



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 09 mars 2017

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 janvier 2017
2. 7034 Projet de loi ayant pour objet
  - A) la sécurité du tramway ;
  - B) de modifier
    - a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,
    - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics,
    - c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer et
    - d) l'article L. 215-1 du Code du travail
  - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
  - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Premier bilan de l'accident ferroviaire du 14 février 2017
4. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. André Bauler, remplaçant M. Max Hahn  
Mme Taina Bofferding, remplaçant M. Yves Cruchten  
M. Marcel Oberweis, remplaçant M. Aly Kaes

M. Mars Di Bartolomeo, observateur

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des

Infrastructures

M. Jeannot Poeker, Mme Alessia Rossi, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

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

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

M. Marc Hoffman, M. Marc Wengler, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, Administration parlementaire

Excusé : M. Max Hahn

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 janvier 2017**

Les projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 janvier 2017 sont approuvés.

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

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat sur base du document repris en annexe du présent procès-verbal.

Madame la Présidente-Rapporteuse présente ensuite son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

### **3. Premier bilan de l'accident ferroviaire du 14 février 2017**

Après quelques paroles d'introduction lors desquelles Monsieur le Ministre remercie les CFL ainsi que toutes les autres instances ayant contribué à la gestion des suites de l'accident, il est rappelé que deux enquêtes sont actuellement en cours, à savoir :

- une enquête judiciaire diligentée par le Parquet de Luxembourg, ayant lui-même mandaté un expert indépendant, visant à déterminer les diverses responsabilités ;
- une enquête technique réalisée par l'Administration des enquêtes technique (AET), dont le but sera de proposer des recommandations sur les mesures susceptibles de contribuer à éviter à l'avenir la reproduction d'un accident similaire.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il est à ce jour impossible de déterminer quelles sont les causes exactes de l'accident et qu'il appartient donc aux enquêteurs de les identifier ; il prône à cet égard le strict respect du secret de l'instruction et demande qu'aucune spéculation ne soit faite, tout en regrettant que des fausses rumeurs puissent être véhiculées. Dans ce contexte et suite à la demande expresse d'un membre de la Commission de prononcer le huis-clos afin de recevoir plus de détails à propos de l'enquête en cours, Monsieur le Ministre signale qu'en vertu du principe de la séparation des pouvoirs, il ne détient aucune information sur l'enquête en cours et qu'il ne pourra, dans tous les cas, pas répondre aux questions ayant trait à cette enquête, quand bien même le huis-clos était prononcé. La demande de huis-clos est donc refusée. Suite à une question afférente, il est par ailleurs précisé que la date de la clôture de l'enquête judiciaire est, à ce jour, impossible à déterminer.

Les responsables des CFL rappellent brièvement les circonstances de la collision qui s'est produite le 14 février 2017 vers 8h40, à hauteur de la gare de triage de Bettembourg. Cette collision, schématisée sur le croquis repris en annexe du présent procès-verbal, a impliqué deux trains. Le premier train en cause est une automotrice des CFL transportant des voyageurs, en provenance de Luxembourg et se dirigeant vers la France. Au moment de la collision, aucun voyageur ne se trouvait dans ce train. Seuls s'y trouvaient une contrôleuse, qui a été légèrement blessée et le conducteur, qui n'a pas survécu. Le second train en cause est un train de fret, en provenance de la France et se dirigeant vers Luxembourg. Le conducteur de ce train a été blessé et a dû être hospitalisé, mais il est dorénavant sorti de l'hôpital. L'exploitation des boîtes noires a pu montrer que la collision s'est produite car le conducteur du train de voyageurs des CFL a franchi un signal en position d'arrêt. Il est encore précisé que les travaux de déblaiement et de réparation ont commencé dès que possible après l'intervention des secours et l'analyse des lieux de l'accident par les experts, et se sont poursuivis pendant plusieurs jours.

Les responsables de l'Administration des enquêtes techniques (AET) expliquent avoir été informés quelques minutes après la survenue de la collision, avoir lancé la procédure habituelle en cas d'accident grave et s'être immédiatement rendus sur place. La coopération entre l'AET, la police judiciaire et le Parquet s'est déroulée de manière optimale et a permis d'identifier les données qui devaient être récupérées en priorité et saisies. En sus de contacts avec le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) français, l'AET a par ailleurs rapidement décidé de requérir un soutien technique de la part du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE), qui a dépêché un expert à Luxembourg pendant trois jours. Les boîtes noires des deux trains ont été récupérées dans les jours qui ont suivi ; elles ont pu être consultées dès que l'expert judiciaire mandaté par le juge d'instruction en charge du dossier a été présent. Les données enregistrées sont donc actuellement en cours d'examen.

