme suit :  « <b>Art. 12.</b> Afin d'obtenir et de détenir une licence valable, l'entité doit pouvoir démontrer à tout moment qu'elle remplit les conditions suivantes spécifiées aux articles 13 à 16: - d'honorabilité professionnelle du ou des dirigeants de l'entité - de capacité financière appropriée - de capacité professionnelle - en matière de couverture de la responsabilité civile. »
<b>Art. 14.</b> L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu. Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le ou les dirigeants - n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, notamment pour des infractions commises dans le domaine commercial;  - n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite; - n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport de tramway, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité; - n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail. Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.  Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.	Le texte sous avis est fortement inspiré de l'article 8 de la loi précitée du 11 juin 1999, sauf qu'il est complété par un alinéa autorisant le ministre à traiter des données judiciaires dans le cadre de la gestion des licences sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Or, le texte sous avis, de même que le commentaire de l'article restent muets quant à la finalité poursuivie par ce traitement, de sorte que le Conseil d'État n'est pas en mesure de juger de la nécessité et de la proportionnalité de cette conservation de données judiciaires. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous examen pour être contraire à l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et à l'article 5 de la Convention du 28 janvier 1981 pour la protection à l'égard du traitement automatisé des données <sup>2</sup> . 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.	<b>Amendement 10:</b>  L'ancien article 14 devient le nouvel article 13 et le dernier alinéa de cet article est supprimé  (Les dispositions ont été reprises de la législation ferroviaire)
<b>Art. 15.</b> 1. La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment,	Sans observation.	L'ancien article 15 devient le nouvel article 14

<sup>2</sup> 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; »

<p>pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.</p> <p>2. L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.</p> <p>Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:</p> <p>a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;</p> <p>b) fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;</p> <p>c) capital d'exploitation;</p> <p>d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;</p> <p>e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.</p> <p>L'entreprise ne présente notamment pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité.</p> <p>En vue de l'appréciation de la capacité financière l'entreprise doit présenter un rapport d'un réviseur d'entreprises qui comporte en particulier toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au premier alinéa du présent paragraphe et qui est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.</p>		
<p><b>Art. 16.</b></p> <p>L'entité apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux activités pour lesquelles la licence sera valable.</p> <p>L'entité doit respecter les dispositions légales en matière fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service, de ses voyageurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.</p>	<p>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 superflues dans le contexte du projet sous avis et le Conseil d'État demande dès lors leur suppression.</p>	<p>A l'ancien article 16 qui devient le nouvel article 15, au premier alinéa, le mot « sera » est remplacé par « est » et le deuxième alinéa est supprimé.</p>
<p><b>Art. 17.</b></p> <p>L'entité doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile, pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport de tramway.</p> <p>Il est satisfait à cette obligation, soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entité avec une entreprise d'assurance autorisée, soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin, soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable.</p> <p>L'entité établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 17 devient le nouvel article 16.</p>

<p>rapport doit être présent au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans.</p>		
<p><b>Art.18. Validité de la licence.</b> La licence est valable aussi longtemps que l'entité remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, le ministre peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les 10 ans. Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 18 devient le nouvel article 17 dont L'intitulé est supprimé et au premier alinéa, le chiffre « 10 » est remplacé par le mot « dix »</p>
<p><b>Art. 19. Licence temporaire, approbation, suspension et révocation.</b> 1. Le ministre peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre par une entité à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées. Le ministre suspend ou retire la licence si elle constate que l'entité ne satisfait plus aux exigences. 2. Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, le ministre peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entité, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence. 3. Le titulaire d'une licence doit informer le ministre dans les meilleurs délais de toute modification pouvant affecter la validité de la licence. En cas de modification affectant la validité d'une licence, le ministre peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande. L'entité en cause peut poursuivre ses activités, à moins que le ministre ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée. 4. Si une entité envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise au ministre en vue d'un réexamen. 5. Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entité, le ministre ne l'autorise pas à conserver sa licence si elle est convaincue qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.</p>	<p>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 ... »</p>	<p>L'intitulé de l'ancien article 19 qui devient le nouvel article 18 est supprimé. Le paragraphe 5 du nouvel article 18 est remplacé par le texte suivant:  « (5) Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entité, le ministre lui retire la licence s'il est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable. »</p>
<p><b>Art. 20. Procédure de délivrance des licences.</b> 1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par une inscription au Mémorial B. 2. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Le ministre prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé. 3. Les décisions du ministre sont soumises à un contrôle</p>	<p>Au paragraphe 1er, le Conseil d'État est à se demander si l'intention des auteurs était de rendre publiques, à travers une inscription au Mémorial B, les différentes étapes de la procédure de délivrance ou le fait de l'introduction d'une demande, voire même uniquement la décision concernant une licence accordée et demande que le texte soit précisé à cet égard. Au paragraphe 2, le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer la deuxième phrase pour manque de valeur normative, à moins de préciser de quelles informations il s'agit exactement. Le Conseil d'État demande la suppression de l'alinéa 3, étant</p>	<p><b><u>Amendement 11</u></b>  L'intitulé de l'ancien article 20 qui devient le nouvel article 19 est supprimé. Et le nouvel article 19 est libellé comme suit :  « <b>Art. 19.</b> Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées dans le cadre de la capacité financière, lui ont été présentées. Il communique, sans délai, sa décision à l'entité qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé. »</p>

juridictionnel.	donné qu'il est superfétatoire par rapport au droit commun résultant de la loi du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.	<p>Remarque :</p> <p>A l'instar de la publication dans un registre européen des licences (ERADIS), l'on a cru, en guise de transparence, nécessaire de prévoir également la publication des licences en l'occurrence. Or, au vu du fait d'une seule entreprise est, du moins pour le moment, susceptible de solliciter une telle licence, toute intéressé est libre de demander une copie auprès du ministre en cas de besoin.</p>
<b>Chapitre II - Certification en matière de sécurité.</b>		Le Chapitre II porte la numérotation 6 et est libellé comme suit : « Chapitre 5 – Certification en matière de sécurité »
<p><b>Art. 21.</b> La prestation des activités de transport d'une part et de gestion de l'infrastructure d'autre part nécessite la détention d'une certification spécifique à l'activité concernée de l'entité. a) La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité. b) La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.</p>	<p>L'article sous examen prévoit que les prestations des services de transport de personnes, d'un côté, et de gestion de l'infrastructure, de l'autre côté, nécessitent des certifications en matière de sécurité de la part des exploitants respectifs. Selon le Conseil d'État, l'alinéa 1er n'apporte pas de plus-value normative par rapport aux lettres a) et b) et peut être supprimé. À la lettre a), le texte prévoit un certificat de sécurité pour la prestation de transport et à la lettre b), il prévoit un agrément de sécurité pour la gestion de l'infrastructure de tramway. Ces deux types d'agrément ont probablement été repris du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010<sup>3</sup>. 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.</p>	<p><b>Amendement 12</b></p> <p>L'ancien article 21 devient le nouvel article 20 et est libellé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 20.</b> La prestation de transport de voyageurs par tramway exige de la part de l'entité la détention d'un certificat de sécurité.</p> <p>La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation. »</p> <p><u>Remarque :</u> Le terme de certification concerne l'action de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure et résulte en un certificat pour une entreprise de tramway et un agrément pour le gestionnaire d'infrastructure. Il y a des différences de paramètres permettant de certifier soit une entreprise de tramway soit un gestionnaire d'infrastructure. Dès lors la différenciation d'appellation (certificat ou agrément) suite au processus de certification (qui lui est identique pour les deux entités) est justifiée.</p>
<p><b>Art. 22.</b> 1. Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration. La notification mentionne le nom et l'adresse des entités, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.</p>	<p>L'article sous examen appelle plusieurs observations. En premier lieu, le Conseil d'État demande qu'au paragraphe 1er, alinéa 2, le texte précise qu'il s'agit des entités prévues à l'article 11 qui sont renseignées dans la notification. Au paragraphe 3, le Conseil d'État est d'avis que « vérifier la validité de la certification de sécurité » revient à « vérifier le respect des conditions de validité » et il demande, par conséquent, la suppression de la deuxième partie de la phrase.</p>	<p><b>Amendement 13</b></p> <p>L'ancien article 22 devient le nouvel article 21 et est libellé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 21. (1)</b> Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait de la</p>

<sup>3</sup> 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.

<p>2. En vue de l'instruction des demandes en obtention en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.</p> <p>Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.</p> <p>Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entité requérante.</p> <p>L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.</p> <p>3. Le ministre peut à tout instant vérifier la validité de la certification de sécurité et le respect des conditions de validité.</p> <p>Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.</p> <p>La certification de sécurité n'est valable qu'à condition pour l'entité concernée de respecter outre les exigences fixées dans la certification de sécurité, les dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur du tramway.</p> <p>L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement constaté et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.</p> <p>Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.</p> <p>4. Les décisions de refus du ministre sont motivées.</p>	<p>Au même paragraphe, l'alinéa 3 est superfétatoire, les dispositions nationales y énumérées étant de toute façon à respecter.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Le paragraphe 4 est à supprimer pour être superfétatoire. En effet, dans le cadre d'une loi ou d'un règlement fixant les conditions à remplir pour l'octroi d'une autorisation, il n'est pas nécessaire de prévoir que les décisions de refus ou de retrait doivent être motivées, étant donné qu'il s'agit d'un double emploi avec le droit commun inscrit dans la loi du 1er décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, précisée par le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes.</p>	<p>certification de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.</p> <p>La notification mentionne le nom et l'adresse des entités prévues à l'article 9, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.</p> <p>(2) En vue de l'instruction des demandes en obtention, en renouvellement ou en réexamen de la certification de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.</p> <p>Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.</p> <p>Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entité requérante.</p> <p>L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.</p> <p>(3) L'Administration établit une méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité. Ladite méthode est soumise à l'approbation du Ministre.</p> <p>(4) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité selon une méthode approuvée par le ministre conformément au paragraphe (3).</p> <p>Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité.</p> <p>L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité.</p> <p>Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.</p> <p><b>Remarque</b> Dans la législation ferroviaire (article 15 – loi 2009), les conditions sont alternatives d'où le « ou ». Dans le projet e loi initial LST, les deux conditions sont effectivement cumulatives et donc le retrait est en théorie moins facilité.</p>
<p><b>Art. 23.</b></p> <p>1. En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways.</p> <p>2. En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande notamment une copie de la licence prévue au chapitre I du présent titre. L'Administration peut demander la présentation de l'original avec indication des modifications à la base de cette demande.</p>	<p>Au paragraphe 1er, il y a lieu de préciser les « activités » que les entités doivent exercer à titre principal. En outre, en limitant les entités visées à celles qui « assurent la traction de tramway », le paragraphe sous examen ne s'applique qu'aux « entreprises de tramway » et non pas aux gestionnaires de l'infrastructure. Or, le chapitre sous examen s'applique aux deux types d'entités. Le libellé est à préciser à cet égard.</p> <p>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.</p> <p>Par ailleurs, le Gouvernement s'étant engagé à simplifier les procédures administratives, il est difficilement justifiable que les</p>	<p><b>Amendement 14</b></p> <p>L'ancien article 23 devient le nouvel article 22 et est libellé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 22.</b> (1) En vue d'obtenir une certification en matière de sécurité, les entités établies au Luxembourg doivent exercer les activités à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer la traction des tramways et / ou la gestion de l'infrastructure de tramway.</p> <p>(2) En vue de la délivrance de la certification, les entités doivent joindre à la demande une copie de la licence prévue au chapitre 4. L'Administration peut demander la présentation de l'original</p>

