

N° 5824**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;**
- B) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et**
- C) de modifier**
- a) la loi modifiée du 28 mars 1997**
- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,**
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),**
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et**
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,**
- b) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et**
- c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

* * *

*(Dépôt: le 20.12.2007)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (5.12.2007).....	2
2) Texte du projet de loi.....	3
3) Exposé des motifs et commentaire des articles.....	13
4) Fiche financière.....	23

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi ayant pour objet

- A) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- B) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- C) de modifier
 - a) la loi modifiée du 28 mars 1997
 - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,
 - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
 - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
 - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,
 - b) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
 - c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Château de Berg, le 5 décembre 2007

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre I – *Objet, champ d'application et définitions*

Art. 1er. La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion, le développement, l'amélioration et le contrôle de la sécurité des chemins de fer au Luxembourg, tout en tenant compte de l'évolution de la législation communautaire ainsi que du progrès technique et scientifique.

Elle a pour objet de transposer en droit luxembourgeois la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

Art. 2. La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, ils ne sont pas couverts par les dispositions prévues par la présente loi. Un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

Art. 3. Aux fins de la présente loi, on entend par:

- a) „système ferroviaire“, l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;
- b) „système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse“, l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour être parcourues à grande vitesse, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- c) „système ferroviaire transeuropéen conventionnel“, l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 2001/16/CE du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- d) „sous-systèmes“, le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- e) „interopérabilité“, l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
- f) „spécifications techniques d'interopérabilité“ en abrégé „STI“, les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
- g) „constituants d'interopérabilité“, tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de „constituant“ recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels;

- h) „objectifs de sécurité communs“ en abrégé „OSC“, les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;
- i) „méthodes de sécurité communes“ en abrégé „MSC“, les méthodes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;
- j) „système de gestion de la sécurité“, l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;
- k) „accident“, un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- l) „accident grave“, 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 d'euros;
- m) „incident“, tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
- n) „Agence ferroviaire européenne“ en abrégé „Agence“, l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne;
- o) „Administration des Chemins de Fer“, l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive 2004/49/CE.

Chapitre II – Administration des Chemins de Fer

Art. 4. Il est créé une Administration des Chemins de Fer (ACF), appelée ci-après „Administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après désigné le ministre. Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Chemins de Fer qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de l'Administration est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément aux articles 10 et 11 de la présente loi. L'Administration peut s'assurer l'assistance technique d'experts selon ses besoins.

Art. 5. 1. L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

- a) délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments 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 en sont remplies;
- b) vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;
- c) autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
- d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau

ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;

- e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois;
- f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
- g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
- h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
- i) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

Les différentes missions de l'Administration peuvent être précisées par règlement grand-ducal.

2. L'Administration se voit confier en outre la mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. A cette fin, elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues respectivement aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 6. Avant le premier septembre de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:

- a) les informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE,
- b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité ferroviaire,
- c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité, ainsi que
- d) les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés.

Elle publie son rapport annuel et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre de l'année suivante.

Art. 7. 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, après en avoir été autorisé par le ministre, confier des missions à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée, à condition que:

- la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à l'entreprise ferroviaire 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 charge des entreprises, organismes et personnes inspectées ou contrôlées.

3. L'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Elle a accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et procède aux vérifications nécessaires.

4. Quiconque empêche ou entrave sciemment, de quelque manière que ce soit, 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. Est notamment considéré comme empêchant ou entravant sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, le refus opposé à ses agents de donner accès aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires ou de communiquer tous renseignements ou documents demandés.

Art. 8. 1. En vue d'obtenir le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité prévus à la présente loi, le requérant doit adresser sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration des Chemins de Fer.

La demande doit être rédigée en langue française ou allemande. Elle doit être remise en trois exemplaires. Elle indique notamment l'objet de la demande et le relevé des pièces dont le requérant entend se servir. Elle est accompagnée de tous les pièces et documents exigés par la réglementation.

2. Le requérant peut demander des informations sur les modalités d'obtention des certifications. A cette fin, l'Administration dresse notamment un dossier d'information sur les exigences et met gratuitement tous les documents appropriés à la disposition du requérant. Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée du réseau ferré; ils précisent notamment les règles applicables à la partie du réseau en question.

3. 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.

4. L'Administration statue sur 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.

Les décisions de refus sont motivées.

5. Les frais d'instruction de la demande sont à charge du requérant.

6. Les décisions de l'Administration sont susceptibles d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

Art. 9. Dans le cadre de la mise au point du cadre réglementaire, l'Administration consulte toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. Les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

Art. 10. 1. En dehors d'un directeur, le cadre du personnel de l'Administration comprend, dans l'ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants:

a) Dans la carrière supérieure:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:

- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe;
- des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division;
- des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux;
- des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs;
- des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

b) Dans la carrière moyenne du rédacteur:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

- des inspecteurs principaux premiers en rang;
- des inspecteurs principaux;

- des inspecteurs;
- des chefs de bureaux;
- des chefs de bureaux adjoints;
- des rédacteurs principaux;
- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

c) Dans la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs;
- des ingénieurs-techniciens principaux;
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d'ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Le directeur doit être titulaire d'un diplôme de fin d'études universitaires représentant la sanction finale d'un cycle complet d'études universitaires, homologué ou reconnu conformément aux dispositions législatives en vigueur.

La nomination aux fonctions de directeur est faite au gré du Gouvernement.

3. Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

4. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de l'Administration sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

5. La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit:

a) L'article 22 section IV est modifié comme suit:

- au numéro 9 est ajoutée la mention „le directeur de l'Administration des Chemins de Fer“.

b) L'annexe A – classification des fonctions – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:

- au grade 17 est ajoutée la mention „Administration des Chemins de Fer – directeur“.

c) L'annexe D – détermination – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:

- à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention „directeur de l'Administration des Chemins de Fer“.

Art. 11. Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'Administration par les dispositions de la présente loi, des agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur

de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de l'Administration ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être détachés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

A tout moment, moyennant préavis de six mois, chaque agent détaché peut demander de mettre un terme à son détachement et de réintégrer le cadre des CFL.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent détaché à l'Administration prête devant le ministre ou son délégué le serment qui suit:

„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question.

Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire

Art. 12. Les objectifs de sécurité nationaux et méthodes de sécurité nationales définissent le niveau de sécurité afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois. Ils prévalent à l'élaboration des règles nationales de sécurité visées à l'article 13 et à celle des règles internes de sécurité visées à l'article 14. Ils sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Art. 13. 1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité imposées sur le réseau ferré luxembourgeois et applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires autorisées à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois. Elles tiennent compte des OSC et MSC.

2. En l'absence de STI et sans préjudice aux dispositions de l'article 9, l'Administration définit les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toute entreprise ferroviaire peuvent proposer à l'Administration des règles nationales de sécurité ainsi que des modifications à apporter aux règles nationales de sécurité en vigueur. En particulier, ils informent l'Administration de tout risque dont ils ont connaissance et qui ne serait pas suffisamment pris en compte dans les règles nationales de sécurité.

L'Administration arrête les règles nationales de sécurité et en informe le ministre avant la publication.

Les références aux publications relatives aux règles nationales de sécurité sont insérées au Mémorial, Recueil administratif et économique, au moins six jours francs avant la mise en vigueur.

3. Les règles nationales de sécurité adoptées sont adaptées aux OSC et MSC au fur et à mesure de leur adoption et conformément au calendrier de mise en œuvre prévu.

4. L'Administration communique sans délai au ministre toutes les informations requises en vue de la notification à la Commission européenne des règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. Les règles de sécurité nationales soumises à notification sont énumérées à l'annexe II de la directive 2004/49/CE. La notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, le domaine d'application des règles, la forme des règles et sur l'instance qui a procédé à leur publication.

5. Tout projet de règle nationale de sécurité qui exige un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC adoptés ou qui est susceptible d'affecter sur le réseau ferré national les activités effectuées par des entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit communautaire est soumis par l'Administration à l'avis des parties intéressées conformément à l'article 9.

6. Conformément à l'article 8, paragraphe 7, de la directive 2004/49/CE, l'Administration soumet le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les motifs pour lesquels elle entend l'introduire.

Art. 14. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire 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 notamment des règles nationales et internationales de sécurité adoptées et ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.

Art. 15. 1. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les OSC, qu'il soit conforme aux règles nationales de sécurité visées à l'article 13, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les STI, et de manière à ce que les éléments pertinents des MSC soient appliqués.

2. Le système de gestion de la sécurité contient les éléments définis dans l'annexe III de la directive 2004/49/CE, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice des dispositions nationales et internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties. Il prend aussi en considération les dispositions légales nationales concernant la santé et la sécurité du personnel employé dans le secteur ferroviaire.

3. Le système de gestion de la sécurité de tout gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient en outre compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau ferré luxembourgeois et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. Par ailleurs, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau ferré luxembourgeois 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 ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante;
- c) les résultats des audits de sécurité internes;
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Art. 16. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système ferroviaire 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 14 et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 15.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est responsable de sa partie du système ferroviaire 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 usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de chaque entreprise ferroviaire dans l'exploitation du système ferroviaire n'affecte pas la responsabilité d'autres acteurs tels que le fabricant, le fournisseur de services d'entretien, l'exploitant de wagons, le prestataire de services et l'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 ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 17. La mise en circulation sur le réseau ferré luxembourgeois de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n'est admise que lorsque celle-ci rapporte 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 ferroviaire.

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

La preuve du respect de cette obligation est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, 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.

Chapitre IV – Certification de l'entreprise ferroviaire

Art. 18. L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité, attestant que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin d'exploiter le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité et d'en maîtriser les risques.

Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

Art. 19. L'Administration est l'autorité compétente pour délivrer les certificats de sécurité.

L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent à tout moment vérifier si les entreprises ferroviaires empruntant le réseau ferré luxembourgeois disposent d'un certificat de sécurité en cours de validité et que les conditions de validité de ce certificat sont remplies.

Les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également les conditions et les modalités de retrait du certificat de sécurité.

Art. 20. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre V – Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 21. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être titulaire d'un agrément de sécurité délivré par l'Administration.

L'Administration peut à tout moment vérifier si le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un agrément de sécurité en cours de validité et que les conditions de validité de cet agrément sont remplies.

Les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également les conditions et les modalités de retrait de l'agrément de sécurité.

Art. 22. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre VI – Certification du personnel affecté à des tâches de sécurité

Art. 23. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois 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 le droit communautaire, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des agents affectés à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou par le gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles une certification établie par l'autorité compétente d'un autre Etat pourra être reconnue.

Art. 24. La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le Ministre sur proposition de l'Administration.

L'accréditation n'est valable qu'à condition pour le centre de formation concerné d'assurer aux différentes catégories de personnel affecté à des tâches de sécurité un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation, lorsque cette formation est requise pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité respectivement de l'agrément de sécurité.

Le processus d'accréditation qui se fonde notamment sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité est arrêté par règlement grand-ducal.

Chapitre VII – Certification du matériel roulant ferroviaire

Art. 25. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant entièrement couvert par les STI pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Union européenne aura été reconnue par l'Administration.

Les conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont arrêtées par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre Etat membre pourra être intégralement ou partiellement reconnue.

Chapitre VIII – Dispositions pénales

Art. 26. La violation des règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations prévues aux Chapitres IV à VII de la présente loi et aux règlements pris en son exécution et le non-respect des conditions d'assurance prévues à l'article 17 sont punis d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre IX – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 27. Au premier paragraphe de l'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les termes „Pendant 12 ans à compter de l'année en vigueur de la présente loi“ sont remplacés par „Jusqu'au 31 décembre 2011“.

Art. 28. Le deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est abrogé.

Art. 29. Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la même loi – il est inséré derrière l'article 20 un article 20bis nouveau, libellé comme suit:

„**Art. 20bis.**– L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi du dd mmm aaaa sur la sécurité ferroviaire.“

Art. 30. A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° Au paragraphe 1er, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

2° Au paragraphe 2, alinéa 3, la référence „article 26“ est remplacée par „article 20bis“.

3° Le paragraphe 3 est abrogé.

4° Au paragraphe 4, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer“.

5° Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

„9. Sans préjudice des dispositions de l'article 22bis, lorsqu'une entreprise ferroviaire qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, elle peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir entendu les parties, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.“

Art. 31. L'article 24 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 24.**– L'utilisation du réseau ferré luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont prélevées pour compte de l'Etat et sous le contrôle de l'organisme de tarification prévu à l'article 25 par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau ferré luxembourgeois; elles sont imputées sur le Fonds du Rail.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification prévu à l'article 25 tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées.“

Art. 32. Au paragraphe 1er de l'article 25 de la même loi, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

Art. 33. Le Chapitre V – Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau de la même loi – est abrogé.