Suite à ces différentes explications, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- Le train CFL ne circulait pas avec le système de sécurité européen ETCS (*European Train Control System*) car celui-ci est d'emblée désactivé manuellement en gare de Luxembourg pour tous les trains à destination de la France étant donné que ce système n'y est pas encore homologué (sauf pour les TGV) et que le système ne peut pas être enclenché et déclenché par le conducteur durant le trajet. Dans ce cas, il faut donc se rabattre sur le système d'aide à la conduite Memor II+. Alors que l'ETCS est un système extrêmement sophistiqué qui contrôle la vitesse du train de façon permanente et qui intervient par le biais d'un système de freinage automatique dès que nécessaire, le système Memor II+ se borne à contrôler la vitesse du train sur une distance de 800 mètres, depuis le franchissement du crocodile. La vitesse réelle du train est alors comparée tous les 25 mètres à la vitesse de référence déterminée par la courbe de décélération et, en cas de comportement inadapté aux conditions de circulation, le système provoque un freinage d'urgence du train. Après les 800 mètres, la vitesse n'est plus contrôlée jusqu'au signal fixe principal. Étant donné que l'enquête n'a pas encore livré ses conclusions, Monsieur le Ministre tient cependant à signaler qu'il est prématuré de remettre en cause la fiabilité du système Memor II+.
- Le Luxembourg a massivement investi pour l'installation du système ETCS sur son réseau. A l'heure actuelle, l'équipement au sol est entièrement achevé (depuis fin 2014) tandis que l'équipement à bord des trains l'est à 51% et sera entièrement achevé d'ici la fin de l'année 2017. Cet équipement résulte d'une stratégie à long terme de la part des CFL. Le Luxembourg est ainsi le seul réseau en Europe à être entièrement équipé du système ETCS. En effet, selon des chiffres de 2014, seuls 5.000 km sont équipés sur un total de 280.000 km de réseau. Il faut dire que l'installation de ce système coûte très cher et que les grands pays européens font parfois preuve de protectionnisme en la matière en refusant d'homologuer des systèmes non-nationaux. D'où l'importance et l'urgence, de l'avis de Monsieur le Ministre, de mettre en place une interopérabilité accrue au niveau du matériel ferroviaire. Dans ce contexte, il annonce avoir demandé à ce qu'une discussion en ce sens soit portée à l'ordre du jour du Conseil « Transports, Télécommunications et Energie » de juin prochain.
- Quant à l'homologation du système ETCS par nos voisins français, des demandes ont été faites par les autorités luxembourgeoises et Monsieur le Ministre dit avoir bon espoir, après de nombreuses interventions de sa part, que notre matériel sera homologué d'ici quelques mois. La démarche d'homologation comporte cependant plusieurs phases, dont une phase de test, et dure un certain temps.
- Alors que le trafic ferroviaire entre la France et le Luxembourg aurait pu reprendre de façon normale quelques jours après l'accident, les syndicats de la SNCF ont fait valoir un droit de retrait, ce qui a engendré d'importantes perturbations et incommodé de nombreux frontaliers. Tout en dénonçant l'opacité des informations venant du Luxembourg, l'intersyndicale CGT-CFDT-Sud Rail a en effet exigé davantage de garanties de sécurité avant de reprendre le travail. Monsieur le Ministre déplore ces récents développements, tout en félicitant les CFL pour leur gestion de ces perturbations (mise en place de bus de substitution et d'agents supplémentaires en gare pour seconder les usagers). Monsieur le Ministre rappelle que la colère des syndicats français a été attisée par la décision des CFL de fermer un tronçon de la voie où a eu lieu l'accident sans prévenir la SNCF, ceci en vue de faciliter le travail des enquêteurs. Il estime irréalistes les revendications syndicales et déplore la volonté de désinformation et le refus de dialoguer. Monsieur le Ministre dénonce également les spéculations complètement déplacées lancées sur le net, quant à un deuxième corps retrouvé. Suite

à de nombreuses interventions au niveau politique et à des discussions bilatérales entre CFL et SNCF, le trafic devrait reprendre tout à fait normalement à partir du début de la semaine prochaine.

- De l'avis d'un membre de la Commission, les trains circulant aux heures de pointe ont atteint un degré de saturation allant jusqu'à mettre en danger les usagers, qui se retrouvent souvent debout, serrés les uns contre les autres et impuissants face à un éventuel freinage d'urgence. Il estime d'ailleurs que l'accident du 14 février dernier aurait pu être autrement plus tragique s'il avait eu lieu à une heure de grande affluence. Dans ce contexte, il évoque l'idée de mettre en place une capacité maximale qui, si elle était dépassée, interdirait aux usagers de continuer à entrer dans le train. Les responsables des CFL confirment qu'actuellement, alors que seul un tiers des trains habituels fonctionnent, la situation est explosive et rappellent que le vendredi 3 mars au soir, des bousculades ont eu lieu en gare de Luxembourg, alors que plusieurs milliers d'usagers souhaitaient accéder au même quai et que la police a dû intervenir pour canaliser le flux. Dans une situation normale, si effectivement les trains sont très remplis, le personnel des CFL veille au respect des normes de sécurité, à savoir 6 personnes en position debout par m<sup>2</sup>.
- Chacun des deux trains impliqués dans la collision étaient en retard par rapport à l'horaire prévu et le poste d'aiguillage a, en l'occurrence, pris la décision de donner la priorité au train de marchandises plutôt qu'au train de voyageurs. Suite à une question afférente, il est précisé que la décision de prioriser un train plutôt qu'un autre relève uniquement du poste d'aiguillage, après que celui-ci ait examiné la situation globale du trafic et évalué la meilleure marche à suivre pour en assurer la fluidité. Dans ce contexte, il est souligné qu'un train de voyageurs n'aura en aucun cas automatiquement la priorité par rapport à un train de fret.
- D'une manière générale, la coordination des secours s'est déroulée de façon optimale et aucune critique n'a été émise quant aux actions entreprises. Les secours ont très rapidement été sur place et il y a eu une bonne collaboration entre les différentes instances impliquées. Il va cependant de soi que des réunions de débriefing seront organisées afin de faire le bilan de ce qui s'est bien - ou moins bien - déroulé, d'améliorer le mode opératoire et, le cas échéant, de prévoir des actions correctrices pour le futur.
- Une fois que la nouvelle ligne ferroviaire entre Bettembourg et Luxembourg sera achevée, sa mise en service impliquera une capacité de trafic sensiblement accrue. De ce fait, malgré l'augmentation effective du trafic, celui-ci ne se discernera pas dans la pratique. De la sorte, des mesures de sécurité supplémentaires ne se justifient pas à l'endroit de l'accident.
- La procédure de recrutement du personnel des CFL exige qu'un bilan psychologique soit établi pour les conducteurs de trains et que ce bilan soit renouvelé tous les dix ans.
- Dans le cadre des travaux d'infrastructure ferroviaire à réaliser à Dudelange et suite à une suggestion d'un membre de la Commission, Monsieur le Ministre déclare qu'il serait opportun de réfléchir à la faisabilité de la réalisation d'un arrêt supplémentaire afin de desservir la Zone Industrielle Riedgen.
- Les responsables des CFL précisent que le système MEMOR II+ n'avait, avant l'accident du 14 février dernier, jamais failli dans le cadre des dépassements de signaux analysés pour les années 2015 et 2016. En 2016, trois incidents similaires de dépassement de signaux d'arrêt ont été enregistrés et, à chaque fois, le freinage d'urgence a été enclenché automatiquement.

- Suite à une question afférente, il est par ailleurs précisé qu'un dispositif d'encadrement approprié a rapidement été déclenché à l'égard de la famille endeuillée.