	<p>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.</p> <p>Enfin, 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.</p> <p>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.</p>	<p>avec indication des modifications. »</p> <p><u>Remarque :</u></p> <p>L'ACF instruit le dossier de certification de sécurité mais pas celui de la licence. Les deux documents sont d'ailleurs délivrés par le Ministre.</p>
<p><b>Art. 24. Système de gestion de la sécurité.</b></p> <p>1. La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et la portée des activités couvertes.</p> <p>2. Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de tramway. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.</p> <p>3. Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:</p> <p>a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;</p> <p>b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;</p> <p>c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:</p> <p>dans les règles nationales, ou dans d'autres règles pertinentes ou dans les décisions de l'autorité,</p> <p>et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;</p> <p>d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en oeuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;</p> <p>e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;</p> <p>f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;</p> <p>g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de</p>	<p>Quant au paragraphe 1er, le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'égard de l'article 21, relative à la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité. Il y a lieu de préciser si la certification constate la conformité de ce système ou l'engagement de l'entité de se conformer audit système.</p> <p>En outre, le terme « portée » pour désigner l'étendue des activités couvertes est impropre et doit être remplacé.</p> <p>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.</p>	<p><b>Amendement 15</b></p> <p>L'ancien article 24 devient le nouvel article 23 dont l'intitulé est supprimé et le paragraphe 1<sup>er</sup> est libellé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 23.</b> (1) La certification confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entité. Elle précise le type et les détails des activités couvertes. »</p> <p>Au point j), les termes « un audit interne régulier » sont à remplacer par « au moins un audit annuel »</p> <p>Commentaire :</p> <p>A voir en relation avec remarque sub ancien article 21</p>

<p>contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;</p> <p>h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;</p> <p>i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;</p> <p>j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.</p>		
<p><b>Art. 25.</b></p> <p>1. La certification de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.</p> <p>En vue de son renouvellement, l'entité doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'Administration.</p> <p>2. La certification de sécurité est mise à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.</p> <p>Le titulaire de la certification de sécurité informe sans délai l'Administration de toute modification de ce type.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 25 devient le nouvel article 24</p>
<p><b>Titre VI - Autorisation de mise en service.</b></p>		<p>L'intitulé du Titre VI est remplacé comme suit : « Chapitre 6 – Autorisation de mise en service »</p>
<p><b>Chapitre Ier - Sous-systèmes.</b></p>		<p>L'intitulé du Chapitre Ier est supprimé</p>
<p><b>Art. 26. Procédure de mise en service.</b></p> <p>1. L'Administration autorise au préalable la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway qui sont implantés ou exploités sur les réseaux de tramway.</p> <p>Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles visées au titre II.</p> <p>L'Administration vérifie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la conformité du sous-système par rapport aux règles nationales applicables en la matière,</li> <li>- la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent et,</li> <li>- l'intégration en sécurité des sous-systèmes.</li> </ul>	<p>Sans observation.</p>	<p>Les anciens articles 26 et 27 deviennent les nouveaux articles 25 et 26 et l'intitulé de l'ancien article 26 est supprimé</p> <p>La référence au titre II est à remplacer par chapitre 2</p>
<p><b>Art. 27.</b></p> <p>L'Administration vérifie, avant que ces sous-systèmes soient mis en service, qu'ils soient conformes, le cas échéant, aux règles nationales de sécurité en matière d'exploitation et de maintenance.</p>	<p>Sans observation.</p>	
<p><b>Art. 28.</b></p> <p>1. Le requérant soumet à l'Administration un dossier concernant le ou l'ensemble de sous-systèmes et leur usage prévus sur un réseau tramway, comportant les informations suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la déclaration de vérification ;</li> <li>b) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que</li> </ul>	<p>Au paragraphe 2, alinéas 1er et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est à écarter pour être superflète, un délai étant prévu dans les deux cas de figure.</p>	<p>L'ancien article 28 devient le nouvel article 27</p> <p>Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est à supprimer.</p>

<p>le sous-système répond aux exigences essentielles et est compatible avec les autres sous-systèmes ;</p> <p>c) les éléments afférents à la certification de conformité ;</p> <p>d) le programme de maintenance ;</p> <p>e) le cas échéant, les documents justificatifs attestant que la mise en service du sous-système a déjà été autorisée ;</p> <p>f) le cas échéant, les registres faisant apparaître l'historique de la maintenance du sous-système ainsi que les modifications techniques apportées après l'autorisation;</p> <p>2. L'Administration fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service.</p> <p>Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'Administration, dans les meilleurs délais et au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique.</p> <p>L'Administration peut demander que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des informations complémentaires soient fournies,</li> <li>- des analyses de risque soient effectuées en application, ou</li> <li>- que des essais soient réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 1 des points b) et f) du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur.</li> </ul> <p>-</p> <p>Dès lors, la décision de l'Administration intervient dans les meilleurs délais et au plus tard</p> <p>i) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'Administration ;</p> <p>ii) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration.</p> <p>L'Administration définit, après consultation du requérant, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le requérant, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci.</p> <p>Les autorisations de mise en service délivrées conformément à la présente loi sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises de tramway et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation sur les réseaux tramway conformément au titre V.</p>		<p><b>Amendement 16</b></p> <p>Un nouvel paragraphe 3 est libellé comme suit :</p> <p>« (3) Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.</p> <p>La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie. »</p> <p>Commentaire :</p> <p>Vu la remarque du CE sous article 32 et notre proposition de supprimer dès lors l'article 32, la proposition d'introduire le texte suivant est à accepter et un nouveau paragraphe 3 est dès lors à introduire.</p> <p>La référence au titre V est à remplacer par Chapitre 4</p>
<p><b>Art. 29.</b></p> <p>Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation émise par elle-même.</p> <p>L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.</p> <p>Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation de l'autorisation prévue au paragraphe suivant.</p> <p>La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 29 devient le nouvel article 28</p> <p>La référence au titre V est à remplacer par Chapitre 4</p>

<p><b>Art. 30.</b> Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration des Chemins de Fer doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus. Si la décision est maintenue, le requérant, pour des raisons dûment justifiées, peut demander au ministre de revoir la décision de l'Administration.</p>	<p>L'article sous avis se propose de préciser des dispositions quant à la procédure administrative à suivre. Celle-ci résulte cependant de la suffisance de la loi et du règlement précités respectivement du 1er décembre 1978 et du 8 juin 1979. Le Conseil d'État insiste dès lors à ce que l'article sous examen soit supprimé.</p>	<p>L'article 30 est à supprimer</p>
<p><b>Art. 31.</b> Après la mise en service de ces sous-systèmes, cette vérification a lieu par l'Administration : a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité ; b) pour les véhicules-tramways, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité.</p>	<p>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.</p>	<p><b>Amendement 17</b>  L'ancien article 31 devient le nouvel article 29 et la première phrase est libellée comme suit : « après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration : (...) »  Remarque : cf. explications sub article 21 ancien relative à la différence entre agrément et certification.</p>
<p><b>Art. 32.</b> À ces fins, le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant. En particulier, la cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.</p>	<p>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.</p>	<p><b>Amendement 18</b>  L'article 32 est à supprimer car intégré à l'ancien article 28 devenu le nouvel article 27</p>
<p><b>Art. 33.</b> Les sous-systèmes sont exploités en conformité avec les exigences essentielles les concernant.</p>	<p>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.</p>	<p><b>Amendement 19</b>  L'article 33 est à supprimer</p>
<p><b>Art. 34.</b> Dans le cas d'un sous-système qui a déjà été mis en service dans un autre État, l'Administration peut appliquer, sans réduire le niveau global de sécurité, le principe de la reconnaissance mutuelle.</p>	<p>L'article est copié de l'article 15, paragraphe 6, du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010 pris en urgence. Il y a lieu de préciser qu'il s'agit d'un autre État membre de l'Union européenne et d'indiquer selon quelles procédures ou normes de sécurité la reconnaissance mutuelle peut être appliquée.</p>	<p><b>Amendement 20</b>  L'article 34 est à supprimer</p>
<p><b>Art. 35.</b> L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes compétents et les requérants restent responsables de la conformité du sous-système, y compris les véhicules-tramways, par rapport aux exigences techniques et critères imposés.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 35 devient le nouvel article 30</p>
<p><b>Art. 36. Conformité avec les dispositions nationales.</b> 1. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système de tramway sont considérés comme conformes aux</p>	<p>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.</p>	<p>A l'ancien article 36 qui devient le nouvel article <b>31</b>, l'intitulé et le paragraphe 3 sont à supprimer</p>

<p>exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration de vérification.</p> <p>2. Sur base d'une proposition préalable du requérant et pour chaque sous-système, l'Administration établit et publie une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles.</p> <p>L'Administration veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées.</p> <p>3. Le ministre agréé également les organismes compétents chargés d'appliquer, dans le cas de ces règles techniques, la procédure de vérification visée à l'article 38 de la présente loi.</p>		
<p><b>Art. 37. Procédure d'établissement de la déclaration de vérification.</b></p> <p>1. En vue d'établir la déclaration de vérification, le requérant invite l'organisme compétent qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification définie par le ministre sur proposition de l'Administration.</p>	<p>Le Conseil d'État propose de reprendre les idées essentielles de l'article sous revue à l'article 38, paragraphe 1er. En tout état de cause, il n'y a pas lieu de prévoir un paragraphe 1er, si celui-ci n'est pas suivi d'un deuxième paragraphe.</p>	<p><b>Amendement 21</b></p> <p>L'article 37 est à supprimer</p>
<p><b>Art. 38. Vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques.</b></p> <p>1. Le requérant fait instruire à ses frais la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage par un organisme compétent.</p> <p>2. La mission de l'organisme compétent, chargé de la vérification d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans les registres prévus aux articles 45 et 46 de la présente loi.</p> <p>3. L'organisme compétent est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.</p> <p>4. L'organisme compétent délivre les certificats de vérification. Il peut également délivrer des certificats de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.</p> <p>5. Les prestations à fournir par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure assorties des épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du fabricant ou de son mandataire. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure.</p>	<p>Le Conseil d'État est à se demander s'il n'y a pas de contradiction entre le paragraphe 1er précisant que l'instruction de vérification de la conformité est à charge du requérant et le paragraphe 5 qui stipule que la prestation à fournir par l'organisme compétent est à charge du fabricant ou de son mandataire, le requérant, défini à l'article 32, ne devant pas nécessairement être le fabricant du sous-système ou son mandataire. Il y a lieu de préciser la disposition.</p> <p>En outre, si le Conseil d'État est suivi dans sa proposition à l'égard de l'article 37, le paragraphe 1er de l'article sous revue pourrait être libellé de la façon suivante :</p> <p>« (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. »</p>	<p>A l'ancien article 38 qui devient le nouvel article 32, l'intitulé est supprimé et le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 38.</b> « (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. »</p> <p>Au paragraphe (2) les références aux articles 45 et 46 sont remplacés par les articles 39 et 40</p> <p><b>Amendement 22</b></p> <p>Au paragraphe 5 de l'ancien article 38 devenu le nouvel article 32, les mots « du fabricant et de son mandataire » sont remplacés par « à remplacer par « <b>du requérant</b> »</p>
<p><b>Art. 39. Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles.</b></p> <p>Lorsque l'Administration constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux exigences</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 39 devient le nouvel article <b>33</b> et son intitulé est supprimé</p>