Art. 34. A l'article 31 de la même loi, la référence aux articles 20 à 29 est remplacée par la référence aux articles 20 à 25.

Art. 35. L'article 7quater de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogé.

Chapitre X – Dispositions finales

Art. 36. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: „loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

Art. 37. La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2008.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

1. CONSIDERATIONS GENERALES

1.1. Les objectifs de la loi en projet

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du deuxième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et qui aurait dû être transposé en droit national jusqu'au 30 avril 2006 et en particulier de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

La directive 2004/49/CE a déjà fait l'objet d'une transposition partielle en droit luxembourgeois, notamment par le biais de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer, ainsi que par le biais du règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire.

Il en résulte que le travail accompli jusqu'à présent pour transposer ladite directive reste à être complété surtout par la mise en place d'une autorité nationale de sécurité qui sera chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer et qui devra être indépendante notamment des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

1.2. Le droit ferroviaire communautaire

Afin d'assurer la pérennité du rail qui pâtit d'une importante concurrence avec les autres modes de transport, et plus particulièrement avec le transport routier, la Commission européenne entend revitaliser le secteur ferroviaire et soumettre le transport ferroviaire au même régime de concurrence que celui qui régit les autres moyens de transports.

Pour atteindre cet objectif, la Commission poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire entamée depuis le début des années 90 et s'efforce de créer parallèlement les conditions-cadres d'un futur marché commun des transports ferroviaires.

La première étape de la libéralisation des services de transport ferroviaire s'est concrétisée par l'adoption de la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 concernant le développement des chemins de fer communautaire, qui a formellement déclenché le processus d'ouverture de l'accès au marché ferroviaire.

Depuis lors, les différences au niveau de la sécurité ferroviaire constituent un des principaux obstacles au développement du marché ferroviaire préconisé par la Commission européenne, de sorte qu'une clarification du nouveau cadre juridique s'est avérée rapidement nécessaire.

C'est ainsi qu'en 1995 une première clarification est intervenue par l'adoption de deux textes législatifs, à savoir la directive du Conseil 95/18/CE du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive du Conseil 95/19/CE du 19 juin 1995 sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure. Ces deux mesures prévoient que l'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'une licence communautaire et d'un certificat de sécurité national couvrant le réseau sur lequel l'entreprise ferroviaire est admise à faire circuler des trains.

Ensuite avec l'adoption du premier paquet ferroviaire est créé un cadre précis et transparent pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit de

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et
- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Il est à noter que le premier paquet ferroviaire vise surtout à aligner le secteur ferroviaire sur un régime semblable à celui des autres modes de transports. Dans cet ordre d'idées, le rôle des différents acteurs est clairement défini, l'allocation des sillons et la tarification de l'infrastructure ferroviaire se faisant de manière équitable et non discriminatoire et étant garanties par la mise en place d'un organisme de contrôle au sein de chaque Etat membre.

Force est cependant de constater que le premier paquet ferroviaire n'a introduit que des adaptations secondaires en matière de sécurité ferroviaire. En effet, la Commission européenne s'est limitée à obliger les Etats membres à établir et à faire respecter des règles de sécurité et à veiller à ce que les accidents fassent l'objet d'une enquête.

Les Conseils européens de Stockholm et de Göteborg ont retenu comme objectif prioritaire la poursuite de la réforme du secteur ferroviaire européen avec la présentation le 23 janvier 2002 d'un second paquet de mesures consacrées à la lutte contre la détérioration des parts de marché du rail et complétant les mesures déjà décidées le 22 novembre 2000 dans le cadre du premier paquet ferroviaire.

Le deuxième paquet ferroviaire se compose:

- de la directive 2004/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire),
- de la directive 2004/50/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel,
- de la directive 2004/51/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- du Règlement (CE) No 881/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne qui décrit ses tâches, son organisation et sa façon de travailler avec l'ensemble des représentants du secteur.

Il complète et tire les leçons des efforts faits visant à créer et à accélérer l'intégration de l'espace ferroviaire européen. Lesdits efforts se tournent autour de l'ouverture du marché des services ferroviaires pour le transport de fret et l'interopérabilité du réseau ferré. L'objectif du deuxième paquet ferroviaire est de combler les lacunes du cadre juridique et technique, en complétant le cadre législatif, qui s'est révélé insuffisant.

En effet, les règles en matière de sécurité n'ont pas été adaptées aux besoins d'un marché ferroviaire unique, de sorte que les réglementations nationales applicables en matière de sécurité ferroviaire se caractérisent toujours par des divergences considérables au niveau technique et au niveau de l'exploitation des réseaux. Il en résulte que les exigences en matière de formation et de certification du personnel employé au sein des entreprises ferroviaires diffèrent d'un Etat membre à l'autre. De nombreuses différences sont également relevées sur le plan de l'organisation de la gestion et de l'homologation du matériel roulant.

En raison de ces différences, il a été difficile de surmonter les barrières techniques et d'établir des services de transport internationaux.

Dans cet ordre d'idées, les mesures prévues dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire constituent le complément indispensable à une mise en œuvre du premier paquet ferroviaire en assurant le maintien d'un haut niveau de sécurité.

C'est ainsi que la directive 2004/49/CE a pour objectif l'harmonisation et l'élaboration de principes communs en matière de sécurité ferroviaire ainsi que le renforcement de la sécurité des chemins de fer

par une transparence complète des procédures appliquées. A cette fin elle met en place une procédure pour l'octroi des certificats de sécurité que toute entreprise ferroviaire doit détenir pour être autorisée à faire circuler des trains sur le réseau ferré ainsi que pour la délivrance des agréments de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ensuite la directive exige des Etats membres l'institution d'une autorité nationale de sécurité indépendante et la création d'un organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires. Elle définit les tâches et le rôle des différents acteurs.

Le règlement (CE) 881/2004 du 29 avril 2004 instituant l'Agence ferroviaire européenne illustre d'ailleurs le souci qui a inspiré le deuxième paquet ferroviaire de lier exigences de sécurité et renforcement de l'interopérabilité. Dans cette perspective, l'Agence ferroviaire a en charge d'une part, le développement de normes communes de sécurité ainsi que le développement et la gestion d'un système de contrôle des performances de sécurité, et d'autre part, outre la gestion à long terme du système d'élaboration et de mise à jour des STI, le contrôle de leur application sur le terrain.