#### **4.            Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 31 mars 2017

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché

Amendements	Avis complémentaire Conseil d'Etat N° 51.817, séance du 28.02.2017	Modifications retenues
<p><b>Intitulé</b></p>	<p align="center"><b>Intitulé</b></p> <p>En supprimant l'article 96 initial de la loi en projet, il y a lieu de procéder en conséquence à la suppression à l'intitulé de la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. L'intitulé du projet de loi sous avis se lira dès lors comme suit :</p> <p>« Projet de loi ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant :</p> <p>1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ;</p> <p>2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant</p> <p>a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques,</p> <p>b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et</p> <p>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 ;</p> <p>3° l'article L. 215-1 du Code du travail ».</p>	<p>L'intitulé du projet de loi sous avis se lira dès lors comme suit :</p> <p>« Projet de loi ayant pour objet la sécurité du tramway et modifiant :</p> <p>1° la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ;</p> <p>2° la loi modifiée du 30 avril 2008 portant</p> <p>a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques,</p> <p>b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et</p> <p>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 ;</p> <p>3° l'article L. 215-1 du Code du travail ».</p>
<p><b><u>Amendement 1 portant sur l'article 2, point 1 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)</u></b></p> <p>Le nouvel article 1<sup>er</sup> point 1 est modifié comme suit :</p> <p><i>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 ;</i></p>	<p><u>Amendements 1 et 2</u></p> <p>Les amendements sous revue permettent au Conseil d'État de lever les oppositions formelles concernant, d'un côté, le point 1 du nouvel article 1<sup>er</sup> et, de l'autre côté, le point 3 du même article. Ils n'appellent pas d'autre observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 2 portant sur l'article 2, point 3 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)</u></b></p> <p>Au point 3 du nouvel article 1<sup>er</sup>, le terme « notamment » est supprimé.</p>		<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 3 portant sur l'article 2, point 8 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)</u></b></p> <p>Le point 8 du nouvel article 1<sup>er</sup> est remplacé comme suit :</p> <p><i>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 ») ;</i></p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 4 portant sur l'article 2, point 20 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)</u></b></p> <p>Le point 20 du nouvel article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :</p>	<p>L'amendement portant sur le point 20 du nouvel article 1<sup>er</sup> fait suite à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit de l'article 41 initial et n'appelle pas d'autre observation. Partant, l'opposition formelle à l'égard de l'article 41 initial (article 35</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></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>nouveau) est levée.</p>	
<p><b><u>Amendement 5 portant sur l'article 2, point 23 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)</u></b></p> <p>Le point 23 du nouvel article 1<sup>er</sup> 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>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 6 portant sur l'article 2, point 51 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)</u></b></p> <p>Le point 51 du nouvel article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :</p> <p>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 ;</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 7 portant sur l'article 2, point 52 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)</u></b></p> <p>Le point 52 du nouvel article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :</p> <p>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 ;</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 8 portant sur l'article 4 point a) initial (nouvel article 3)</u></b></p> <p>Le point a) du nouvel article 3 est remplacé comme suit :</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>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 9 portant sur l'article 8 initial (nouvel article 7)</u></b></p> <p>Les paragraphes (1), (2) et (4) du nouvel article 7 sont remplacés par les libellés suivants :</p>	<p>Par l'amendement sous revue, les auteurs répondent à l'opposition formelle que le Conseil d'État avait soulevée à l'égard du projet initial prévoyant que l'Administration des chemins de fer peut établir et</p>	<p>« Art. 7. (1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. <b><u>Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de</u></b></p>



<p>(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 :</p> <p>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.</p> <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. Le rapport de sécurité contient :</p> <p>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>publier les règles nationales de sécurité. Le libellé du nouvel article 7 prévoit désormais que ces règles sont fixées par règlement grand-ducal. L'amendement fixe en outre les principes et les points essentiels de ce règlement grand-ducal. <u>Partant, le Conseil d'État peut lever son opposition formelle.</u></p> <p>À défaut pour la loi d'indiquer les personnes ou les autorités chargées de l'élaboration des règles visées, le Conseil d'État propose de libeller le début de la deuxième phrase de l'article de la façon suivante :</p> <p>« Un règlement grand-ducal <u>détermine</u> les règles nationales de sécurité qui concernent : ... »</p>	<p><b><u>sécurité qui concernent :</u></b></p> <p>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.</p> <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. Le rapport de sécurité contient :</p> <p>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><b><u>Amendement 10 portant sur l'article 14 initial (nouvel article 13)</u></b></p> <p>Le dernier alinéa du nouvel article 13 est supprimé.</p>	<p>Le Conseil d'État peut lever son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 14 initial notamment pour non-respect de l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 11 portant sur l'article 20 initial (nouvel article 19)</u></b></p> <p>Le nouvel article 19 est libellé comme suit :</p> <p><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</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>

<p>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>		
<p><b>Amendement 12 portant sur l'article 21 initial (nouvel article 20)</b></p> <p>Le nouvel article 20 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. 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>L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 21 initial. À l'alinéa 2, il est cependant indiqué d'écrire « <u>au niveau</u> de la conception » au lieu de « aux niveaux de la conception ».</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. La prestation de gestion de l'infrastructure de tramway exige de la part de l'entité la détention d'un agrément de sécurité. L'autorité compétente atteste par cet agrément l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure <u>au niveau</u> de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.</p>
<p><b>Amendement 13 portant sur l'article 22 initial (nouvel article 21)</b></p> <p>Le nouvel article 21 est libellé comme suit :</p> <p><b>Art. 21.</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 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. Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut. Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entité requérante. L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.</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). Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à</p>	<p>L'amendement sous examen porte sur le nouvel article 21. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, le Conseil d'État est à se demander s'il ne s'agit pas des entités prévues à l'article 10 auxquelles il est fait référence. Le cas échéant, le renvoi doit être corrigé.</p> <p>Au paragraphe 3, il est prévu que le ministre approuve la méthode d'évaluation des demandes de certification de sécurité élaborée par l'Administration. Deux lectures sont possibles.</p> <p>Si cette « méthode d'évaluation » détaille l'évaluation portant sur le respect des critères d'éligibilité des demandes de certification, son adoption par le ministre est à considérer comme un acte réglementaire et le Conseil d'État doit s'opposer formellement au texte sous examen étant donné que, d'après l'article 36 de la Constitution, la loi ne peut conférer un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement.<sup>1</sup> L'attention sur le fait que la méthode d'évaluation relève d'une matière réservée à la loi de par l'article 11(6) de la Constitution. Si les auteurs envisagent de renvoyer à un règlement grand-ducal, les critères prévus à l'article 32(3) de la Constitution doivent être respectés. Le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que la méthode d'évaluation relève d'une matière réservée à la loi de par l'article 11(6) de la Constitution.</p> <p>Par contre, si les auteurs visent par « la méthode d'évaluation » des éléments exclusivement procéduraux liés à l'examen des demandes de certification, le Conseil d'État est d'avis qu'il n'y a pas lieu de fixer dans la loi les règles d'adoption des procédures liées au fonctionnement interne à l'Administration. <b><u>La suppression du paragraphe sous examen s'impose par conséquent.</u></b></p> <p><b><u>En renvoyant à son examen relatif au paragraphe 3, le Conseil d'État exige également la suppression de l'ajout au</u></b></p>	<p>Le nouvel article 21 est libellé comme suit :</p> <p><b>Art. 21.</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 prévues à l'article 10, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de la certification de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.</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. Si l'entité requérante ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut. Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entité requérante. L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.</p> <p>(3) Le ministre peut à tout instant vérifier le respect des conditions de validité de la certification de sécurité. Le cas échéant, le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la certification de sécurité. L'entité titulaire de la certification de sécurité est tenue d'avertir l'Administration de tout manquement et de toute modification substantielle ayant une portée sur les conditions de validité. Le ministre, après avis de l'Administration, procède au retrait de la certification en cas de manquement grave ou répété par une</p>