<p>essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.</p>		
<p><b>Art. 40. Mise en service de sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement.</b>  1. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduit auprès de l'Administration un dossier décrivant le projet.  L'Administration examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service.  Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.  L'Administration arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le requérant ait introduit le dossier complet.  La décision d'autorisation de mise en service peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.  2. Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration doit être dûment motivée. Le requérant peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.  3. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut à tout moment suspendre une autorisation.  L'Administration enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus.  Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration entame la procédure de révocation prévue au paragraphe 4.  4. La révocation par l'Administration d'une autorisation accordée par elle-même doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats et agréments de sécurité conformément au titre V.</p>	<p>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.</p>	<p><b>Amendement 23</b></p> <p>A l'ancien article 40 qui devient le nouvel article 34, l'intitulé, la numérotation « 1. » ainsi que les paragraphes 2 à 4 sont supprimés</p>
<p><b>Art. 41. Autorisation par type.</b>  1. L'Administration peut délivrer des autorisations par type. L'autorisation pour un sous-système porte également sur le type correspondant.  2. Le sous-système qui est conforme à un type qui a déjà été exploité sur le réseau de tramway est autorisé par l'Administration sur la base d'une déclaration de conformité délivrée antérieurement avec le type considéré présentée par le requérant, sans autre vérification.  3. En cas de modification des règles nationales sur la base desquelles un type de sous-système a été autorisé, le détenteur de l'autorisation par type, s'il désire continuer à exploiter ce type de sous-système, doit immédiatement informer l'Administration.  A cet effet le détenteur :  a) établit un dossier prouvant que le type de sous-système reste</p>	<p>Le paragraphe 1er de l'article sous examen est incohérent et le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour des raisons de sécurité juridique. En effet, selon sa définition prévue à l'article 2, point 20, le terme « type » concerne uniquement des véhicules et ne s'applique pas aux sous-systèmes du tramway. Les auteurs doivent dès lors clarifier si les dispositions de l'autorisation par type ne sont applicables que pour les véhicules du système tramway ou également pour d'autres sous-systèmes. Ceci a une incidence sur tous les paragraphes de l'article sous examen.</p>	<p>L'ancien article 41 devient le nouvel article <b>35</b> et son intitulé est supprimé.</p> <p>La définition de type sous point 20 de l'article 2 est adaptée.</p>

<p>conforme aux nouvelles dispositions ; sur base de ce dossier l'Administration décide si l'autorisation par type reste valable ou si une nouvelle autorisation doit être demandée;</p> <p>b) doit le remettre en conformité et introduire une nouvelle demande, s'il est manifeste que le type de sous-système ne répond plus aux nouvelles dispositions.</p> <p>Les critères que vérifie l'Administration en cas de révision d'une autorisation par type délivrée antérieurement se limitent aux règles ayant été modifiées. Cette nouvelle autorisation par type n'affecte pas les autorisations ayant déjà été délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment.</p> <p>4. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec les procédures de vérification fixées par l'Administration.</p>		
<p><b>Chapitre II - Organismes compétents, Organismes d'évaluation et bureaux techniques.</b></p>		<p>Le Chapitre II est renuméroté an Chapitre 7</p>
<p><b>Art. 42. Organismes compétents.</b></p> <p>1. Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe V de la présente loi, le ministre peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés «organismes compétents». Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales des constituants et des sous-systèmes.</p> <p>2. Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée au paragraphe 1 sont agréés par arrêté ministériel, sur avis de l'Administration, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence. L'agrément a une durée de validité de cinq ans.</p> <p>3. Tout organisme, détenant un tel agrément dont la validité touche à sa fin, peut demander un renouvellement de celui-ci, conformément aux dispositions de cet article.</p> <p>4. L'évaluation du ou des organismes candidats interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe V de la présente loi. Les organismes qui sont déjà accrédités ou nommés dans un autre État sont présumés répondre auxdits critères à condition de présenter à l'Administration les documents y relatifs.</p> <p>5. Tout organisme prétendant à être nommé organisme compétent, doit fournir une déclaration tenant lieu de serment qu'il possède les capacités professionnelles d'évaluer la conformité relative au 2<sup>ème</sup> alinéa du paragraphe 1.</p> <p>6. Si un organisme compétent ne satisfait plus aux critères visés dans le présent article, le ministre peut retirer l'agrément dont bénéficie l'organisme en question.</p>	<p>L'article sous examen s'inspire fortement de l'article 30 du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010. Il y a cependant lieu de préciser qu'il s'agit d'États membres de l'Union européenne.</p>	<p>L'ancien article 42 devient le nouvel article 36 et son intitulé est supprimé.</p> <p><b><u>Amendement 24</u></b></p> <p>Au paragraphe 4, les termes « dans un autre Etat » sont complétés par « de l'Espace économique européen »</p>
<p><b>Art. 43. Organismes d'évaluation.</b></p> <p>Le requérant peut avoir recours aux services d'un organisme d'évaluation tel que défini à l'article 61 de la présente loi et selon les modalités y prescrites.</p>	<p>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.</p>	<p>L'ancien article 43 devient le nouvel article <b><u>37</u></b> et son intitulé est supprimé.</p> <p>La référence à l'article 61 est remplacée par l'article 51</p>
<p><b>Art. 44. Bureaux techniques.</b></p>		<p><b><u>Amendement 25</u></b></p>

<p>En vue de l'accomplissement des missions qui leur seront dévolues en vertu de la présente loi, les organismes compétents et les organismes d'évaluation peuvent avoir recours, en cas de besoin, à des bureaux techniques.</p> <p>Les bureaux techniques exerceront leur mandat sous la responsabilité et le contrôle respectivement d'un organisme compétent.</p> <p>Il peut être procédé à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme et le gestionnaire de l'infrastructure.</p>	<p>L'article sous examen s'inspire fortement de l'article 31 du règlement grand-ducal précité du 1er juin 2010 pris en urgence. Or, le Conseil d'État doit noter que l'alinéa 3 ne précise pas si ce sont les bureaux techniques qui, dans l'exécution de leur mandat, peuvent procéder à des essais de sous-systèmes sur le réseau du tramway. Le Conseil d'État demande que le texte soit précisé afin d'indiquer qui peut procéder à ces essais.</p>	<p>L'ancien article 44 devient le nouvel article <b>38</b> et son intitulé est supprimé.</p> <p>A l'alinéa 1, les mots « organismes d'évaluation » sont supprimés</p> <p>L'alinéa 3 est complété comme suit: « le requérant <b>de la demande d'autorisation de type ou d'autorisation de mise en service peut procéder</b> à des essais des sous-systèmes sur le réseau de tramway. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme <b>compétent</b> et le gestionnaire de l'infrastructure. »</p>
<p><b>Chapitre III – Registres</b></p>		<p>La numérotation du Chapitre III est modifiée en Chapitre 8</p>
<p><b>Art. 45. Système d'immatriculation des véhicules-tramways.</b></p> <p>1. Tout véhicule-tramway mis en service sur le système de tramway porte un numéro qui lui est attribué par l'Administration lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.</p> <p>2. L'Administration tient un registre des véhicules-tramways autorisés. Le registre est accessible sur demande motivée auprès de l'Administration.</p> <p>Ce registre répond aux critères suivants:</p> <p>a) numéro d'identification de la rame ; b) le numéro d'autorisation de mise en service établie par l'Administration ; c) numéro de construction des éléments constitutifs d'une rame ; d) le détenteur, le constructeur et entité en charge de la maintenance ; e) les caractéristiques techniques de la rame ; f) la date de construction ; g) les modifications.</p> <p>3. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre des véhicules-tramways, la destruction d'un véhicule-tramway ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule-tramway.</p>	<p>Au paragraphe 2, le Conseil d'État propose de libeller l'alinéa 2 de la façon suivante : « Ce registre recense les informations suivantes : ... »</p> <p>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 ».</p>	<p>L'ancien article 45 devient le nouvel article <b>39</b> et son intitulé est supprimé.</p> <p>L'alinéa 2 du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant : « Ce registre recense les informations suivantes : (...) »</p> <p>Le mot « rame » est remplacé par le terme « véhicule-tramway »</p>
<p><b>Art. 46. Registre de l'infrastructure.</b></p> <p>L'Administration détermine les critères du registre de l'infrastructure.</p> <p>La tenue du registre est à charge du gestionnaire d'infrastructure. Le registre est mis à la disposition des intéressés sur leur demande au gestionnaire d'infrastructure.</p> <p>Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des règles applicables.</p>	<p>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.</p> <p>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. »</p>	<p>L'ancien article 46 devient le nouvel article <b>40</b> et son intitulé est supprimé. Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant : « L'Administration détermine les informations recensées au registre de l'infrastructure. »</p>
<p><b>Art. 47. Registre des organismes compétents et des organismes d'évaluation.</b></p> <p>L'agrément des organismes compétents et la reconnaissance des organismes d'évaluation font l'objet d'un registre tenu et publié par</p>	<p>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</p>	<p><b>Amendement 26</b></p> <p>L'ancien article 47 devient le nouvel article <b>41</b> et son intitulé est supprimé.</p>

l'Administration.	cet égard.	Il est ajouté in fine le bout de phrase « sur son site internet. »  Remarque : La publication se fera à l'instar des registres concernant les organismes compétents et d'évaluation engagés dans le domaine ferroviaire (site internet de l'ACF)
<b>Art. 48. Langues de correspondance.</b> Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités nationales doivent être rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.	Le libellé est superfétatoire au regard de l'article 3 de la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, et le Conseil d'État demande, par conséquent, sa suppression.	L'article 48 est supprimé.  Remarque : Le CE n'avait pas d'objections à ce propos dans le cadre de la législation ferroviaire. (article 34 – RGD 2010 ou art 7 – loi 2009)
<b>Titre VII - Surveillance et contrôle.</b>		L'intitulé « Titre VII – Surveillance et contrôle » est supprimé
<b>Chapitre Ier - Surveillance exercée par l'Administration après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité.</b>		Le Chapitre III est renuméroté en Chapitre 9
<b>Art. 49. Certificat de sécurité.</b> Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificat de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi.  L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend : a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certification de sécurité visé à l'article 22 introduites par les entreprises de tramway; b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité a accordé le certificat.	Ces deux articles concernent la méthode d'évaluation au regard du certificat et de l'agrément de sécurité. Sauf pour leurs titres, qui n'ont pas de valeur normative, les deux articles ont un libellé identique. Pour ce qui est du libellé des titres, le Conseil d'État renvoie à l'examen de l'article 21 et demande de rendre le dispositif cohérent. En outre, le libellé indique que « le présent chapitre vise la méthode d'évaluation [...] pour l'obtention de certificat de conformité », alors que le titre du chapitre fait référence à la période « après la délivrance d'un certificat de sécurité ». Même si le titre d'un article n'a pas de force normative, le Conseil d'État insiste à ce que le libellé et le titre de l'article, voire du chapitre, soient rendus cohérents.  Finalement, il y a lieu de préciser l'autorité nationale de sécurité qui accorde les certificats de sécurité.	<b><u>Amendement 27</u></b>  L'ancien article 49 devient le nouvel article 42 et son intitulé est supprimé. Il est remplacé par le texte suivant :  « <b>Art. 49.</b> Le présent chapitre vise la méthode de surveillance de la conformité aux exigences pour le maintien de la validité de la certification de sécurité comme prévu au chapitre <b>5</b> . L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences <b>du chapitre 5</b> après que le ministre a accordé le certificat. »  Remarque : Ce texte est une fusion des règlements UE 1158/2010 et 1077/2012 qui prévoient respectivement principes fondamentaux de surveillance d'une part et cadre et processus d'autre part.
<b>Art. 50. Agrément de sécurité.</b> Le présent chapitre vise la méthode d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certification de sécurité comme prévu au titre V de la présente loi.  L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre. Elle comprend: a) une procédure et des critères pour évaluer les demandes de certificat de sécurité visé à l'article 22 introduites par les entreprises de tramway; b) des principes pour surveiller la conformité aux exigences du titre V de la présente loi après que l'autorité nationale de sécurité		<b><u>Amendement 28</u></b>  L'ancien article 50 est supprimé.