1.3. La transposition de la directive 2004/49/CE en droit national

Le projet de loi en question fixe les principes et les procédures applicables en matière de réglementation, de gestion et de surveillance de la sécurité ferroviaire. Les règles prévues s'appliquent sur l'ensemble du système ferroviaire national mis à part les tramways ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux ainsi que les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises. En effet, lesdits systèmes peuvent être soumis à des règles de sécurité locales voire à la législation en matière de sécurité routière et ils ne sont pas couverts par les dispositions communautaires prévues en matière d'interopérabilité et de licences. Il en va de même pour les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, tel par exemple le Fonds de Gras. Afin d'y assurer néanmoins un niveau élevé de sécurité, des règles de sécurité particulières applicables à ces réseaux seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

La loi en projet a pour objectif de mettre en place et de développer le niveau de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois. Il importe de remplacer au fur et à mesure l'autoréglementation du secteur ferroviaire par une réglementation harmonisée au niveau national. Le projet de loi définit également les responsabilités incombant à chacun des acteurs du secteur ferroviaire. Ainsi est-il prévu que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont chacun responsables pour sa propre partie de la sécurité dans le cadre de l'exploitation du système ferroviaire et doivent mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité qui répond aux conditions imposées au niveau communautaire, alors que l'autorité nationale de sécurité est responsable de fournir un cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire et de surveiller les performances de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré luxembourgeois.

Ensuite le projet de loi définit les principes de la mise en place du cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire qui tient compte des objectifs de sécurité communs (OSC), des méthodes de sécurité communes (MSC) et des indicateurs de sécurité communs (ISC) élaborés au niveau communautaire. Les objectifs de sécurité nationaux et les méthodes de sécurité nationales fixent le niveau de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois. Ils priment sur les règles nationales de sécurité, qui reposent généralement sur des normes techniques nationales ou des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et qui sont applicables sur le réseau ferré luxembourgeois. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adoptent dans le cadre de la mise en place de leur système de gestion de la sécurité des règles internes de sécurité.

Chaque entreprise ferroviaire admise à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois est tenue de respecter les mêmes exigences en matière de sécurité, afin de garantir un niveau de sécurité élevé et afin de permettre à toute entreprise ferroviaire d'exploiter le réseau ferré dans des conditions identiques. Elle se voit délivrer un certificat de sécurité qui atteste qu'elle a établi un système de gestion de la sécurité en due forme et qu'elle est en mesure de se conformer aux normes et aux règles de sécurité applicables. Ledit certificat de sécurité comprend une certification générale et une certification spécifique, la certification générale à validité communautaire confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire et la certification spécifique au réseau ferré luxembourgeois confirmant l'aptitude de l'entreprise à se conformer aux normes et règles de sécurité applicables sur le réseau ferré luxembourgeois.

A l'instar de la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit obtenir un agrément de sécurité en ce qui concerne notamment son système de gestion de la sécurité.

En vue d'assurer un niveau élevé de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois, les entreprises ferroviaires respectivement le gestionnaire de l'infrastructure sont tenus de n'employer aux tâches de sécurité que du personnel disposant d'une formation et d'une certification adéquate pour effectuer les transports en toute sécurité et en conformité avec la réglementation en vigueur et de n'utiliser que du matériel roulant dont la mise en service a été dûment autorisée.

La loi en projet exige que toutes les procédures de certification soient organisées de manière transparente et non discriminatoire.

Le maintien et l'amélioration du niveau de sécurité du système ferroviaire sont confiés, conformément à la directive 2004/49/CE, à une autorité qui doit être indépendante dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices. C'est pourquoi le projet de loi propose de créer une administration placée sous l'autorité du Ministre des Transports et bénéficiant ainsi d'un degré élevé d'indépendance.

Etant donné que le présent projet de loi vise à réorganiser et à réunir toutes les dispositions législatives nationales applicables en matière de sécurité ferroviaire, les dispositions relatives notamment à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et qui figuraient auparavant dans la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont supprimées. Il en va de même des exigences relatives à la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois et à la sécurité du matériel roulant qui sont désormais couverts par le certificat de sécurité prévu par le présent projet de loi et ne font donc plus partie des conditions d'obtention de la licence répondant à la directive 95/18/CE.

Finalement la loi en projet détermine des sanctions pénales applicables en cas de non-respect des dispositions prévues.

1.4. La mise en place de l'autorité nationale de sécurité dans nos pays voisins

La transposition du deuxième paquet ferroviaire requiert la mise en place d'une autorité nationale de sécurité. L'article 16 de la directive 2004/49/CE dispose que dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cette autorité nationale de sécurité doit être indépendante des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices.

Dans cet ordre d'idées, le Gouvernement français a opté pour la création d'un *Etablissement public de sécurité ferroviaire*, en abrégé EPSF. L'EPSF élabore et publie les documents techniques, les règles de l'art et les recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire. Il occupe actuellement 78 agents. Une augmentation à 100 agents est prévue jusqu'à la fin de l'année 2007.

En Belgique, l'autorité nationale de sécurité est instituée par la mise en place d'un *Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer*, en abrégé SSICF, au sein du Ministère. Le SSICF développe les règles de sécurité nationales avec l'appui du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires ou d'autres acteurs. Il occupe actuellement 20 agents, avec une rallonge de 10 agents prévue pour la fin de l'année 2007.

La directive 2004/49/CE n'est pas encore transposée en droit national allemand. Actuellement l'„*Eisenbahn-Bundesamt*“ (EBA) assure une partie des obligations revenant à l'autorité nationale de sécurité. Il paraît que l'autorité nationale de sécurité à créer établira les règles nationales de sécurité avec le concours des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

1.5. La mise en place de l'autorité nationale de sécurité au Luxembourg

Le projet de loi propose de créer au sein du Ministère des Transports une Administration des Chemins de fer. En effet, cette option se justifie par le fait que les fonctions d'autorité nationale de sécurité ont trait à la sécurité des chemins de fer et relèvent dès lors de la souveraineté nationale.