<p><i>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.</i></p>	<p><b>paragraphe 4.</b></p> <p>1 Arrêt n° 01/98 de la Cour constitutionnelle du 6 mars 1998. 2 Voir examen de l'article 7 initial du projet de loi sous avis. Avis du Conseil d'État n° 51.817 du 23 décembre 2016.</p>	<p><i>entité ou si elle ne remplit plus les conditions de validité requises.</i></p>
<p><b><u>Amendement 14 portant sur l'article 23 initial (nouvel article 22)</u></b></p> <p>Le nouvel article 22 est libellé comme suit :</p> <p><b>Art. 22.</b> (1) <i>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.</i></p> <p>(2) <i>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.</i></p>	<p>Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu de préciser les « activités » que les entités doivent exercer à titre principal. Tel que le paragraphe est libellé, il ne ressort pas que ces activités principales sont nécessairement soit la traction de tramways soit la gestion de l'infrastructure de tramway.</p> <p>Le Conseil d'État propose dès lors de libeller le paragraphe 1<sup>er</sup> de la façon suivante :</p> <p>«(1) Afin de pouvoir obtenir une certification en matière de sécurité, les entités prévues à l'article 10 doivent répondre aux conditions suivantes :</p> <p>a) être établies au Luxembourg et y disposer d'un siège d'opération ;</p> <p>b) exercer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway à titre principal.»</p> <p>L'amendement n'appelle pas d'autre observation. Partant, le Conseil d'État peut lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 23 initial.</p>	<p>Le nouvel article 22 est libellé comme suit :</p> <p><b>«Art. 22.</b> (1) Afin de pouvoir obtenir une certification en matière de sécurité, les entités prévues à l'article 10 doivent répondre aux conditions suivantes :</p> <p>a) être établies au Luxembourg et y disposer d'un siège d'opération ;</p> <p>b) exercer la traction des tramways ou la gestion de l'infrastructure de tramway à titre principal.»</p> <p>(2) <i>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. »</i></p>
<p><b><u>Amendement 15 portant sur l'article 24 initial (nouvel article 23)</u></b></p> <p>Le paragraphe 1<sup>er</sup> du nouvel article 23 est libellé comme suit :</p> <p>(1) <i>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.</i></p> <p>Au point j), les termes « un audit interne régulier » sont remplacés par « au moins un audit annuel ».</p>	<p>Le Conseil d'État propose de reprendre au paragraphe 1<sup>er</sup> le libellé du nouvel article 20 et de le formuler de la façon suivante :</p> <p>« (1) La certification atteste l'acceptation du système de gestion de la sécurité mis en place par l'entité. Elle précise les activités couvertes. »</p>	<p>Le paragraphe 1<sup>er</sup> du nouvel article 23 est libellé comme suit :</p> <p>« (1) La certification atteste l'acceptation du système de gestion de la sécurité mis en place par l'entité. Elle précise les activités couvertes. »</p> <p>Au point j), les termes « un audit interne régulier » sont remplacés par « au moins un audit annuel ».</p>
<p><b><u>Amendement 16 portant sur l'article 28 initial (nouvel article 27)</u></b></p> <p>Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est supprimée.</p> <p>Un nouveau paragraphe 3 est libellé comme suit :</p> <p>(3) <i>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</i></p>	<p>Afin de renforcer la précision du texte, le Conseil d'État propose de remplacer le terme « certifier » par celui de « attester », étant donné que la compétence relative aux certifications prévues dans le projet sous avis ne revient pas aux requérants. Partant, il propose également de conjuguer le verbe « être » à l'indicatif présent.</p>	<p><i>Au paragraphe 2, alinéas 1 et 2, l'expression « dans les meilleurs délais » est supprimée.</i></p> <p><i>Un nouveau paragraphe 3 est libellé comme suit :</i></p> <p>(3) <i>Le requérant qui demande la mise en service d'un sous-système déterminé doit attester que toutes les mesures appropriées <b>sont</b> prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.</i></p>

<p><i>conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.</i></p> <p><i>La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie.</i></p>		<p><i>La cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie. »</i></p>
<p><b><u>Amendement 17 portant sur l'article 31 initial (nouvel article 29)</u></b></p> <p>La première phrase du nouvel article 29 est libellée comme suit :</p> <p><i>Après la mise en service des sous-systèmes, la vérification a lieu par l'Administration : (...)</i></p>	<p>L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 31 initial.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 18 portant sur l'article 32 initial</u></b></p> <p>L'article 32 est supprimé.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 19 portant sur l'article 33 initial</u></b></p> <p>L'article 33 est supprimé.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 20 portant sur l'article 34 initial</u></b></p> <p>L'article 34 est supprimé.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 21 portant sur l'article 37 initial</u></b></p> <p>L'article 37 est supprimé.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 22 portant sur l'article 38 initial (nouvel article 32)</u></b></p> <p>Au paragraphe (5) du nouvel article 32, les mots « du fabricant et de son mandataire » sont remplacés par « du requérant ».</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 23 portant sur l'article 40 initial (nouvel article 34)</u></b></p> <p>Les paragraphes 2 à 4 du nouvel article 34 sont supprimés</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 24 portant sur l'article 42 initial (nouvel article 36)</u></b></p> <p>Au paragraphe 4 du nouvel article 36, les termes « dans un autre Etat » sont complétés par « de l'Espace économique européen ou en Suisse ».</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 25 portant sur l'article 44 initial (nouvel article 38)</u></b></p> <p>À l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « et les organismes d'évaluation » sont</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>