a accordé le certificat.		
<p><b>Art. 51. Procédures d'évaluation des demandes.</b> 1. Lorsqu'elle examine des demandes, l'Administration applique la procédure approuvée par le ministre afin d'évaluer la conformité de ces demandes aux exigences. L'Administration utilise les critères d'évaluation approuvés par le ministre.</p>	<p>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.</p> <p>En outre, l'article comporte un paragraphe 1er, sans que celui soit suivi d'un deuxième paragraphe.</p>	<p><b>Amendement 29</b></p> <p>L'ancien article 51 est supprimé Remarque :</p> <p>Ce point est visé au nouvel article <b>XX</b>.</p>
<p><b>Art. 52. Surveillance.</b> Après avoir accordé un certificat de sécurité, l'Administration surveille la continuité de la mise en œuvre, par les entreprises de tramway, de leur système de gestion de la sécurité et appliquent les principes de surveillance exposés dans la méthode approuvée par le ministre.</p>	Sans observation.	L'ancien article 52 devient le nouvel article <b>43</b> et son intitulé est supprimé
<p><b>Chapitre II - Contrôle exercé par les entreprises de tramway et le(s) gestionnaire(s) d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou agrément de sécurité.</b></p>		Le Chapitre II est renuméroté en Chapitre 10
<p><b>Art. 53. Objet.</b> 1. Le présent chapitre vise une méthode de sécurité en matière de contrôle, permettant de gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion.</p> <p>2. Le présent chapitre est utilisé pour les finalités suivantes: a) vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée au titre V, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée au titre V; b) vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés; et c) identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive et/ou corrective si des manquements pertinents sont constatés concernant les points a) et b).</p> <p>3. Le présent chapitre s'applique après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi qu'aux entités en charge de la maintenance.</p>	<p>Le libellé de l'article sous examen est repris de l'article 1er du règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien. Le Conseil d'État note que ce règlement s'applique exclusivement aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure et que les entreprises de tramway n'en font pas partie.</p> <p>Le Conseil d'État propose de libeller les paragraphes 1er et 2 de la façon suivante :</p> <p>« (1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de :</p> <p>gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion ; vérifier l'application correcte et l'efficacité [...] ; vérifier si le système [...] ; identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective [...]. »</p>	<p><b>Amendement 30</b></p> <p>L'ancien article 53 devient le nouvel article 44 et son intitulé est supprimé.</p> <p>Les paragraphes 1 et 2 sont libellés comme suit :</p> <p>« <b>Art. 44.</b> (1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de :</p> <p>gérer efficacement la sécurité dans le système de tramway durant les activités d'exploitation et d'entretien afin d'améliorer continuellement le système de gestion ; vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises de tramway et du gestionnaire d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance de la certification visée aux Chapitres 4 et 5, ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir la certification visée aux Chapitres 4 et 5; vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés; identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés »</p> <p>L'ancien paragraphe 3 devient le nouveau paragraphe (2)</p>
<p><b>Art. 54. Processus de contrôle.</b> 1. Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance:</p>	Le libellé de l'article sous examen correspond à l'article 3 du règlement (UE) n° 1078/2012 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.	Les anciens articles 54 à 56 deviennent les nouveaux articles <b>45 à 47</b> et leurs intitulés respectifs sont supprimés

<p>a) sont chargés de mener le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi;</p> <p>b) veillent à ce que les mesures de contrôle des risques mises en œuvre par leurs contractants soient également contrôlées conformément au présent chapitre. À cette fin, ils appliquent le processus de contrôle décrit à l'annexe VI de la présente loi ou concluent des dispositions contractuelles imposant à leurs contractants de l'appliquer.</p> <p>2. Le processus de contrôle comprend les activités suivantes:</p> <p>a) définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle;</p> <p>b) collecte et analyse d'informations;</p> <p>c) établissement d'un plan d'action pour les cas de manquement inacceptable aux exigences fixées dans le système de management;</p> <p>d) mise en œuvre du plan d'action éventuellement établi;</p> <p>e) évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action éventuellement établi.</p>		
<p><b>Art. 55. Échange d'informations entre les acteurs concernés.</b></p> <p>1. Les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance, y compris leurs contractants, concluent des dispositions contractuelles garantissant qu'ils s'échangent mutuellement toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité obtenues en appliquant le processus de contrôle décrit à l'annexe VI, afin de permettre aux autres parties de prendre les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.</p> <p>2. Si les entreprises de tramway, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de la maintenance décèlent, grâce au processus de contrôle, un risque pertinent pour la sécurité résultant d'anomalies, d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements d'équipements techniques, notamment ceux de sous-systèmes structurels, ils signalent ces risques aux autres parties concernées afin de leur permettre de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système de tramway.</p>	<p>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.</p>	
<p><b>Art. 56. Rapports.</b></p> <p>1. Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de tramway rendent compte de l'application du présent chapitre à l'Administration dans les rapports annuels sur la sécurité qu'ils lui soumettent.</p> <p>2. Le rapport annuel d'entretien des entités en charge de la maintenance contient des informations sur l'expérience acquise par les entités chargées de l'entretien dans l'application du présent chapitre.</p>	<p>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.</p>	

<p><b>Chapitre III – Evaluation et appréciation des risques.</b></p>		<p>Le Chapitre II est renuméroté en Chapitre 11</p>
<p><b>Art. 57. Objet.</b> 1. Le présent chapitre vise une méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques.</p>	<p>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 :</p>	<p>L'article 57 est supprimé.</p>
<p><b>Art. 58. Champ d'application.</b> 1. Le présent titre s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36 lorsqu'il apporte des changements au système de tramway.</p> <p>Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle. En qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les processus d'exploitation ou d'entretien sont pris en compte conformément aux règles de l'article 59.</p> <p>2. Lorsque, sur la base d'une évaluation fondée sur les critères fixés à l'article 59, paragraphe 2, points a) à f): a) le changement est considéré comme significatif, le processus de gestion des risques établi à l'article 60 est appliqué; b) le changement n'est pas considéré comme significatif, il suffit de conserver la documentation appropriée pour justifier la décision.</p> <p>3. Le présent chapitre s'applique également aux sous-systèmes de nature structurelle si le changement est significatif au sens de l'article 59, paragraphe 2, auquel cas le processus de gestion des risques établi à l'article 60 est appliqué dans le cadre de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle afin de garantir leur intégration en sécurité dans un système existant.</p>	<p>« 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, ... »</p> <p>L'article 58 n'appelle pas d'autre observation.</p>	<p>L'intitulé de l'ancien article 58 est supprimé et l'alinéa premier du paragraphe 1 est libellé comme suit : « La méthode de sécurité pour l'évaluation et l'appréciation des risques s'applique au proposant tel que défini à l'article 2, point 36, lorsqu'il apporte des changements au système de tramway »</p> <p>La référence à l'article 59 est à remplacer par l'article 49, la référence à l'article 59 est l'article 49 et la référence à l'article 60 est l'article 50</p>
<p><b>Article 59. Changements significatifs.</b> 1. S'il n'existe pas de règle nationale, le proposant prend en compte l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système de tramway. Si le changement proposé n'a pas d'incidence sur la sécurité, il n'est pas nécessaire d'appliquer le processus de gestion des risques visé à l'article 60. 2. Si le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le proposant détermine l'importance du changement, sur la base des critères suivants: a) conséquence d'une défaillance: le scénario réaliste le plus défavorable en cas de défaillance du système évalué, compte tenu de l'existence de dispositifs de sécurité en dehors de ce système; b) innovation utilisée dans la mise en œuvre du changement: il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur de tramway que de ce qui est nouveau pour l'organisation mettant en œuvre le changement; c) complexité du changement; d) suivi: l'impossibilité de suivre le changement mis en œuvre tout au long du cycle de vie du système et de prendre des mesures adéquates;</p>	<p>L'article 59 correspond à l'article 4 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. Or, le Conseil d'État insiste à ce que le début du paragraphe 1er soit supprimé. En effet, si la référence à une « règle nationale » a toute sa signification dans un règlement européen, elle est privée de sens dans un texte de loi nationale. Soit les auteurs suppriment la référence générale à la « règle nationale » soit ils indiquent, dans une formulation positive et avec précision, quelles sont les dispositions nationales à prendre en considération. Pour des raisons de sécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen.</p>	<p><b>Amendement 31</b></p> <p>L'ancien article 59 devient le nouvel article 49, son intitulé est supprimé et le début de phrase du paragraphe (1) « S'il n'existe pas de règle nationale » est supprimé.</p> <p>La référence à l'article 60 est l'article 49</p>

<p>e) réversibilité: l'impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement;</p> <p>f) additionnalité: l'évaluation de l'importance du changement, compte tenu de tous les changements liés à la sécurité qui ont été apportés récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérés comme significatifs.</p> <p>3. Le proposant conserve une documentation appropriée pour justifier sa décision.</p>		
<p><b>Article 60. Processus de gestion des risques.</b></p> <p>1. Le proposant est chargé d'appliquer le présent chapitre, y compris d'évaluer l'importance du changement sur la base des critères de l'article 59, et de mener le processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.</p> <p>2. Le proposant veille à ce que les risques introduits par ses fournisseurs et par ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, soient également gérés conformément au présent chapitre. À cette fin, le proposant peut demander, en vertu d'arrangements contractuels, que ses fournisseurs et ses prestataires de services, y compris leurs sous-traitants, participent au processus de gestion des risques établi à l'annexe VII de la présente loi.</p>	<p>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.</p>	<p>L'ancien article 60 devient le nouvel article 50 et son intitulé est supprimé</p> <p>La référence à l'article 59 est l'article 49</p>
<p><b>Article 61. Évaluation indépendante.</b></p> <p>1. Un organisme d'évaluation évalue en toute indépendance l'adéquation tant de l'application du processus de gestion des risques décrit à l'annexe VII que des résultats de ce processus. Ledit organisme satisfait aux critères énoncés à l'annexe VIII de la présente loi.</p> <p>2. Aux fins de l'évaluation indépendante, l'organisme d'évaluation:</p> <p>a) veille à comprendre dans les détails le changement significatif sur la base de la documentation fournie par le proposant;</p> <p>b) évalue les processus de gestion de la sécurité et de la qualité appliqués durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif, si ces processus ne sont pas déjà certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité compétent;</p> <p>c) évalue l'application desdits processus durant la conception et la mise en œuvre du changement significatif.</p> <p>Lorsqu'il a terminé son évaluation conformément aux points a), b) et c), l'organisme d'évaluation remet le rapport d'évaluation de la sécurité prévu à l'article 65 et à l'annexe IX.</p> <p>3. Les doublons dans les travaux relatifs aux évaluations suivantes sont évités:</p> <p>a) l'évaluation de la conformité du système de gestion de la sécurité et du système d'entretien des entités en charge de la maintenance; et</p> <p>b) l'évaluation de la conformité réalisée par un organisme compétent; et</p> <p>c) les évaluations indépendantes réalisées par l'organisme d'évaluation.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Amendement 32</b></p> <p>L'ancien article 61 devient le nouvel article 51, son intitulé est supprimé et le paragraphe (4) est supprimé</p> <p>La référence à l'article 65 est l'article 55</p>

<p>4. Le proposant peut choisir l'Administration comme organisme d'évaluation lorsque ladite autorité propose ce service et lorsque les changements significatifs concernent les cas suivants:</p> <p>a) le certificat de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification du type ou de la portée des activités;</p> <p>b) le certificat de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité;</p> <p>c) l'agrément de sécurité doit être mis à jour à la suite d'une modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'alimentation en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien;</p> <p>d) l'agrément de sécurité doit être révisé à la suite d'une modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.</p>		
<p><b>Art. 62. Reconnaissance de l'organisme d'évaluation.</b> L'organisme d'évaluation visé à l'article 61 est reconnu selon les critères fixés à l'annexe VIII de la présente loi.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 62 devient le nouvel article <b>52</b> et son intitulé est supprimé</p> <p>La référence à l'article 61 est l'article 51</p>
<p><b>Art. 63. Types de reconnaissance de l'organisme d'évaluation.</b> 1. La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut être des types suivants:</p> <p>a) reconnaissance par le ministre d'une organisation ou d'une partie de celle-ci, ou d'une personne;</p> <p>b) reconnaissance par l'Administration de la capacité d'une organisation, d'une partie de celle-ci, ou d'une personne, à effectuer une évaluation indépendante sous la forme de l'évaluation et du contrôle du système de gestion de la sécurité d'une entreprise de tramway ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.</p>	<p>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 :</p> <p>« <b>Art. XX.</b> La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes : [...] »</p> <p>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 prévienne expressément une reconnaissance par le ministre.</p>	<p>L'ancien article 63 devient le nouvel article 53, l'intitulé est supprimé et la première phrase est remplacée par le texte suivant :</p> <p>« <b>Art. XX.</b> La reconnaissance de l'organisme d'évaluation peut prendre une des formes suivantes : [...] »</p> <p>Remarque : A voir en relation avec la suppression du § (4) de l'ancien article 61 : l'ACF ne peut plus être autorité d'évaluation.</p>
<p><b>Art. 64. Validité de la reconnaissance.</b> 1. Dans le cas visé à l'article 63, paragraphe 1, points a) la période de validité de la reconnaissance n'excède pas cinq ans à compter de la date à laquelle elle a été accordée.</p>	<p>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.</p> <p>Si les auteurs comptent ne pas suivre le Conseil d'État sur ce point, il y a lieu reconsidérer la structure de l'article. En effet, celui-ci ne comporte qu'un seul et unique paragraphe 1er.</p>	<p><b>Amendement 33</b></p> <p>L'ancien article 64 devient le nouvel article <b>54</b>, l'intitulé est supprimé et la référence à « l'article 63, paragraphe 1, points a) » est remplacée par « l'article 53 points a) et b) »</p>
<p><b>Art. 65. Rapports d'évaluation de la sécurité.</b> 1. L'organisme d'évaluation fournit au proposant un rapport</p>	<p>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</p>	<p>L'ancien article 65 devient le nouvel article <b>65</b> et son intitulé est supprimé</p>