Par ailleurs, dans le domaine de l'aviation civile, une solution identique a été adoptée en 1999 par la création au sein du Ministère des Transports d'une Direction de l'Aviation Civile, dont les missions sont comparables à celles à assumer par l'autorité nationale de sécurité dans le domaine ferroviaire.

L'Administration des Chemins de fer serait placée sous l'autorité du ministre des Transports, dirigée par un directeur.

Il est important de noter que les fonctions qui seraient transférées à la nouvelle administration, en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Aussi conviendra-t-il, au vu du savoir-faire des agents des CFL, de mettre à disposition de l'Administration les agents en question, tout en garantissant leur indépendance par rapport aux CFL. Il convient de relever que les agents CFL concernés par le transfert continueront à bénéficier de leur statut de cheminot. Il s'agit d'un statut public (comparable à celui des fonctionnaires de l'Etat), établi par la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché.

Au vu de ce qui précède, les missions confiées à l'autorité nationale de sécurité sont de nature très technique voire spécifique au secteur des chemins de fer.

Pour assumer toutes les tâches dévolues à l'autorité nationale de sécurité, celle-ci doit disposer d'un personnel suffisant et qui possède les connaissances professionnelles nécessaires en matière technique et d'exploitation. Entrent en ligne de compte:

- des experts en matière de réglementation nationale et internationale,
- des experts en matière de matériel roulant moteur et remorqué,
- des experts en matière de conduite des trains,
- des experts en matière de systèmes de signalisation et de sécurité au sol.

Il en résulte que la création de l'autorité nationale de sécurité au Luxembourg requiert à terme au moins l'effectif suivant:

- 6 personnes pour le volet réglementaire (national et international),
- 6 personnes pour le volet autorisation (matériel roulant, infrastructure, licence de conduite),
- 4 personnes pour le volet certificat/agrément de sécurité et inspection des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure,
- 2 personnes pour le volet administratif et dirigeant.

1.6. Le transfert des missions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire

Aux termes du programme de coalition publié en annexe de la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 „*Le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une „Tripartite Ferroviaire“. Celle-ci sera appelée à proposer des orientations et des mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret, tout en préservant le statut et les rémunérations propres aux agents actuels et en définissant la voie à suivre pour les agents futurs des CFL.*“

Ainsi, dans le cadre de la Tripartite Ferroviaire qui a abouti à un accord le 20 décembre 2005, la Direction générale des CFL, les syndicats ainsi que le Gouvernement ont notamment décidé de la structure future des CFL ainsi que de la mise en place d'un nouveau cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ainsi que pour la tarification.

Afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et étant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ni décisionnel, les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure doivent être assumées par un organisme qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel.

Il en résulte que les CFL, dans leur structure de société intégrée, ne peuvent se voir confier l'exercice de ces fonctions.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il a semblé de mise d'attribuer ces fonctions à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Aussi la loi du 24 juillet 2006 modifiant a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; b) la loi du 28 mars 1997, 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946, 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics a-t-elle créé au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“, qui s'est vu attribuer ces fonctions dites essentielles.

Force est de constater que le contexte européen exige de la part de chaque Etat membre la mise en place d'une autorité nationale de sécurité, de sorte que le Luxembourg se voit contraint de créer un nouvel organisme pour veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire.

Il en résulte qu'au Luxembourg sera institué un organisme ayant compétence dans le domaine des chemins de fer qui est indépendant de toute entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

D'un point de vue du droit communautaire, il n'existe aucune incompatibilité pour que l'autorité nationale de sécurité se voit confier, à côté des missions décrites à la directive 2004/49/CE d'autres missions, telles que par exemple les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire prévues par la directive 2001/14/CE.

Dans les conditions données, les partenaires sociaux se sont mis d'accord à transférer les prédites fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire à l'Administration des Chemins de Fer à créer, pour réunir au sein d'un organisme toutes les missions ayant trait au secteur ferroviaire et qui ne peuvent être exercées par les CFL en tant que société intégrée.

Dans cet ordre d'idées, les quatre agents actuellement détachés à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports seront affectés à la nouvelle administration.

1.7. La structure du projet de loi

Il a paru indiqué de cerner d'abord le champ d'application des dispositions légales projetées et de reprendre les définitions des directives en vue de les compléter par d'autres définitions s'avérant utiles pour l'application des principes communautaires au niveau national. C'est l'objet du chapitre Ier.

Le chapitre II de la loi en projet porte création de l'autorité nationale de sécurité, à savoir l'Administration des Chemins de Fer.

Le projet de loi relative à la sécurité ferroviaire comporte les dispositions essentielles sur la mise en place et la gestion de la sécurité ferroviaire d'une part, et sur la répartition des responsabilités dans le cadre de l'exploitation du système ferroviaire d'autre part. Ces aspects font l'objet du chapitre III.

Les chapitres IV, V, VI et VII traitent des questions de certification en matière de sécurité de l'entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure, du personnel affecté à des tâches de sécurité et du matériel roulant ferroviaire qui sont reprises de la directive 2004/49/CE. Par ailleurs, un chapitre VIII prévoit les sanctions pénales en cas de violation des dispositions prévues dans le projet de loi en question. Enfin, un chapitre IX comporte certaines adaptations des textes légaux en vigueur nécessaires pour la transposition des dispositions communautaires.

Au vu de la technicité de la matière, les modalités d'exécution des principes légaux en projet sont déléguées à des règlements grand-ducaux.

Pour le détail des dispositions légales en projet il est renvoyé au commentaire des articles faisant l'objet de la seconde partie du présent exposé des motifs.

2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er fixe l'objet de la loi en projet, qui est la mise en place, la gestion, le développement, l'amélioration et le contrôle de la sécurité des chemins de fer au Luxembourg. Dans ce contexte l'évolution de la législation communautaire ainsi que le progrès technique et scientifique est à prendre en considération. Il est en outre précisé que le projet de loi porte transposition en droit national de la directive 2004/49/CE.

ad article 2

En exécution de l'article 2 de la directive 2004/49/CE, l'article 2 définit le champ d'application de la loi en projet. Les exigences de sécurité contenues dans le projet de loi sont applicables au système ferroviaire luxembourgeois entier, sauf quelques exclusions qui sont expressément permises par l'article 2 de la directive 2004/49/CE.

ad article 3

Les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi sous examen sont reprises à l'article 3. Les définitions sont celles prévues par la directive 2004/49/CE.