<p>supprimés.</p> <p>L'alinéa 3 est complété comme suit :</p> <p><i>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.</i></p>		
<p><b><u>Amendement 26 portant sur l'article 47 initial (nouvel article 41)</u></b></p> <p>Il est ajouté <i>in fine</i> le bout de phrase « sur son site internet. »</p>	Sans observation.	<b>Amendement proposé accepté par le CE</b>
<p><b><u>Amendement 27 portant sur l'article 49 initial (nouvel article 42)</u></b></p> <p>Le nouvel article 42 se lira comme suit :</p> <p><b>Art. 42.</b> <i>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.</i>  <i>L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.</i>  <i>Elle comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.</i></p>	Le Conseil d'État demande de remplacer à l'alinéa du nouvel article 42 le terme « Elle » par « La méthode ».	<p><b>Art. 42.</b> <i>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.</i>  <i>L'Administration établit cette méthode soumise à l'approbation du ministre.</i>  <b>La méthode</b> <i>comprend des principes pour surveiller la conformité aux exigences du Chapitre 5 après que le ministre a accordé le certificat.</i></p>
<p><b><u>Amendement 28 portant sur l'article 50 initial</u></b></p> <p>L'article 50 initial est supprimé.</p>	Sans observation.	<b>Amendement proposé accepté par le CE</b>
<p><b><u>Amendement 29 portant sur l'article 51 initial</u></b></p> <p>L'article 51 initial est supprimé.</p>	Sans observation.	<b>Amendement proposé accepté par le CE</b>
<p><b><u>Amendement 30 portant sur l'article 53 initial (nouvel article 44)</u></b></p> <p>Les paragraphes (1) et (2) initiaux sont fusionnés et libellés comme suit :</p> <p><i>(1) Le processus de contrôle du système de gestion de la sécurité établi ci-après, a pour objet de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>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 ;</i></li> <li>- <i>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</i></li> </ul>	Sans observation.	<b>Amendement proposé accepté par le CE</b>

<p>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;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés;</li> <li>- identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive ou corrective si des manquements pertinents sont constatés.</li> </ul> <p>Le paragraphe (3) initial devient le nouveau paragraphe (2).</p>		
<p><b><u>Amendement 31 portant sur l'article 59 initial (nouvel article 49)</u></b></p> <p>Le début de phrase du paragraphe (1) « S'il n'existe pas de règle nationale » est supprimé.</p>	<p>L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 59 initial.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 32 portant sur l'article 61 initial (nouvel article 51)</u></b></p> <p>Le paragraphe (4) est supprimé.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 33 portant sur l'article 64 initial (nouvel article 54)</u></b></p> <p>La référence à « l'article 63, paragraphe 1, point a) » est remplacée par « l'article 53 points a) et b) ».</p>	<p>Il y a lieu d'écrire : « <b>Art. 54.</b> Dans les cas visés à l'article 53, points a) et b), ... »</p>	<p>« <b>Art. 54.</b> Dans les cas visés à l'article 53, points a) et b), ... »</p>
<p><b><u>Amendement 34 portant sur l'article 68 initial (nouvel article 58)</u></b></p> <p>Le nouvel article 58 se lira comme suit :</p> <p><b>Art. 58.</b> (1) <i>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.</i></p> <p>(2) <i>L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.</i></p>	<p>Dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du texte, le Conseil d'État propose de libeller le paragraphe 1<sup>er</sup> de la façon suivante :</p> <p>« <b>Art. 58.</b> (1) Dans leurs rapports annuels sur la sécurité, chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état de leur expérience quant à l'exploitation du système tramway. Ces rapports contiennent également un résumé des changements apportés à la gestion de la sécurité. »</p>	<p>Le nouvel article 58 se lira comme suit :</p> <p><b>« Art. 58.</b> (1) <i>Dans leurs rapports annuels sur la sécurité, chaque gestionnaire de l'infrastructure, chaque entreprise de tramway et chaque entité en charge de la maintenance font état de leur expérience quant à l'exploitation du système tramway. Ce rapport contient également un résumé des changements appliqués.</i></p> <p>(2) <i>L'Administration rend compte, dans son rapport annuel sur la sécurité, de son expérience en relation avec l'exploitation du système tramway.</i></p> <p><b><u>Explications :</u></b></p> <p>L'on a repris la première phrase proposée par le Conseil d'Etat. En ce qui concerne la deuxième phrase, il est proposé de garder notre libellé alors que la proposition du Conseil d'Etat est plus limitative dans la mesure où les changements se limiteraient alors « à la gestion de la sécurité » alors que notre proposition viserait</p>