<p>d'évaluation de la sécurité conformément aux exigences fixées à l'annexe IX. Le proposant est responsable de déterminer l'opportunité et la manière de prendre en compte les conclusions du rapport d'évaluation de la sécurité aux fins de l'acceptation de la sécurité du changement évalué. Le proposant justifie sa position et documente la partie du rapport d'évaluation de la sécurité qu'il conteste, le cas échéant.</p> <p>2. Dans le cas visé à l'article 58 paragraphe 3, conformément au paragraphe 4 du présent article, la déclaration visée à l'article 66 est acceptée par l'Administration dans sa décision d'autoriser la mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules-tramways.</p> <p>3. L'Administration ne peut pas demander de contrôles ou d'analyses de risque supplémentaires, sauf si elle est en mesure de démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité.</p> <p>4. Lorsqu'un système ou une partie d'un système ont déjà été acceptés à l'issue du processus de gestion des risques, le rapport d'évaluation de la sécurité qui en découle ne peut être remis en question par aucun autre organisme d'évaluation chargé d'effectuer une nouvelle évaluation du même système.</p> <p>La reconnaissance mutuelle est subordonnée à la démonstration que le système sera utilisé dans les mêmes conditions fonctionnelles, opérationnelles et environnementales que le système déjà accepté, et que des critères d'acceptation des risques équivalents ont été appliqués.</p>	<p>d'observation de la part du Conseil d'État.</p>	
<p><b>Art. 66. Déclaration du proposant.</b> Sur la base des résultats de l'application de la présente loi et du rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation, le proposant produit une déclaration écrite indiquant que tous les dangers identifiés et les risques associés sont maîtrisés de façon à être maintenus à un niveau acceptable.</p>	<p>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. »</p>	<p>L'ancien article 66 devient le nouvel article 56, son intitulé est supprimé et le texte est complété <i>in fine</i> par le bout de phrase « [...] selon les principes généraux applicables au processus de gestion des risques arrêtés à l'annexe VII. »</p>
<p><b>Art. 67. Gestion de la maîtrise des risques et audits.</b> 1. Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système de gestion de la sécurité. 2. Les entités en charge de la maintenance prévoient des audits de l'application du présent titre dans leur programme d'audit périodique du système d'entretien. 3. L'Administration contrôle l'application du présent titre par les entreprises de tramway, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités en charge de la maintenance.</p>	<p>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.</p>	<p>L'ancien article 67 devient le nouvel article 57 et son intitulé est supprimé</p>
<p><b>Art. 68. Retour d'information et progrès technique.</b> 1. Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise de tramway font brièvement état, dans leur rapport annuel sur la</p>	<p>Le libellé de l'article sous examen s'inspire de l'article 18 du règlement d'exécution (UE) no 402/2013. Il consiste toutefois en une reformulation d'extraits repris de façon incomplète qui mène à</p>	<p><b>Amendement 34</b> L'ancien article 68 devient le nouvel article 58, son intitulé est</p>

<p>sécurité de leur expérience concernant l'application du présent titre. Ce rapport contient également un résumé des décisions relatives au niveau d'importance des changements.</p> <p>2. L'Administration fait état, dans son rapport annuel sur la sécurité visé de l'expérience des proposants concernant l'application du présent règlement et, le cas échéant, de sa propre expérience.</p> <p>3. Les entités en charge de la maintenance partagent elles aussi leur expérience avec l'Administration concernant l'application du présent titre.</p>	<p>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.</p> <p>La phrase qui précède l'article 69 est à supprimer pour être purement descriptive et n'apportant aucune valeur ajoutée d'ordre juridique.</p> <p>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.</p>	<p>supprimé et est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« <b>Art. 58.</b> (1) Chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état, dans leurs rapports annuels sur la sécurité de leur expérience suite à l'exploitation du système-tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.</p> <p>(2) L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.</p> <p>Commentaire : le paragraphe 3 a été intégré au paragraphe 1 pour plus de clarté lors de la lecture. Le paragraphe 2 vise le rapport de l'ACF qui a pour but de donner des informations sur les audits opérés par l'ACF et les expériences vécues par les entités engagées.</p>
<p><b>Titre VIII - Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité.</b></p> <p>Le présent titre a pour objet de fixer les conditions et les procédures pour la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité.</p>		<p>L'intitulé du Titre VIII et la phrase subséquente sont supprimés et remplacé par Chapitre 12 - <b>Qualification et formation du personnel et conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de conducteur</b></p>
<p><b>Art. 69. Principes.</b></p> <p>1. Toute entreprise de tramway admise à utiliser un réseau de tramway ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par les règles de sécurité nationales.</p> <p>Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des conducteurs au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés au chapitre I du présent Titre.</p> <p>2. La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise de tramway ou du gestionnaire de l'infrastructure relève de la compétence de l'entité elle-même.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 69 devient le nouvel article <b>59</b> et son intitulé est supprimé</p>
<p><b>Chapitre 1er - Conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de conducteur.</b></p>		<p>Le Chapitre 1er est supprimé car intégré ci-avant</p>
<p><b>Art. 70. Licence de conducteur et habilitation.</b></p> <p>1. Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en:</p> <p>a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions minimales énumérées à l'article 71 de la présente loi;</p> <p>b) une ou plusieurs habilitations valides précisant les</p>	<p>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.</p> <p>Le Conseil d'État note que, selon le libellé du paragraphe 1er, lettre a), la licence du conducteur est valide si elle atteste les conditions minimales énumérés à l'article 71, alors que l'article 72</p>	<p><b>Amendement 35</b></p> <p>L'ancien article 70 devient le nouvel article 60, son intitulé est supprimé et le paragraphe (1) a) est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« Art. 60. (1) Pour être admis et maintenu à la fonction de</p>

<p>infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.</p> <p>2. Les conditions relatives à l'obtention de la licence de conducteur, ci-après dénommée «licence de conducteur», et de l'habilitation de même que celles concernant leur validité respective, sont arrêtées aux articles 71 à 81.</p>	<p>prévoit en outre des conditions relatives aux aptitudes physiques et psychologiques auxquelles le demandeur d'une licence doit également satisfaire. Il y a lieu, soit de compléter le libellé du paragraphe 1er, lettre a), par une référence aux conditions prévues à l'article 72, soit de supprimer la référence à l'article 71. Par ailleurs, le Conseil d'État insiste à ce que le terme « minimales » soit supprimé à la lettre a). En effet, l'article 71 prévoit certes des conditions minimales en ce sens que les candidats doivent être âgés d'au moins vingt-et-un ans, être titulaires du permis de conduire au moins de la catégorie B et avoir atteint avec succès un niveau de scolarité minimal ; or, les termes « conditions minimales » pourraient également être compris comme se référant à une liste de conditions non exhaustive. C'est pourquoi le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour des raisons de sécurité juridique.</p>	<p>conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en:</p> <p>a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l'article 61; »</p> <p>la référence aux articles 71 à 81 est à remplacer par les articles 61 à 71</p>
<p><b>Chapitre II - Conditions d'obtention de la licence de conducteur.</b></p>		<p>Le Chapitre II est renuméroté en Chapitre 13</p>
<p><b>Art. 71. Conditions minimales.</b></p> <p>1. L'âge minimal pour être admis à des fonctions de conducteur est de 21 ans.</p> <p>2. La scolarité de base requise pour être admis à des fonctions de conducteur est arrêtée à l'annexe XI sub 4 de la présente loi.</p> <p>3. Le candidat doit être titulaire du droit de conduire catégorie B valide sur le territoire national.</p>	<p>L'article sous avis fixe les conditions minimales pour être admis à des fonctions de conducteur.</p> <p>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<sup>er</sup> 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Amendement 36</b></p> <p>L'ancien article 71 devient le nouvel article 61, son intitulé est supprimé et les paragraphes (2) et (3) sont remplacés par le texte suivant :</p> <p>« (2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9ième de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5ième de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Éducation nationale dans ses attributions. »</p> <p>« (3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national. »</p> <p><u>Remarque :</u> L'annexe X est modifiée en ce sens</p> <p>La différence entre « droit de conduire » et « permis de conduire » existe</p>
<p><b>Art. 72. Conditions d'aptitudes physiques et psychologiques.</b></p> <p>1. Avant de pouvoir être admis à une fonction de conducteur tout candidat doit avoir subi avec succès un examen médical et un examen psychologique qui ont lieu au plus tôt dans les douze mois précédant l'obtention de la licence.</p> <p>Ces examens sont réalisés respectivement par un médecin et un psychologue reconnus par l'Administration. Ces examens portent sur les critères indiqués à l'annexe XII de la présente loi.</p> <p>2. Tous ces examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. En aucun</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	<p><b>Amendement 37</b></p> <p>L'ancien article 72 devient le nouvel article 62 et son intitulé est supprimé.</p> <p>Le mot « médecin » au deuxième alinéa du paragraphe (1) est complété par les mots « du travail »</p> <p>Le paragraphe (1) est complété par l'alinéa suivant :</p>

cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

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

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

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

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

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

champ d'application de la loi précitée du 22 juillet 2009 qui sert de base légale à ce règlement grand-ducal.

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

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

L'alinéa 2 du paragraphe 5 fait état d'« examens complémentaires », en cas de recours du candidat. Selon la dernière phrase de cet alinéa, ces « examens complémentaires » sont à considérer comme des « bilans ». S'agit-il d'un nouvel examen auprès d'un autre médecin ou d'un autre « psychologue reconnu » ? Dans ce cas, il ne s'agit pas d'un examen complémentaire, qui ajouterait des éléments supplémentaires à ceux qui ont servi à l'établissement du certificat médical ou du bilan du psychologue, mais d'un nouvel examen. L'Administration donne un avis motivé, sauf si elle prévoit des « examens

Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants :  
une copie de leurs diplômes et  
un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.

Le paragraphe (2) est remplacé par le texte suivant :

(2) Tous les examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. Ils font l'objet d'une attestation d'aptitude délivrée à l'employeur sans aucun autre détail. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé à la présente loi.

Le deuxième alinéa du paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant :

« L'Administration fait connaître sa décision dans les six semaines suivant l'introduction du recours.

Sur demande du candidat, l'Administration peut prescrire un nouvel examen par un autre médecin reconnu afin de réaliser un examen contradictoire aux frais du candidat. L'Administration dispose dès lors d'un délai d'un mois suivant la réception de la dernière des attestations y relatives. »

Le paragraphe (6) est supprimé.

commentaire :

Les précisions demandées par le CE ont abouti à une reformulation du texte qui diffère de celle du secteur ferroviaire (RGD 16 août 2010) mais qui a pour but d'améliorer la compréhension de l'article.