Il est à noter que les définitions plus générales ayant trait aux enquêtes en cas d'accidents et d'incidents prévus dans le deuxième paquet ferroviaire sont reprises dans la loi portant création d'une entité d'enquête technique.

ad article 4

L'article 4 fait droit au paragraphe 1er de l'article 16 de la directive 2004/49/CE en portant création de l'autorité nationale de sécurité, à savoir de l'Administration des Chemins de Fer. Dans son organisation, structure juridique et ses décisions, elle est indépendante des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs de certification et de toutes entités adjudicatrices. Cette administration est placée sous l'autorité du ministre des Transports et est dirigée par un directeur. Son personnel se compose de fonctionnaires et d'employés. Elle peut s'assurer l'assistance technique d'experts.

ad article 5

Conformément au paragraphe 2 de l'article 16 de la directive 2004/49/CE, les missions de l'Administration sont énoncées à l'article 5. Elles pourront être précisées par règlement grand-ducal.

ad article 6

L'article 6 porte transposition en droit national de l'article 18 de la directive 2004/49/CE, en prévoyant que l'Administration rend annuellement compte au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Ledit rapport est publié et transmis à l'Agence ferroviaire européenne.

ad article 7

En vertu du paragraphe 2 de l'article 17 de la directive 2004/49/CE, l'article 7 permet à l'Administration d'effectuer des inspections et des contrôles auprès du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. A cet effet et au vu de la technicité de la matière, elle peut avoir recours à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à des sociétés privées spécialisées. En vue de l'accomplissement de ces missions, elle a accès aux informations requises sous peine de sanction pénale.

ad article 8

Les modalités concernant la procédure d'instruction des demandes introduites en vue de l'obtention des certifications en matière de sécurité ferroviaire et la prise de décision par l'Administration sont arrêtées à l'article 8, tout en tenant compte des exigences prévues par l'article 12 de la directive 2004/49/CE.

ad article 9

L'article 9 dispose que l'Administration consulte toutes les parties intéressées, lorsqu'elle met au point le cadre réglementaire. La directive 2004/49/CE prévoit à ce sujet au troisième alinéa du para-

graphe 1er de son article 17 que l'autorité nationale de sécurité consulte le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.

ad articles 10 et 11

Les articles 10 et 11 contiennent les dispositions relatives au cadre et au personnel de l'Administration des Chemins de Fer.

Dans ce contexte, il convient de noter qu'il est envisagé de détacher à l'Administration des agents relevant actuellement des CFL.

Ces détachements ne constituent pas de nouvelles nominations. Les agents concernés conservent tous les avantages découlant des dispositions législatives et réglementaires applicables aux agents des CFL ou de leur contrat de travail, notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire ainsi que leurs titre et grade ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des agents issus des CFL ne peuvent jamais être moins favorables que ceux qui auraient été les leurs s'ils étaient restés agents des CFL.

ad article 12

L'article 12 transpose en droit national les articles 6 et 7 de la directive 2004/49/CE. Il se réfère aux objectifs de sécurité nationaux et aux méthodes de sécurité nationales qui définissent le niveau de sécurité afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois. Ces objectifs et les méthodes de sécurité nationales prévalent à l'élaboration des règles nationales de sécurité et des règles internes de sécurité.

ad article 13

L'article 13 porte transposition en droit national de l'article 8 de la directive 2004/49/CE et met ainsi en place la procédure d'adoption des règles nationales de sécurité.

ad article 14

L'article 14 dispose que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toute entreprise ferroviaire adoptent, tout en se conformant aux règles nationales de sécurité, leurs règles internes de sécurité.

ad article 15

Conformément à l'article 9 de la directive 2004/49/CE, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité. L'article 15 énonce les éléments dont le système de gestion de la sécurité doit tenir compte.

ad article 16

L'article 16 a pour objet de définir la responsabilité des différents acteurs intervenant dans l'exploitation du système ferroviaire, tout en se basant sur les principes inscrits à l'article 4 de la directive 2004/49/CE.

ad article 17

Il est évident que la responsabilité civile à laquelle pourra, le cas échéant, donner lieu la circulation sur le réseau luxembourgeois d'un train opéré par une entreprise ferroviaire établie ou non dans notre pays, devra être couverte par un contrat d'assurance.

L'article 17 reprend dans un souci de lisibilité des textes législatifs les dispositions y relatives de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

ad article 18

Hormis la licence prévue par la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, l'entreprise ferroviaire doit détenir un certificat de sécurité, attestant qu'elle a bien établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure d'exploiter le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité et d'en maîtriser les risques.

ad article 19

L'article 19 désigne l'Administration des Chemins de Fer comme l'autorité administrative qui délivre le certificat de sécurité. L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont compétents pour contrôler la validité du certificat de sécurité des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré luxembourgeois.

Quant aux formalités d'obtention et aux conditions de validité du certificat de sécurité, il est proposé de les préciser par règlement grand-ducal.

ad article 20

Conformément au paragraphe 6 de l'article 10 de la directive 2004/49/CE, l'Administration est tenue de notifier à l'Agence ferroviaire européenne l'état de délivrance des certificats de sécurité.

ad article 21

Le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de la sécurité de son réseau au niveau de la conception, de l'entretien et de l'exploitation. Dans cet ordre d'idées la directive 2004/49/CE prévoit en son chapitre III que le gestionnaire de l'infrastructure devra obtenir un agrément de sécurité accordé par l'autorité nationale de sécurité en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité et d'autres dispositions visant à satisfaire aux exigences de sécurité.

L'article 21 transpose en droit national cette exigence et dispose par ailleurs que l'Administration peut à tout moment vérifier si le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un agrément de sécurité en cours de validité et que les conditions de validité en sont remplies.

Par analogie à la procédure prévue pour l'obtention du certificat de sécurité, les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal.

ad article 22

Conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la directive 2004/49/CE, l'Administration est tenue de notifier à l'Agence l'état de délivrance des agréments de sécurité.

ad article 23

L'article 23 exige de la part de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure de n'employer aux tâches de sécurité qu'ils assument sur le réseau ferré national que du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification ainsi que la procédure seront réglés par règlement grand-ducal.

ad article 24

Conformément à l'article 24, la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré national est organisée et dispensée par un ou plusieurs centres de formation. Ces centres de formation sont accrédités par le ministre selon une procédure à fixer par règlement grand-ducal.