		« tous les changements appliqués. »  Après concertation avec le Secrétariat du Conseil d'Etat, cela est admissible sans susciter la nécessité d'un amendement.
<p><b><u>Amendement 35 portant sur l'article 70 initial (nouvel article 60)</u></b></p> <p>Le paragraphe (1) du nouvel article 60 est remplacé par le texte suivant :</p> <p><i>(1) Pour être admis et maintenu à la fonction de conducteur, celui-ci doit être titulaire de la certification requise consistant en :</i></p> <p><i>a) une licence valide de conducteur attestant qu'il remplit des conditions énumérées à l'article 61 ;</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>L'amendement sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État qui peut dès lors lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 70 initial. Le Conseil d'État se doit cependant d'attirer l'attention des auteurs du projet sur le fait que <u>le texte coordonné diffère sur un point substantiel du libellé de l'amendement. En effet, le texte coordonné contient toujours le terme « minimales » à la lettre a), terme qui était à l'origine de l'opposition formelle.</u></p>	<p><b>A adapter le texte coordonné</b></p>
<p><b><u>Amendement 36 portant sur l'article 71 initial (nouvel article 61)</u></b></p> <p>Les paragraphes (2) et (3) sont remplacés par le texte suivant :</p> <p><i>(2) Le candidat doit au moins avoir suivi avec succès une classe de 9<sup>ème</sup> de l'enseignement secondaire technique ou bien une classe de 5<sup>ème</sup> 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.</i></p> <p><i>(3) Le candidat doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.</i></p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 37 portant sur l'article 72 initial (nouvel article 62)</u></b></p> <p>Au deuxième alinéa du paragraphe (1), le mot « médecin » est complété par les mots « du travail ».</p> <p>Le paragraphe (1) est complété par l'alinéa suivant :</p> <p><i>Aux fins de leur reconnaissance, les psychologues doivent fournir les documents suivants :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>une copie de leurs diplômes et</i></li> <li>- <i>un justificatif d'une expérience d'au moins cinq ans dans le domaine concerné.</i></li> </ul> <p>Le paragraphe (2) est remplacé par le texte suivant :</p> <p><i>(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</i></p>	<p>L'amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.</p> <p>Le Conseil d'État attire l'attention des auteurs du projet sur le fait que le nouvel article 62, paragraphe 1<sup>er</sup>, du texte coordonné prévoit que l'examen médical et l'examen psychologique auxquels les candidats à la fonction de conducteur doivent se soumettre portent sur les critères indiqués à l'annexe XII du projet sous avis. Or, l'annexe XII concerne les compétences professionnelles des formateurs et non les exigences médicales et psychologiques des conducteurs qui sont détaillées à l'annexe X. Il y a lieu de revoir la référence au texte coordonné.</p>	<p><b>A adapter le texte coordonné</b></p>

<p><i>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.</i></p> <p>Le deuxième alinéa du paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant :</p> <p><i>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.</i></p> <p>Le paragraphe (6) est supprimé.</p>		
<p><b><u>Amendement 38 portant sur l'article 73 initial (nouvel article 63)</u></b></p> <p>Les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant :</p> <p><i>(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</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Photocopie d'un document d'identité en cours de validité</i></li> <li>• <i>Pièce justificative du niveau scolaire</i></li> <li>• <i>Certificat d'aptitude psychologique</i></li> <li>• <i>Certificat d'aptitude physique.</i></li> <li>• <i>Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.</i></li> </ul> <p><i>(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.</i></p>	<p>L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 73 initial.</p> <p>Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, il est indiqué d'écrire « en son nom propre » si l'employeur est visé ou « au nom de celui-ci » si le candidat visé, et au paragraphe 2, il y a lieu de remplacer les mots « de fonctions » par « de la fonction ».</p>	<p>Les paragraphes (1) et (2) sont remplacés par le texte suivant :</p> <p><i>(1) Toute demande de licence est introduite auprès de l'Administration par le candidat ou par l'employeur agissant <b>au nom de celui-ci.</b></i> <i>Toute demande doit être accompagnée des documents suivants :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Photocopie d'un document d'identité en cours de validité</i></li> <li>• <i>Pièce justificative du niveau scolaire</i></li> <li>• <i>Certificat d'aptitude psychologique</i></li> <li>• <i>Certificat d'aptitude physique.</i></li> <li>• <i>Photocopie du permis de conduire de la catégorie B valide sur le territoire national.</i></li> </ul> <p><i>(2) Le contrôle du respect des conditions visées aux articles 61 et 62 requises pour l'exercice de <b>la</b> fonction de conducteur revient à l'Administration. L'Administration émet une licence numérotée et établie au nom du candidat intéressé et l'inscrit dans le registre des licences visé au paragraphe 5.</i></p>
<p><b><u>Amendement 39 portant sur l'article 76 initial (nouvel article 66)</u></b></p> <p>Le nouvel article 66 se lira comme suit :</p> <p><b>Art. 66.</b> <i>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.</i></p>	<p>Le Conseil d'État se demande pourquoi le texte sous examen prévoit que l'employeur doit s'assurer des compétences professionnelles du formateur alors que ceci n'est pas prévu pour la condition relative à l'expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway. Il propose dès lors de libeller les phrases 2 et 3 du nouvel article 66 de la façon suivante :</p> <p>« Celui-ci doit s'assurer que le formateur dispose :</p> <p>a) des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII ; b) d'une expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway et c) d'une habilitation à la conduite sur le réseau de l'employeur. »</p>	<p>Le nouvel article 66 se lira comme suit :</p> <p><b>« Art. 66.</b> <i>La formation à l'habilitation est dispensée et sanctionnée par un formateur désigné par l'employeur. Celui-ci doit s'assurer que le formateur dispose :</i></p> <p>a) <i>des compétences professionnelles dans le domaine de la formation indiquées à l'annexe XII ;</i> b) <i>d'une expérience à la conduite d'au moins cinq ans sur un réseau tramway et</i> c) <i>d'une habilitation à la conduite sur le réseau de l'employeur. »</i></p>