	<p>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.</p> <p>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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, 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.</p> <p>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.</p>	
<p><b>Art. 73. Emission de la licence de conducteur.</b></p> <p>1. Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom. Toute demande doit être accompagnée des documents spécifiés dans la procédure établie par l'Administration pour l'obtention d'une licence.</p> <p>2. Le respect des conditions minimales visées à l'article 71 de la présente loi requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. Elle comporte l'émission d'une licence numérotée établie au nom du candidat intéressé et l'inscription dans le registre des licences visé au paragraphe 5 du présent article.</p> <p>3. L'Administration délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires. Une attestation provisoire peut être délivrée par l'Administration.</p> <p>4. La licence est délivrée en un seul exemplaire et appartient à l'Administration. Seule l'Administration est autorisée à la dupliquer sur demande motivée. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, une copie de la licence est délivrée à l'employeur ayant agi, conformément au paragraphe 2, au nom du candidat.</p> <p>5. L'Administration met en place un registre de toutes les licences. Ce registre contient les informations relatives aux licences respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 79, ainsi que de celles</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'article appelle, en outre, les observations suivantes :</p> <p>Le Conseil d'État demande aux auteurs de déterminer de façon claire et transparente soit au paragraphe 1<sup>er</sup> 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.</p>	<p><b>Amendement 38</b></p> <p>L'ancien article 73 devient le nouvel article 63, son intitulé est supprimé et les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant :</p> <p>« <b>Art. 63.</b> (1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom. Toute demande doit être accompagnée des documents suivants</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Photocopie d'un document d'identité en cours de validité</li> <li>• Pièce justificative du niveau scolaire</li> <li>• Certificat d'aptitude psychologique</li> <li>• Certificat d'aptitude physique.</li> <li>• Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national</li> </ul> <p>(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 60 et 61 requises pour l'exercice de fonctions de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5. »</p>

<p>déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque licence.</p>	<p>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.</p>	<p>La référence à l'article 79 est à remplacer par l'article 69</p>
<p><b>Chapitre III - Conditions d'obtention de l'habilitation.</b></p>		<p><b>Le Chapitre III est renuméroté en Chapitre 13</b></p>
<p><b>Art. 74.</b> 1. Par compétences professionnelles relatives à l'habilitation, on entend les connaissances professionnelles et les capacités de les mettre en œuvre, telles que définies à l'annexe XII de la présente loi. 2. L'habilitation appartient à l'employeur qui l'établit. 3. L'habilitation émise par un employeur reste valide tant que son titulaire assure la fonction de conducteur auprès du même employeur.</p>	<p>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.</p>	<p><b>Aux anciens articles 74 et 75 devenus les nouveaux articles 64 et 65, la référence à l'annexe XII est remplacée par annexe XI</b></p>
<p><b>Art. 75.</b> Avant de délivrer l'habilitation, l'employeur s'est assuré que le candidat: a) est titulaire d'une licence de conducteur valide; b) a réussi les examens sur les compétences professionnelles générales, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XII sub A, c) a réussi les examens sur ses compétences professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XII sub B, relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est délivrée; d) a réussi «les examens sur ses compétences» professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe XII sub C, relatives à l'infrastructure pour laquelle l'attestation est délivrée; e) remplit le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe XII sub D ; f) a suivi avec succès une formation en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité prévu par la présente loi. Chaque employeur établit, conformément à la présente loi, ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des habilitations. L'employeur met à jour l'habilitation sans délai, chaque fois que le titulaire de l'habilitation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.</p>		
<p><b>Art. 76.</b> La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. Le formateur doit être habilité à la conduite sur un réseau tramway depuis au moins 5 ans et</p>	<p>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</p>	<p><b><u>Amendement 39</u></b>  L'ancien article 76 devenu le nouvel article 66 est remplacé par le texte suivant :</p>

<p>justifiant de compétences professionnelles dans le domaine de la formation.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>« <b>Art. 66.</b> La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. L'employeur s'est assuré que le formateur dispose des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe <b>XII</b>.</p> <p>Le formateur doit disposer d'une expérience à la conduite d'au moins 5 ans sur un réseau tramway et être habilité à la conduite sur le réseau de l'employeur. »</p> <p>Remarque Un candidat au poste de formateur doit pouvoir profiter de son expérience sur un autre réseau, toutefois préalablement à la prise de poste, l'employeur doit habiliter le formateur sur son propre réseau afin de s'assurer qu'il maîtrise les règles sécurité du réseau pour lequel il sera formateur.</p>
<p><b>Art. 77.</b> L'employeur met en place un registre de toutes les habilitations. Ce registre contient également les informations relatives aux habilitations respectivement délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 81, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque attestation.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 77 devient le nouvel article 67</p> <p>La référence à l'article 81 est à remplacer par l'article 71</p>
<p><b>Chapitre IV - Validité de la licence de conducteur.</b></p>		<p>La numérotation du Chapitre IV est Chapitre 15</p>
<p><b>Art. 78.</b> 1. Sous réserve des autres dispositions du présent titre, et pour autant qu'il respecte la condition relative à la détention du droit de conduire valide, une licence est valide pour une durée illimitée n'excédant pas l'âge légal de la retraite.</p>	<p>Le Conseil d'État demande de remplacer au paragraphe 1er le terme « il » par celui de « conducteur » et aux paragraphes 1er et 3, l'expression « droit de conduire » par celle de « permis de conduire », tel qu'il est d'usage en relation avec les catégories de permis de conduire.</p>	<p>Au paragraphe 1er le terme « il » par celui de « conducteur » et aux paragraphes 1er et 3, l'expression « droit de conduire » par celle de « permis de conduire »</p> <p>La référence à l'annexe XI est remplacée par annexe X</p>

<p>2. L'aptitude médicale et psychologique du titulaire doit être attestée :</p> <p>a) par des examens médicaux périodiques de contrôle de l'aptitude physique et psychologique. La périodicité de ces examens, ainsi que leur contenu sont fixés à l'annexe XI sub 3.</p> <p>Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3, 4 et 6 de l'article 72, sauf que les copies des avis visés audit paragraphe 6 sont respectivement transmises à l'employeur et à l'Administration;</p> <p>b) par un examen médical ou psychologique de contrôle si de l'avis de l'Administration, de l'employeur, du médecin ou du psychologue reconnus des circonstances particulières l'imposent. Sans préjudice de ce qui précède, un examen médical de contrôle est effectué d'office préalablement à la reprise des fonctions de conducteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– après une absence pour cause de maladie professionnelle;</li> <li>– après un congé de maternité;</li> <li>– après une absence à temps plein en raison d'un congé parental ou d'un congé sans traitement d'une durée supérieure à 2 mois;</li> <li>– après un arrêt de travail pour cause d'accident de travail;</li> <li>– après un arrêt de travail continu de trente jours ou plus pour cause de maladie ou d'accident non professionnel;</li> <li>– en cas d'absences répétées pour raisons de santé;</li> <li>– en cas de restitution de la licence temporairement retirée, suspendue ou modifiée, notamment pour des raisons médicales en conformité de l'article 79.</li> </ul> <p>Les modalités relatives à ces examens sont celles prévues, respectivement aux paragraphes 3 à 6 de l'article 72.</p> <p>3. Le titulaire d'une licence doit informer l'Administration et son employeur dans les plus brefs délais du retrait ou de la suspension de son droit de conduire.</p>	<p>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.</p>	<p>Remarque :</p> <p>La référence à l'article 72 est à remplacer par l'article 62</p> <p><b><u>Amendement 40</u></b></p> <p>La dernière phrase du point a) paragraphe (2) est remplacée comme suit :</p> <p>« Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 l'article 62 »</p> <p>Le dernier tiret du paragraphe (2) point b) de l'ancien article 78, devenu le nouvel article 68 est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« - en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69. »</p> <p>Commentaire :</p> <p>il n'y a pas eu d'avis du CE sur ce point. Toutefois il nous est apparu utile de corriger ce point extrait de la législation ferroviaire. Dans ce cas de figure, une licence ne peut pas être temporairement retirée (dans ce cas elle est suspendue) ou modifiée.</p> <p>La référence à l'article 79 est à remplacer par l'article 69 La référence à l'article 72 est à remplacer par l'article 62 paragraphe 3 à 5</p>
<p><b>Art. 79.</b> Lorsque le titulaire d'une licence obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 78, la licence est, suivant le cas,</p> <p>a) retirée, s'il ne remplit définitivement plus une ou plusieurs des conditions visées à l'article 78 précité;</p> <p>b) suspendue, s'il ne remplit temporairement pas une ou plusieurs des conditions visées audits articles 71 et 78 ;</p> <p>c) modifiée, s'il en résulte une inaptitude partielle entraînant une restriction médicale temporaire ou définitive lors de l'exercice des fonctions de conducteur.</p> <p>Toute suspension de licence peut être terminée dans l'hypothèse</p>	<p>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.</p> <p>Le Conseil d'État entend que la licence de conducteur est suspendue quand le titulaire se voit retirer temporairement son permis de conduire. Étant donné que la condition que le conducteur doit disposer d'un permis de conduire valable est expressément mentionnée au paragraphe 1er de l'article 78, il n'est pas nécessaire de mentionner l'article 71 à la lettre b) de l'article sous revue. En effet, le respect des conditions minimales</p>	<p>La référence au point b) de l'ancien article 79 relative à l'article 71 est supprimée.</p> <p>La référence à l'article 78 est à remplacer par l'article 68</p>

<p>où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives telles que prescrites par la présente loi. La décision portant retrait, suspension ou modification d'une licence appartient à l'Administration. Elle est immédiatement portée à la connaissance du titulaire et de son employeur sous pli recommandé avec accusé de réception.</p>	<p>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.</p>	
<p><b>Chapitre V - Validité de l'habilitation.</b></p>		<p>La numérotation du Chapitre IV est Chapitre 16</p>
<p><b>Art. 80.</b> Afin qu'une habilitation reste valide, son titulaire doit: a) remplir les critères de validité de la licence énumérés au chapitre IV, b) se soumettre, à une vérification périodique de ses compétences professionnelles portant sur les exigences énoncées à l'article 75 sub b) à e). Les modalités de vérification périodique sont celles indiquées à l'article 76. La responsabilité du suivi des conducteurs, y compris la formation continue, ainsi que des programmes de formation proprement dit, sont régis dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité de l'employeur. d) effectuer au moins, tous les six mois, un parcours représentatif sur les lignes sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler. Le cas échéant, le conducteur effectuera le prochain parcours sur le réseau accompagné par une personne du personnel d'encadrement du conducteur disposant d'une habilitation valide. Le délai prévu ci-dessus recommence à courir à partir de la date de la conduite accompagnée. Tout conducteur ne remplissant plus les conditions ci-dessus, doit se soumettre, préalablement à la reprise des fonctions de conducteur, à une formation complémentaire. Les modalités de réussite relatives à cette formation complémentaire sont celles indiquées à l'article 76. En cas de réussite de celle-ci, le délai prévu ci-dessus commence à courir à partir de la date de renouvellement de l'habilitation.</p>	<p>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.</p> <p>A la lettre b), le Conseil d'État constate que l'article 76 ne précise pas de modalités de vérification des compétences professionnelles et insiste dès lors à ce que le texte soit revu.</p> <p>À l'alinéa 2, le Conseil d'État exige de revoir les termes « préalablement à la reprise des fonctions de conducteur ». En effet, tout conducteur qui ne remplit plus les conditions prévues à l'alinéa 1er devrait se voir retirer son habilitation. Le Conseil d'État propose dès lors qu'une formation complémentaire devrait être suivie avec succès par le conducteur afin que son habilitation puisse être renouvelée.</p> <p>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.</p>	<p><b>Amendement 41</b></p> <p>L'ancien article 80, devenu le nouvel article 70 est modifié comme suit :</p> <p>A la fin de l'avant dernier alinéa, le bout de phrase « à une formation complémentaire » est remplacé par « à la formation de conducteur »</p> <p>A la dernière phrase, les mots « cette formation complémentaire » sont remplacés par « la formation ».</p> <p>Les différentes références à des articles sont corrigées et le petit d) est remplacé par la lettre c).</p>
<p><b>Art. 81.</b> La fréquence de la vérification périodique prévue à l'article 80 est fixée en respectant les périodicités minimales suivantes: a) connaissance de l'infrastructure (y compris des lignes et des règles d'exploitation): tous les ans ou après toute absence de plus de 12 mois sur l'itinéraire concerné; b) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans. Les vérifications reprises sub a) et b) ci-devant sont réalisées par un formateur.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>L'ancien article 81 devient le nouvel article 71</p> <p>La référence à l'article 80 est à remplacer par l'article 70</p>
<p><b>Art. 82.</b> Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 80 b), l'habilitation est, suivant le cas, a) retirée, s'il ne réussit définitivement plus à la vérification périodique telle que prévue sub 75 (c et d; (matériel roulant et infrastructure); b) suspendue, s'il ne réussit temporairement pas à la vérification</p>	<p>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</p>	<p><b>Amendement 42</b></p> <p>L'ancien article 82 devient le nouvel article 72 et le premier alinéa est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« <b>Art. 72.</b> Lorsque le titulaire d'une habilitation obtient un résultat négatif lors d'un examen prévu à l'article 80 b), l'habilitation est, suivant le cas,</p>