L'accès aux services de formation est équitable et non discriminatoire, lorsque cette formation est requise pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité respectivement de l'agrément de sécurité.

Cet article transpose en droit national l'article 13 de la directive 2004/49/CE.

ad article 25

L'article 25 porte transposition de l'article 14 de la directive 2004/49/CE, en prévoyant que toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant entièrement couvert par les STI pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Union européenne aura été reconnue par l'Administration.

Un règlement grand-ducal fixera les conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance. Ce règlement grand-ducal déterminera également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre Etat membre pourra être intégralement ou partiellement reconnue.

ad article 26

L'article 26 comporte les sanctions pénales qui sont d'application en cas d'infraction aux règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations applicables sur le réseau ferré luxembourgeois.

ad article 27

L'article 27 modifie les dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, en ce sens à proroger le délai y prévu de 5 ans.

ad article 28

L'article 28 porte abrogation du deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, alors que cette disposition est contraire à la directive 2004/49/CE qui stipule que les conditions de qualification du personnel affecté à des tâches de sécurité sont désormais rattachées à l'obtention du certificat de sécurité. Et non plus à celle de la licence.

ad article 29

L'article 29 prévoit l'insertion d'un nouvel article 20bis au Chapitre III – La répartition des sillons de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée pour expliquer que l'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément au présent projet de loi.

ad articles 30, 31 et 32

Les articles 30 et 32 portent modification des articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, afin de tenir compte du transfert des missions de répartition de sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire de la „cellule accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée, vers l'Administration des Chemins de Fer à créer.

Etant donné que la Communauté des Transports n'exerce dorénavant plus de missions ayant trait aux chemins de fer en tant que tels, il est évident qu'une entreprise ferroviaire qui trouve mal fondée une décision de l'Administration dans le cadre de la répartition des sillons ne pourra plus déférer un recours auprès du directeur général de la Communauté des Transports. Dans cet ordre d'idées, l'article 30 dispose que le ministre des Transports est l'autorité compétente pour trancher les recours ainsi introduits en toute impartialité.

L'article 31 porte modification de l'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée pour mieux refléter le rôle des différents acteurs intervenant dans le cadre de la procédure de paiement de la redevance d'utilisation. Il précise en outre que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prélève les redevances d'utilisation de l'infrastructure. En effet, lors de la tripartite ferroviaire de 2005, il a été décidé que seules les missions que les CFL, en tant que société intégrée, ne peuvent plus exercer seront transférées vers un organisme indépendant. Dans cet ordre d'idées, étant donné que seule la fixation de la redevance en tant que telle doit relever de la compétence d'organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire et que les directives communautaires ne prévoient pas cette obligation pour le versement de la redevance, l'article 31 dispose que les redevances d'utilisation sont prélevés pour le compte de l'Etat par le gestionnaire de l'infrastructure et ce sous le contrôle de l'organisme de tarifi-

cation. Ce transfert de compétence aux CFL est rendu nécessaire, alors que le calcul de la redevance à payer par l'entreprise ferroviaire empruntant le réseau national requiert le recours à des programmes informatiques coûteux dont les CFL disposent.

ad article 33

L'article 33 porte abrogation des articles de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée comportant des dispositions relatives à la sécurité ferroviaire, dispositions qui se trouvent désormais réglées dans le cadre du présent projet de loi.

ad article 34

Par analogie à la modification prévue par l'article 33, l'article 34 modifie les références dans la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

ad article 35

Par analogie aux articles 30, 31 et 32, l'article 35 abroge l'article 7quater de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics pour tenir compte du transfert des missions de répartition de sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire de la „cellule accès réseau“ de la Communauté des Transports instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée vers l'Administration des Chemins de Fer à créer.

ad article 36

p.m.

ad article 37

p.m.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit la création d'une nouvelle administration étatique, à savoir l'Administration des Chemins de Fer, qui sera placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions. Cette nouvelle administration aura pour mission de veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le secteur ferroviaire.

En effet, conformément à la directive 2004/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) qui constitue une des mesures du deuxième paquet ferroviaire, chaque Etat membre doit mettre en place une autorité nationale de sécurité qui est chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer et qui doit être indépendante notamment dans les entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

La nouvelle administration se verra également confier les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire, actuellement assumées par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Il est à noter que l'impact financier du projet de loi se limitera au coût de fonctionnement de la nouvelle structure de gestion à mettre en place et aux frais générés par les activités qu'il lui sera demandé d'effectuer.

L'institution de cette administration et la mise en œuvre des nouvelles missions qu'il est prévu de lui confier demanderont la mise en place des ressources humaines et des moyens matériels requis.

Les missions principales peuvent être résumées comme suit:

- a) délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments 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 en sont remplies;

- b) vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;
- c) autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
- d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;
- e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois;
- f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
- g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
- h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
- i) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

Il est à relever que certaines des fonctions qui seront dorénavant assumées par l'Administration des Chemins de Fer en vue de se conformer au droit communautaire sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Aussi conviendra-t-il, au vu du savoir-faire des agents des CFL, de mettre à disposition de l'Administration certains de leurs agents.

Au vu de l'ampleur des missions et de l'indépendance requise, il reviendra également à l'Administration de recruter des fonctionnaires et employés de l'Etat.

Dans le cadre de l'exécution de ses missions et au vu de la technicité de la matière, il est prévu que l'Administration pourra également avoir recours à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à des sociétés privées spécialisées.

Les tableaux suivants détaillent pour les exercices 2008 à 2012 les coûts d'investissement et les frais de fonctionnement requis pour mettre en place l'Administration des Chemins de Fer.

Dans un premier temps il y a lieu de détacher un minimum d'agents des CFL qui ont les compétences requises pour exercer notamment les missions de sécurité. Etant donné qu'il s'agit de 5 à 6 agents un budget annuel constant de 500.000 € est prévu.

Le cadre administratif débutera avec un directeur, un agent administratif de la carrière moyenne et d'un(e) secrétaire de direction.

L'engagement d'un juriste devra se faire dans les meilleurs délais, afin que l'Administration puisse dès le départ de ses activités bénéficier d'un soutien juridique. Dans ce contexte il importe d'attirer l'attention sur une mission qui se dessine à l'horizon et dont on peut admettre qu'elle puisse rentrer dans les attributions de l'Administration. Il s'agit de toute une série de règlements grand-ducaux qui attendent d'être établis (mission de l'Administration, objectifs et méthodes de sécurité nationaux, procédure d'accréditation des centres de formation, conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité) ou achevés (autorisation de mise en service du matériel roulant, exploitation des réseaux).