<p><b><u>Amendement 40 portant sur l'article 78 initial (nouvel article 68)</u></b></p> <p>La dernière phrase du paragraphe (2) point a) est remplacée comme suit :</p> <p><i>Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 3 et 4 l'article 62.</i></p> <p>Le dernier tiret du paragraphe (2) point b) est remplacé par le texte suivant :</p> <p><i>- en cas de restitution de la licence suspendue pour des raisons médicales en conformité de l'article 69.</i></p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 41 portant sur l'article 80 initial (nouvel article 70)</u></b></p> <p>Le nouvel article 70 est modifié comme suit :</p> <p>À 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>Au dernier alinéa, les mots « cette formation complémentaire » sont remplacés par « la formation ».</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 42 portant sur l'article 82 initial (nouvel article 72)</u></b></p> <p>Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant :</p> <p><i>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,</i></p> <p><i>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)</i></p> <p><i>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).</i></p> <p>L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit :</p> <p><i>Le retrait ou la suspension d'une habilitation sous point c) est effectué par l'employeur.</i></p>	<p>L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 82 initial. Le Conseil d'État demande cependant de libeller le dispositif de telle façon qu'il en ressorte clairement que la suspension de l'habilitation est le résultat d'un échec du titulaire lors d'une vérification périodique telle que prévue à l'article 70 b) et le retrait la suite d'un échec supplémentaire lors d'une vérification complémentaire à cette vérification périodique.</p> <p>Partant il propose de rédiger l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article de la façon suivante :</p> <p>« Si le titulaire d'une habilitation échoue lors d'un examen prévu à l'article 70 b) dans le cadre de la vérification périodique des compétences professionnelles telles que prévues à l'article 65 b), c) et d), l'habilitation est suspendue.</p> <p>Si, par la suite, il échoue également lors d'un examen complémentaire de rattrapage visant ces mêmes compétences professionnelles, l'habilitation est retirée. »</p>	<p>Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« Si le titulaire d'une habilitation échoue lors d'un examen prévu à l'article 70 b) dans le cadre de la vérification périodique des compétences professionnelles telles que prévues à l'article 65 b), c) et d), l'habilitation est suspendue.</p> <p>Si, par la suite, il échoue également lors d'un examen complémentaire de rattrapage visant ces mêmes compétences professionnelles, l'habilitation est retirée. »</p> <p>L'avant-dernier alinéa est remplacé comme suit :</p> <p><i>Le retrait ou la suspension d'une habilitation sous point c) est effectué par l'employeur.</i></p>
<p><b><u>Amendement 43 portant sur l'article 95 initial (nouvel article 85)</u></b></p> <p>Le nouvel article 85 est libellé comme suit :</p> <p><b>Art. 85.</b> <i>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</i></p>	<p>L'article 85, tel qu'il est proposé par l'amendement sous examen, appelle deux observations de la part du Conseil d'État.</p> <p>Premièrement, il faut distinguer deux cas de figure qui peuvent donner lieu à des litiges de nature différente. Si le litige porte sur une licence établie par l'Administration, il est de nature administrative et</p>	<p><b>Le nouvel article 85 est supprimé</b></p>

<p><i>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.</i></p>	<p>relève de la compétence des juridictions administratives. Si, par contre, le litige porte sur une habilitation établie par l'employeur, il est de nature civile et relève de la compétence des juridictions judiciaires</p> <p>Deuxièmement, à la lecture du commentaire de l'amendement, le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs entendent par « requête de révision » un « recours gracieux » considéré comme une étape obligatoire et préalable à la saisine de la juridiction compétente. Il est à noter que, d'après le texte sous revue, la « requête de révision » est soumise au ministre « s'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence », mais que, lorsqu'il s'agit d'un « différend au sujet d'une habilitation », c'est le « différend » (et non pas une requête) qui est soumis à l'Administration. Cette singularité mise à part, il faut relever, <i>primo</i>, que la notion de « requête de révision » est inconnue en droit administratif luxembourgeois, <i>secundo</i>, qu'il ne peut pas s'agir d'un recours, alors que le résultat de la démarche ne serait pas une décision mais un avis motivé et, <i>tertio</i>, à supposer que la « requête de révision » puisse être qualifiée de recours, ce qui n'est pas le cas, il ne pourrait pas s'agir d'un recours gracieux, étant donné qu'un recours gracieux est toujours possible et qu'il n'est jamais obligatoire.</p> <p>Le Conseil d'État attire, par ailleurs, l'attention des auteurs sur une problématique en droit du travail. Si un conducteur de tramway perd son habilitation, il risque le licenciement. L'employeur pourrait être tenté de tout faire pour qu'un salarié dont il souhaite terminer le contrat de travail sans disposer d'un motif valable, perde son habilitation.</p> <p>Le salarié devra, en cas de licenciement pour perte de l'habilitation, attaquer la décision de licenciement devant le Tribunal du travail. Afin de prouver que le licenciement découlant du retrait de l'habilitation est abusif, il devra également introduire une requête en révision et, le cas échéant, faire un recours contre la décision confirmant le retrait de l'habilitation. L'employeur dispose d'un pouvoir important de terminer le contrat de travail, même s'il est encadré, et le salarié devra multiplier les procédures pour avoir gain de cause.</p> <p>En s'appuyant sur les développements qui précèdent, le Conseil d'État ne trouve pas indiqué d'introduire une procédure administrative à propos des habilitations. En ce qui concerne les licences, la procédure administrative non contentieuse trouve à s'appliquer, de sorte qu'il est inutile d'introduire à cet égard une procédure différente. L'article en question peut dès lors être omis.</p>	
<p><b><u>Amendement 44 portant sur l'article 99 initial</u></b></p> <p>L'article 99 initial est supprimé.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 45 portant sur l'article 100 initial (nouvel article 88)</u></b></p> <p>Le paragraphe (2) de l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 30 avril</p>	<p>Par l'amendement sous examen, les auteurs élargissent le champ d'application de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>

<p>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) <i>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.</i></p>	<p>modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'État et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer aux accidents de la circulation de véhicules sur les voies publiques qui peuvent dès lors faire l'objet d'une enquête technique. Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement.</p>	
<p><b><u>Amendement 46 portant sur l'article 101 initial (nouvel article 89)</u></b></p> <p>Le nouvel article 89 est complété par le texte suivant :</p> <p><i>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 :</i></p> <p><i>- du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements, y inclus le système du tramway et ses sous-systèmes,</i></p>	<p>L'amendement sous examen rend obligatoire l'examen technique à chaque fois que le système du tramway ou ses sous-systèmes sont impliqués dans un accident ou dans un incident grave dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire. De cette façon et uniquement pour les besoins des enquêtes techniques, le tramway est considéré comme faisant partie intégrante du domaine des chemins de fer. Le Conseil d'État peut également marquer son accord avec cet amendement.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 47 portant sur l'article 102 initial (nouvel article 90)</u></b></p> <p>Le nouvel article 90 est remplacé par le texte suivant :</p> <p><i>La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit :</i></p> <p><i>« 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.</i></p> <p><i>(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. »</i></p>	<p>L'amendement sous examen précise la mise en œuvre des enquêtes techniques lors d'accidents ayant entraîné des blessures mortelles à une ou plusieurs personnes dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques, sachant que l'enquête est obligatoire en cas d'implication d'un tramway ou d'un sous-système du tramway. La décision du lancement de l'enquête relève du ministre ayant le Transport routier dans ses attributions, respectivement du directeur de l'Administration des enquêtes techniques. Le Conseil d'État note cependant qu'il est difficile de pouvoir affirmer avant l'enquête technique « qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte par la formulation de recommandations de sécurité » et propose, par conséquent, de reformuler la fin du paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la façon suivante :</p> <p>« à chaque fois qu'il peut être escompté qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte à la suite de la formulation de recommandations de sécurité. »</p> <p>L'amendement sous examen n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État qui peut, par conséquent, lever l'opposition formelle à l'égard de l'article 102 initial.</p>	<p>Le nouvel article 90 est remplacé par le texte suivant :</p> <p><i>La loi précitée du 30 avril 2008 est complétée par un nouvel article 2bis libellé comme suit :</i></p> <p><i>« 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 <b><u>qu'il peut être escompté qu'une amélioration significative de la sécurité peut être atteinte à la suite de la formulation de recommandations de sécurité</u></b></i></p> <p><i>(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. »</i></p>
<p><b><u>Amendement 48 portant sur l'article 106 initial (nouvel article 93)</u></b></p>	<p>L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>