<p>périodique telle que prévue sub 75 c et d) c) modifiée, s'il ne réussit temporairement pas à la vérification périodique telle que prévue sub 75 b) c) et d). En cas de cessation des relations de travail entre le conducteur et son employeur, l'habilitation est retirée. Toutefois, le titulaire reçoit un extrait du registre lui permettant de justifier de ses compétences professionnelles auprès d'un nouvel employeur dont celui-ci pourra tenir compte. Le retrait, la suspension, la modification ou le renouvellement d'une habilitation est effectué par l'employeur. Toute habilitation, suspendue peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par la présente loi.</p>	<p>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.</p>	<p>a) suspendue, s'il ne réussit pas à la vérification périodique sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d) b) retirée, s'il ne réussit pas à la vérification complémentaire de rattrapage sur le contenu tel que prévue à l'article 65 b), c) et d).  L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit :  « Le retrait ou la suspension d'une habilitation est effectué par l'employeur. »  La référence à l'article 80 est à remplacer par l'article 70 et la référence à l'article 75 est à remplacer par l'article 65</p>
<p><b>Chapitre VI - Suivi des licences et des habilitations.</b></p>		<p>La numérotation du Chapitre VI est Chapitre 17</p>
<p><b>Art. 83.</b> 1. Les entreprises de tramway et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les habilitations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides. Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer temporairement ou définitivement son emploi et le maintien de sa licence ou de son habilitation, l'entreprise de tramway ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires, notamment, dans le cadre de la validité de la licence visée à l'article 78 de la présente loi, pour informer l'Administration de sa décision motivée.</p>	<p>Les articles sous avis reprennent les dispositions de l'article 20, du règlement grand-ducal précité du 16 août 2010. Soit les auteurs maintiennent la structure de cet article 20 et reprennent le libellé de l'article 84 sous avis comme paragraphe 2 de l'article 83 sous avis, soit ils suppriment la présentation de l'article 83 en un seul et unique paragraphe 1er.</p>	<p>La numérotation en paragraphe 1. est supprimée  La référence à l'article 78 est à remplacer par l'article 68, celle à l'article 77 par l'article 67 et l'annexe XII par l'annexe X</p>
<p><b>Art. 84.</b> Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause temporairement ou définitivement son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise de tramway, le gestionnaire de l'infrastructure, ou l'Administration selon le cas. Dès qu'une entreprise de tramway ou un gestionnaire de l'infrastructure constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe XII, point 3.2., de la présente loi et, si nécessaire, le retrait de l'habilitation ainsi que la mise à jour du registre prévu à l'article 77 de la présente loi. L'Administration est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.</p>		
<p><b>Chapitre VII - Dispositions relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement d'un conducteur.</b></p>		<p>La numérotation du Chapitre VII est Chapitre 17</p>

<p><b>Art. 85.</b> Nul conducteur ne doit, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.</p>	<p>Articles 85 à 89</p>	<p>Les anciens articles 85 à 89 deviennent les nouveaux articles 75 à 79</p>
<p><b>Art. 86.</b> Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur supérieure à 0,2 gramme par litre de sang ou de 0,09 mg par litre d'air expiré.</p>	<p>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.</p>	
<p><b>Art. 87.</b> Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise de substances psycho actives telles que drogues et stupéfiants ou substances thérapeutiques susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.</p>		
<p><b>Art. 88.</b> En cas de traitement médical, le conducteur doit attirer l'attention de son médecin traitant sur le besoin de vigilance et de concentration que requiert l'exercice de ses fonctions. En outre, lors des visites auprès du médecin reconnu il doit informer celui-ci des médicaments qui lui ont été prescrits.</p>		
<p><b>Art. 89.</b> L'employeur doit veiller à l'information des conducteurs sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent chapitre ainsi que sur les sanctions pouvant être prises à l'égard de contrevenants, en cas de consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement.</p>		
<p><b>Chapitre VIII - Tâches de l'Administration.</b></p>		<p>La numérotation du Chapitre VIII est Chapitre 19</p>
<p><b>Art. 90.</b> 1. L'Administration accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire: a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément à l'article 73; b) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance des habilitations les demandes motivées de suspension des habilitations, conformément à l'article 92; c) tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 72, paragraphe 5; d) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 69; e) effectuer les contrôles prévus aux articles 91 et 92. L'Administration répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.</p>	<p>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.</p>	<p>L'article 90 n'est pas redondant de l'article 4 point e) : il le complète et ce vu l'étendue des tâches de l'ACF dans le cadre de la formation des conducteurs de tramway.</p> <p>Les références à l'article 73 sont à remplacer par 63, celle au 92 par l'article 82, celle au 69 par 59 et celle aux articles 91 et 92 par les articles 81 et 82</p>
<p><b>Chapitre IX - Contrôles et sanctions.</b></p>	<p>Pour ce qui est de l'intitulé du Chapitre IX Contrôles et sanctions, le Conseil d'État demande de remplacer le terme</p>	<p>L'intitulé du Chapitre IX est remplacé par Chapitre 19 – Contrôles et mesures administratives</p>

	« sanctions » par « mesures administratives », étant donné que le chapitre ne prévoit aucune sanction, mais uniquement des mesures administratives.	
<p><b>Art. 91.</b> A tout moment, l'Administration peut, en particulier, prendre les mesures nécessaires pour vérifier:</p> <p>a) le respect du présent titre par des contrôles ; b) à bord des tramways circulant sur le réseau de tramway, si le conducteur est muni d'une licence et d'une habilitation valides. Nonobstant la vérification prévue au paragraphe ci-dessus, en cas de négligence commise au travail, l'Administration peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 75 sub b) et c ; c) par tout autre moyen, si le conducteur en question remplit les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions de conducteur qu'il assure, telles que ces conditions sont fixées par le présent titre;</p>	Sans observation.	<p>L'ancien article 91 devient le nouvel article 81</p> <p>La référence à l'article 75 est à remplacer par l'article 65</p>
<p><b>Art.92.</b> Au cas où l'Administration constate ou estime, lors d'une vérification prévue à l'article précédent, qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:</p> <p>a) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une licence qu'elle a délivrée, elle suspend ou retire la licence en fonction de l'importance de l'irrégularité constatée. L'Administration notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Le cas échéant, elle indique également la procédure à suivre en vue de l'annulation de sa décision; b) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une habilitation, l'Administration s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'habilitation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'Administration dans un délai de quatre semaines. L'Administration a la faculté d'interdire à un conducteur d'opérer sur le réseau de tramway en attendant l'information de la part de l'entreprise de tramway.</p>	Le Conseil d'État est à se demander pourquoi l'Administration ne pourrait pas interdire à un conducteur d'une entreprise gestionnaire du réseau d'opérer sur le réseau de tramway et demande, le cas échéant, de remplacer la fin de la dernière phrase par les termes suivants : « [...] de la part de l'entité ayant émis l'habilitation ».	Le dernier bout de phrase « de la part de l'entreprise de tramway » par les termes suivants : « [...] de la part de l'entité ayant émis l'habilitation ».
<p><b>Art. 93.</b> Dans l'hypothèse où l'Administration juge qu'un conducteur assurant la conduite d'un tramway constitue une menace grave pour la sécurité, elle peut immédiatement exiger sa relève et lui interdire d'opérer sur le réseau de tramway jusqu'à ce qu'une décision soit prise conformément aux dispositions de l'article précédent.</p>	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.	<p>Remarque :</p> <p>Dans l'article 92, l'Administration s'adresse à l'entité ayant émis l'habilitation et elle demande la suspension ou un contrôle supplémentaire. A l'article 93, l'Administration juge que la non-conformité est si grave qu'elle exige la relève immédiate et l'interdiction d'opérer sans attendre la prise de position de l'entité émettrice de l'habilitation. L'article 93 a donc une valeur normative.</p>
<p><b>Art. 94.</b> Les mesures prises en exécution des articles 92 et 93 comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 73 et 77.</p>	Sans observation.	<p>L'ancien article 94 devient le nouvel article 84</p> <p>Les références aux articles 92 et 93 sont remplacées par 82 et</p>

		83 alors que les références aux articles 73 et 77 sont remplacées par 63 et 67
<p><b>Art. 95.</b> En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution du présent titre, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. Il en est de même des autres litiges relatifs à toute autre mesure ou décision prise en exécution du présent titre, sous réserve, le cas échéant, que le requérant ait épuisé les moyens de recours y prévus. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.</p>	<p>Le Conseil d'État exige la suppression de l'alinéa 1er de l'article sous revue, la compétence des juridictions luxembourgeoises en la matière allant de soi. À l'alinéa 2, il importe de préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par « peut<sup>4</sup> 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.</p>	<p>L'alinéa 1 de l'article 95 est supprimé</p> <p><b>Amendement 43</b></p> <p>L'ancien article 95 devenu le nouvel article est libellé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 95.</b> Tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une habilitation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre préalablement d'abord au ministre. Un différend au sujet d'une habilitation est à soumettre préalablement d'abord à l'Administration. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête. »</p> <p>Remarque :</p> <p>Le libellé s'est inspiré de l'article 34 du Règlement Grand-Ducal du 16 août 2010. De l'avis de l'ACF, le recours contre une décision concernant la licence doit se faire auprès du ministre</p>
<b>Titre IX - Dispositions modificatives.</b>		L'intitulé Titre IX est supprimé et remplacé par Chapitre 21
<p><b>Article 96.</b> L'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :</p> <p>1° Le texte actuel de l'article est réuni sous un paragraphe 1<sup>er</sup>. 2° Un paragraphe 2 est ajouté avec le texte suivant :</p> <p>« 2. A l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par la loi du <span style="background-color: #00aaff; color: white; padding: 0 2px;">L</span> 2016 relative à la sécurité-tramway.»</p>	<p>Selon le Conseil d'État, il est superfétatoire de prévoir dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, qu'à l'exception des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière, les dispositions visant le tramway sont régies par le texte sous avis. En effet, ce dernier est une loi spéciale, qui régit spécifiquement les questions en relation avec la sécurité du tram et qui, de par ce fait, peuvent déroger le cas échéant aux dispositions plus générales de la loi précitée du 14 février 1955.</p>	<p>L'article 96 est supprimé</p> <p>Remarque :</p> <p>La proposition de rajouter un paragraphe 2 s'inscrivait dans une approche pragmatique : qui, des utilisateurs non juristes de la loi et de l'arrêté grand-ducal de 1955 (Code de la route), saura que la loi tramway est une loi spéciale et dispense à ce titre d'une dérogation par rapport à l'article 1er de la loi de 1955 ?</p> <p>Cet article 1er renvoie à l'arrêté grand-ducal de 1955 pour ce qui est des mesures de police qu'il énumère ; sauf à savoir l'existence d'une loi spéciale et les conséquences juridiques particulières qui en découlent, l'utilisateur non juriste pensera que le tram devra se conformer à l'ensemble de ces mesures, alors que seules les prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière lui sont applicables.</p> <p>Quoi qu'il en soit, les auteurs suivent la proposition du Conseil d'Etat</p>

<sup>4</sup> Mis en évidence par le Conseil d'État.