Comme d'une manière générale la nouvelle administration doit veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité, elle devra, pour mener à bien ses missions, faire appel à des compétences d'un spécialiste dans le domaine de l'ingénierie ferroviaire.

Ainsi est-il prévu d'engager un ingénieur et un juriste en 2009, tout en y associant un employé pour les fonctions de secrétariat spécialisé. Pour tenir compte des missions multiples de l'administration tout en pratiquant la politique d'une croissance raisonnable du personnel, l'équipe sera renforcée par un agent administratif de la carrière moyenne en 2010.

I) FRAIS DE FONCTIONNEMENT

	2008	2009	2010	2011	2012
Traitements des fonctionnaires	398.383	600.000	700.000	700.000	700.000
Indemnités des employés occupés à titre permanent	99.596	200.000	200.000	200.000	200.000
Indemnités des employés occupés à titre temporaire	100	100	100	100	100
Frais de route et de séjour	2.000	3.000	3.000	4.000	4.000
Frais de route et de séjour à l'étranger	40.000	50.000	50.000	60.000	60.000
Frais d'exploitation des véhicules automoteurs	4.500	4.500	6.000	7.000	7.000
Fourniture de vêtements de protection	3.200	2.400	0	800	6.400
Frais de bureau	26.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Achat de biens et services auprès de l'entreprise des P&T	2.000	3.000	3.000	4.000	4.500
Location et entretien des installations de télécommunications	2.000	3.000	3.000	4.000	4.500
Bâtiments: exploitation et entretien	25.000	25.000	26.000	27.000	28.000
Frais d'experts et d'études	100.000	250.000	300.000	300.000	300.000
Frais de publicité, de sensibilisation et d'information	100	20.000	20.000	20.000	20.000
Acquisition et entretien de petit outillage, d'équipements spéciaux	2.000	10.000	10.000	15.000	15.000
Colloques, séminaires, stages et journées d'études, frais d'organisation et de participation	10.000	35.000	35.000	40.000	40.000
Remboursement des traitements, indemnités et salaires des agents de la S.N. des CFL détachés à l'Administration des Chemins de Fer (crédit non limitatif)	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Parts contributives aux frais de fonctionnement d'organismes internationaux (crédit non limitatif)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Total des frais de fonctionnement	1.214.879	1.736.000	1.886.100	1.911.900	1.919.500

II) INVESTISSEMENTS

	2008	2009	2010	2011	2012
Acquisition de véhicules automoteurs	17.000	0	0	0	0
Acquisition de machines de bureau	51.000	50.000	25.000	50.000	25.000
Acquisition de l'équipement informatique et de télécommunications	26.000	25.000	10.000	25.000	25.000
Acquisition d'équipements spéciaux dans le cadre de la sûreté ferroviaire	60.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Total des coûts d'investissements	154.000	100.000	60.000	100.000	75.000
Total	1.368.879	1.836.000	1.946.100	2.011.900	1.994.500

Etant donné que l'Administration fera également fonction d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire, elle assumera hormis les missions relatives à la sécurité ferroviaire, les missions suivantes:

1) répartition des sillons

- répartir les sillons par référence au graphique de circulation,
- garantir aux entreprises un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire,
- éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres,
- conclure avec les entreprises ferroviaires les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels ces entreprises se sont vues attribuer les sillons,
- établir le graphique de circulation,
- coopérer avec les autres organismes.

2) tarification de l'infrastructure

- établir les règles de tarification,
- déterminer la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire,
- surveiller l'application correcte du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et du document de référence du réseau.

Les crédits budgétaires nécessaires au coût de fonctionnement de la cellule „accès réseau“ étaient toujours prévus dans la dotation dans l'intérêt de la couverture des frais de la Communauté des Transports (article 23.2.33.001). Etant donné qu'il est proposé de transférer les fonctions actuellement exercées par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports à l'Administration des Chemins de Fer, lesdits crédits sont inscrits dans la nouvelle section 23.9 – Administration des Chemins de Fer à créer du projet de budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2008.

Les **coûts** sont estimés pour l'exercice **2008** comme suit:

1) frais de personnel: 707.250 €

Actuellement la cellule „accès réseau“ compte 4 agents (de formation Ingénieur). Les coûts sont calculés sur base des frais comptabilisés lors d'un mois précis. L'augmentation de budget résulte de la prise en compte de la TVA et d'une tranche indiciaire. Le crédit prévu tient compte du recrutement éventuel d'une 5e personne (secrétaire).

2) loyer à payer pour la location de bureaux pour les 4 à 5 agents: 22.700 € (+ 100 €)

Loyer mensuel HTVA	966,00 €	
Loyer mensuel TVAC		1.110,90 €
Charges locatives mensuelles HTVA	495,60 €	
Charges locatives mensuelles TVAC		569,94 €
Total mensuel		1.680,84 €
Total annuel		20.170,08 €
Assurances		2.500,00 €
Total annuel		22.670,08 €

3) coopération internationale: 27.000 €

Ce montant couvre la cotisation à payer pour adhérer à RailNetEurope (hors frais de déplacement) avec une petite réserve en cas de frais supplémentaires dus au développement de l'activité de RailNetEurope. En effet, RailNetEurope devrait reprendre la gestion du système de gestion de trafic Europtirails. Le coût serait ventilé sur les membres suivant la clé existante (inclusion dans les cotisations annuelles). Le montant tient compte de la TVA.

4) convention d'utilisation outils informatiques: 184.000 €

Le montant comprend la mise à disposition:

- du logiciel de confection des horaires (logiciel spécifique ROMAN D),
- du logiciel de calcul des temps de parcours (logiciel spécifique ROMAN C, nouveau, d'où l'augmentation),
- de la location du matériel informatique (frais d'amortissement des CFL sur 4 ans),
- de l'utilisation des licences de logiciels bureautiques,
- de l'utilisation d'espace sur les serveurs des CFL et
- du support du service informatique des CFL.

L'augmentation de budget résulte de la prise en compte de la TVA.

5) frais de déplacement: 25.000 €**6) frais de bureau: 15.000 €**