<p>Le paragraphe (3) du nouvel article 93 est remplacé comme suit :</p> <p><i>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.</i></p>	<p>formulée à l'égard de l'article 106 initial.</p>	
<p><b><u>Amendement 49 portant sur l'annexe X</u></b></p> <p>L'intitulé du point 2 est libellé comme suit :</p> <p>« 2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY »</p> <p>L'intitulé du point 3 est libellé comme suit</p> <p>« 3. EXAMENS PERIODIQUES APRES DELIVRANCE DE LA LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY »</p>	<p>Sans observation.</p>	<p><b>Amendement proposé accepté par le CE</b></p>
<p><b><u>Amendement 50 portant introduction d'une nouvelle annexe XII</u></b></p> <p>Il est inséré une nouvelle annexe XII libellée comme suit :</p> <p><b><i>Annexe XII : Les compétences professionnelles du formateur doivent répondre aux critères suivants :</i></b></p> <p><i>Les différents styles d'apprentissage et les spécificités de l'apprentissage adulte</i>  <i>La position professionnelle du formateur</i>  <i>L'ingénierie pédagogique</i>  <i>L'animation de la formation et les outils d'animation</i>  <i>Gérer la diversité et les situations difficiles en formation</i>  <i>L'évaluation de la formation</i></p>	<p>Le Conseil d'État est d'avis que les points énumérés ne constituent pas des critères d'évaluation de la compétence professionnelle des formateurs et propose dès lors de libeller l'annexe XII de la façon suivante:</p> <p>« L'employeur doit s'assurer que les formateurs à l'habilitation des conducteurs disposent des compétences professionnelles relatives aux domaines suivants:</p> <p>a) les différents styles d'apprentissage spécifiques aux adultes ;  b) l'ingénierie pédagogique;  c) l'animation de la formation et les outils d'animation;  d) la position professionnelle du formateur;  e) la gestion de la diversité et des situations difficiles en formation;  f) l'évaluation de la formation. »</p>	<p>Il est inséré une nouvelle annexe XII libellée comme suit :</p> <p>« L'employeur doit s'assurer que les formateurs à l'habilitation des conducteurs disposent des compétences professionnelles relatives aux domaines suivants:</p> <p>a) les différents styles d'apprentissage spécifiques aux adultes ;  b) l'ingénierie pédagogique;  c) l'animation de la formation et les outils d'animation;  d) la position professionnelle du formateur;  e) la gestion de la diversité et des situations difficiles en formation;  f) l'évaluation de la formation. »</p>
	<p><u>Observations générales</u></p> <p>La subdivision de l'article se fait en paragraphes qui se distinguent par un chiffre cardinal arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...), eux-mêmes éventuellement subdivisés en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), ...), sont utilisées pour caractériser des énumérations. Cette manière de procéder permet en même temps d'éviter l'emploi de tirets qui est à écarter. En effet,</p> <p>la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Par ailleurs, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se</p>	

	<p>termine par un point. En procédant de cette manière, les renvois à l'intérieur du dispositif sont à adapter en conséquence.</p> <p>Lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre les parenthèses entourant le chiffre faisant référence au paragraphe dont il s'agit. Il convient donc de systématiquement renvoyer au « paragraphe 1<sup>er</sup> » et non pas au « paragraphe (1) » ou encore au « premier paragraphe ».</p> <p>Il y a lieu d'écrire « chapitre » avec une lettre « c » minuscule.</p> <p>Le terme « ministre » est à écrire avec une lettre « m » minuscule.</p>	
	<p><u>Amendement 43</u></p> <p>Le Conseil d'État demande la suppression, dans la deuxième et la troisième phrase, des termes « d'abord » pour être redondants avec le terme « préalablement » qui les précède, ainsi que le remplacement, à deux reprises, du terme « requête » par celui de « demande » étant donné que le droit luxembourgeois ne connaît aucune forme de requête dénommée « requête de révision ».</p>	<b>Suppression de cet article proposée par le CE</b>
	<p><u>Amendement 46</u></p> <p>Il convient d'écrire « <u>À l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre a), deuxième tiret,</u> de la loi précitée du 30 avril 2008 [...] ».</p>	
	<p><u>Amendement 47</u></p> <p>Il est indiqué d'écrire « directeur de l'Administration des enquêtes techniques ».</p>	
	<p><u>Article 69 nouveau</u></p> <p>Il y a lieu de remplacer au point b) les lettres « aà » par la lettre « à ».</p>	
	<p><u>Article 96 nouveau</u></p> <p>Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, il convient de remplacer la référence «Mémorial », qui n'existe plus sous cette dénomination, par celle de « Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg ».</p>	
	<p><u>Observations finales</u></p> <p>Le Conseil d'État constate des différences entre les amendements au projet de loi sous rubrique et le texte coordonné tenant compte des propositions de la Chambre des députés ainsi que des propositions du Conseil d'État. Ainsi à l'amendement 6, le Conseil d'État soulève la présence de guillemets fermants après le terme « services » au texte coordonné annexé aux amendements sous avis. En outre, au texte de l'amendement 9, les différents éléments de l'énumération sont suivis d'un point-virgule, alors qu'au texte coordonné ceux-ci sont suivis d'une virgule. De plus, au texte</p>	

	de l'amendement 13, le terme « ministre » prend une majuscule au paragraphe 3 de l'article 21 du projet de loi sous avis, tandis qu'au texte coordonné celui-ci est écrit avec une lettre « m » minuscule.	
--	--	--