<p><b>Article 97.</b> Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est modifié comme suit :</p> <p>1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, la mention « <i>transports publics de personnes</i> » remplace la mention « <i>transports en commun de personnes</i> ».</p> <p>2° Le premier tiret de l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« – les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de véhicules-tramways, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national; »</p>	<p>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.</p>	<p>Les anciens articles 97 et 98 deviennent les nouveaux articles 86 et 87</p>
<p><b>Article 98.</b> A l'article 4 de la loi du 29 juin 2004 précitée, alinéas 2 à 4 ainsi qu'à l'article 7bis, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup> et paragraphe 2, alinéa 2, le terme « <i>transports publics</i> » remplace le terme « <i>transports en commun</i> ».</p>		
<p><b>Article 99.</b> La première phrase du paragraphe 2 de l'article 24 de la loi du 29 juin 2004 précitée est remplacée par le texte suivant : « Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement, dans les limites techniquement possibles, sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. »</p>	<p>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.</p>	<p><b>Amendement 44</b></p> <p>L'ancien article 99 est supprimé</p>
<p><b>Article 100.</b> L'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« <u>Art.1<sup>er</sup></u>. (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, des chemins de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines.</p> <p>(2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer, ainsi que des accidents graves survenus dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi. »</p>	<p>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<sup>er</sup> et 2, et en la complétant par un nouvel article 2bis.</p> <p>Or, si pour les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer, la loi précitée indique avec précision les accidents suite auxquels une enquête technique doit obligatoirement être effectuée, il en est tout autrement pour le domaine des accidents de la circulation sur les voies publiques. En effet, l'article 102 du projet sous avis prévoit l'introduction d'un article 2bis dans la loi précitée du 30 avril 2008</p>	<p><b>Amendement 45</b></p> <p>Le paragraphe (2) de l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer est remplacé par ce qui suit :</p> <p>« (2) Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, du chemin de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi. »</p>

<p><b>Art. 101.</b> La phrase introductive du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacée par le texte suivant :</p> <p>« <u>Art. 2.</u> (1) L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et du chemin de fer, chaque fois: »</p>	<p>selon lequel « l'enquête technique peut<sup>5</sup> être effectuée après un accident grave ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes », sur demande du ministre ou sur décision du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. Selon le paragraphe 2 de l'article 2bis, l'Administration des enquêtes techniques procède ensuite d'abord à une analyse préliminaire avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique effective.</p>	<p><b><u>Amendement 46</u></b></p> <p>L'ancien article 101 est complété par le texte suivant :</p> <p>Le 2ème tiret du point a) du premier paragraphe de l'article 2 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant :</p>
<p><b>Art. 102.</b> La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit:</p> <p>« <u>Art.2bis.</u> (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.</p> <p>(2) L'Administration des enquêtes techniques décide, après une analyse préliminaire, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité. »</p>	<p>Le Conseil d'État comprend l'utilité d'une intervention de l'Administration des enquêtes techniques suite à des accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Il tient cependant à rappeler que la loi précitée du 30 avril 2008 transpose la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. Ladite directive prévoit expressément, en son article 2, que les États membres peuvent exclure les tramways des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la directive 2004/49/CE, ce que le Luxembourg a par ailleurs fait à l'article 1er de la loi précitée du 22 juillet 2009. Le Conseil d'État note cependant que, par les articles 100 à 102, les auteurs du projet introduisent la possibilité d'enquêtes techniques pour des accidents impliquant directement ou indirectement le système du tramway ou ses sous-systèmes. Le Conseil d'État est dès lors à se demander s'il n'y a pas lieu d'appliquer, à l'égard des accidents pouvant impliquer le tramway, les dispositions de la directive 2004/49/CE.</p>	<p>« - du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes, »</p> <p><b><u>Amendement 47</u></b></p> <p>L'article 102 est remplacé par le texte suivant :</p>
<p><b>Art. 103.</b> Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4 de la loi précitée du 30 avril 2008 est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« <u>Art. 4.</u> (1) Il est créé une Administration des Enquêtes Techniques (AET), chargée d'effectuer les enquêtes techniques prévues au paragraphe (1) de l'article 2 et au paragraphe (1) de l'article 2bis, appelée ci-après «Administration», qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le «ministre». Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques qui en est le supérieur hiérarchique. »</p>	<p>Ainsi, le Conseil d'État note que le libellé proposé à l'article 102, définit un accident grave comme celui entraînant des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes, alors que la directive 2004/49/CE définit l'accident grave comme « toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire ; on entend par « importants dommages » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions EUR ». Par ailleurs, la loi précitée du 30 avril 2008 à modifier reprend cette définition pour les besoins des accidents de train. Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé définissant l'accident grave à l'article 102, pour incohérence de texte portant atteinte à la sécurité juridique.</p> <p>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</p>	<p>« Art.2bis. (1) L'enquête technique peut être effectuée après un accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques, à chaque fois qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité</p> <p>(2) L'Administration des Enquêtes Techniques décide, après une analyse des données de l'accident, de la suite de l'enquête ainsi que des moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir, le cas échéant, formuler des recommandations de sécurité. »</p> <p>Remarque :</p> <p>Un nouvel article 2.bis est ajouté, dont le premier paragraphe étend le champ d'application de la loi au domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Sur demande du Ministre ayant le transport routier dans ses attributions ou sur décision du Directeur de l'administration, l'article donne la possibilité, sans toutefois en faire une obligation, de procéder à une enquête technique en cas d'accident ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes. La volonté étant de donner la possibilité à l'AET d'émettre des recommandations de sécurité très ciblées afin d'éviter les risques majeurs identifiés.</p> <p>Le paragraphe (2) définit le processus d'enquête technique dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques afin de limiter les moyens à mettre en œuvre aux seuls cas où une amélioration de la sécurité par la prévention est à attendre. Au vu des moyens restreints dont dispose l'AET, il est ainsi prévu de</p>

<sup>5</sup> Mis en évidence par le Conseil d'État.

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>procéder d'abord à une analyse des informations recueillies, avant de décider de la suite à donner à l'enquête technique.</p>
<p><b>Art. 104.</b> L'article L.215-1, premier alinéa, du Code du travail est complété <i>in fine</i> par le bout de phrase suivant : «, hors les tramways. »</p>	<p>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 <i>in fine</i> 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. »</p>	

		<p>L'ancien article 104 devenu le nouvel article 92 est libellé comme suit :</p> <p>L'article L.215-1, premier alinéa, du Code du travail est complété in fine par le bout de phrase suivant « hormis les conducteurs de tramways tels que définis à l'article 1 de la loi du XXX relative à la sécurité du tramway »</p>
<b>Titre X - Dispositions finales.</b>		Le titre X est renuméroté et libellé Chapitre 22 – Dispositions transitoire, dérogatoire et finales
<b>Art. 105.</b> Les annexes I à XII font partie intégrante de la présente loi.	Malgré le fait que les annexes soient détachées du corps de l'acte, elles sont néanmoins censées en faire partie intégrante. L'article sous avis est dès lors à supprimer.	L'article 105 est à supprimer
<p><b>Art. 106 – Dispositions transitoires.</b></p> <p>1. Une licence d'activité valable pour trois mois peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée auprès du ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p>2. Une certification de sécurité valable pour un an peut être délivrée à toute entité qui adresse une demande motivée au ministre dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p>Au plus tard un an après la délivrance de la certification de sécurité, l'entité doit être titulaire de la certification de sécurité visée au Titre V de la présente loi.</p> <p>3. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition visée à l'article 76 devra être remplie.</p>	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 ?	<p><b><u>Amendement 48</u></b></p> <p>Le paragraphe (3) de l'ancien article 106 devenu le nouvel article 93 est remplacé comme suit :</p> <p>« (3) Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, la condition d'expérience d'au moins 5 ans de conduite sur un réseau de tramway par le formateur à l'article 66 devra être remplie. »</p> <p>La référence au titre V est remplacée par Chapitre 5</p> <p>Commentaire : Dans un souci de clarté en vue de l'application de cette disposition transitoire, la condition visée a été introduite dans l'article en question.</p>
<p><b>Art. 107.</b> Dispositions dérogatoires.</p> <p>Par dérogation aux dispositions de l'article 70, l'obligation de posséder une habilitation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur possédant une habilitation valide pour la partie de l'infrastructure concernée, appelé ci-après pilote, se tient aux côtés du conducteur durant la conduite:</p> <p>a) pour la circulation d'engins spécialisés à l'entretien des voies, dont la conduite est assurée par des conducteurs qui n'ont pas les connaissances de l'infrastructure requise;</p> <p>b) pour des services exceptionnels uniques avec du matériel historique ;</p> <p>c) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau tramway, ainsi qu'à l'occasion d'un parcours d'essai;</p> <p>d) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.</p>	Sans observation.	La référence à l'article 70 est à remplacer par l'article 60
<b>Art. 108.</b> La référence à la présente loi peut se faire sous une		

forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi du ... relative à la sécurité-tramway ».		
<b>Art. 109.</b> La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.		

<b>Annexes I à III</b>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<b>Remplacer le terme « train » par « tramway »</b>
<b>Annexe IV</b>	Les mots en latin sont à omettre. Ainsi, les mots « mutatis mutandis » sont à supprimer au point 4.	<b>Supprimer les mots latins « mutatis mutandis » au point 4</b>
<b>Annexe V</b>	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.	
<b>Annexe VI</b>	Sans observation	
<b>Annexe VII</b>	Le Conseil d'Etat propose d'intituler l'annexe VII comme suit : « Gestion des risques »	<b>Modifier l'intitulé comme suit : « Gestion des risques »</b>
<b>Annexe VIII</b>	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. <sup>6</sup>	
<b>Annexe IX</b>	Sans observation	

<sup>6</sup> Avis du Conseil d'État du 19 janvier 2016 sur le projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne (N° CE : 51.349, doc. parl. n° 6885<sup>1</sup>) ; Cour adm., arrêt du 29 novembre 2005, n° 19768C.

<p><b>Annexe X</b></p>	<p>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.</p> <p>En ce qui concerne les examens médicaux, le Conseil d'État suggère d'appliquer, pour les conducteurs de tramways, les exigences retenues pour les chauffeurs de bus. En effet, la directive 2014/85/UE de la Commission du 1er juillet 2014 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire a pris en considération les nouvelles connaissances scientifiques relatives aux pathologies qui affectent l'aptitude à la conduite, concernant notamment l'évaluation des risques associés pour la sécurité routière et de l'efficacité avec laquelle les traitements préviennent lesdits risques. De nombreuses études et recherches publiées récemment ont confirmé que le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil constituait l'un des facteurs de risque les plus importants d'accidents de la route. Par conséquent, cette pathologie a été prise en considération dans le cadre de la législation de l'Union européenne relative au permis de conduire. Ainsi, le point 6.2.3 de l'article 77 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 prévoit que, pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, les intéressés porteurs d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil, modéré ou sévère, sous traitement sont soumis à un examen médical régulier, au moins chaque année, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue. Le Conseil d'État propose de faire figurer une telle disposition dans l'annexe sous revue.</p>	<p><b>Le niveau de scolarité est précisé dorénavant à l'article 71 et retiré de cette annexe (la meilleure option)</b>  <b>Par conséquent, la proposition ACF est de supprimer le point 4 de l'annexe X</b></p> <p><b>Propositions ACF</b></p> <p><b>2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY AVANT AFFECTATION</b></p> <p><b>3. EXAMENS PERIODIQUES APRES DELIVRANCE DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY AFFECTATION</b></p>
<p><b>Annexe XI</b></p>	<p>Sans observation</p>	
<p><b>Nouvelle Annexe XII</b></p>		<p><b><u>Amendement 50</u></b></p> <p><b>Annexe XII :</b>  Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte</li> <li>2) La position professionnelle du formateur</li> <li>3) L'ingénierie pédagogique</li> <li>4) L'animation de la formation et les outils d'animation</li> <li>5) Gérer la diversité et les situations difficiles en formation</li> <li>6) L'évaluation de la formation</li> </ol>

