

N° 5824⁴

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**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

sur le projet de loi et sur

- 1) **le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et modifiant**
 - a) **le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise**
 - b) **le règlement grand-ducal du 3 octobre 2006**
 - a) **définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et**
 - b) **modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise**
- 2) **le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire**

(21.2.2008)

Par lettres du 3 décembre 2007, Réf. RAIL/2007/7917, RAIL/2007/7919 et RAIL/2007/7921, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis le projet de loi et les deux projets de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

1. Le projet de loi a pour but de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire, notamment par l'institution d'une Administration des Chemins de Fer.

Il complète ainsi la transposition du deuxième paquet ferroviaire, et plus particulièrement de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

1bis. Ce deuxième paquet ferroviaire vise à adapter les règles en matière de sécurité aux besoins d'un marché ferroviaire unique, de sorte que les réglementations nationales applicables en matière de sécurité ferroviaire se caractérisent par une concordance tant au niveau technique qu'au niveau de l'exploitation des réseaux ferrés.

Sa transposition complète aurait dû intervenir avant le 30 avril 2006.

*

1. CHAMP D'APPLICATION

(Article 2 du projet de loi)

2. Le projet propose de s'appliquer sur l'ensemble du système ferroviaire luxembourgeois, mais pas:

- aux tramways et infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises;
- aux 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. Un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

*

2. AUTORITE NATIONALE DE SECURITE INDEPENDANTE

(Articles 4 à 11 du projet de loi)

3. L'intérêt essentiel du projet avisé consiste en la création d'une autorité nationale indépendante de toute entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel: l'Administration des Chemins de Fer placée sous l'autorité du ministre des Transports.

4. La CEP•L estime que la regrettable libéralisation des chemins de fer rend nécessaire l'externalisation de certaines fonctions qui auparavant étaient exercées dans des sociétés ferroviaires intégrées. Du point de vue sécurité ferroviaire, l'ancien modèle avait l'avantage de produire la sécurité d'une seule main. La réglementation ainsi que le contrôle étaient continuellement adaptés à l'évolution technique de l'infrastructure et des véhicules.

Néanmoins la CEP•L salue le fait que le gouvernement a choisi le modèle d'une administration publique pour lui confier toutes les missions concernant la sécurité des chemins de fer. Ainsi serait garantie une centralisation des pouvoirs en une seule main, permettant un accès facile aux administrés, ainsi que des décisions harmonisées. Elle rend cependant attentif que des structures parallèles doivent demeurer auprès des CFL avec lesquelles des interfaces sont à établir.

L'indépendance qui doit caractériser une administration publique devrait assurer une neutralité des décisions de l'Administration des Chemins de Fer et donc une sécurité accrue pour tous.

La CEP•L rejoint en outre l'exposé des motifs du projet de loi avisé, qui énonce que la création d'une telle administration 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.

2.1. Ses missions

(Article 5 du projet de loi)

5. L'Administration des Chemins de Fer doit veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire.

A ce titre, elle doit notamment délivrer, renouveler, retirer les certificats et agréments de sécurité.

Elle a également pour rôle de développer le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire. Elle consulte alors toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (soit les CFL), les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de service 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.

6. La CEP•L se demande si un délai d'un mois est suffisant pour que les personnes ou entreprises consultées puissent analyser la proposition de l'Administration des Chemins de Fer et rendre un avis suffisamment réfléchi.

Par ailleurs, elle estime qu'il serait plus approprié de remplacer le terme „usagers“ par „représentants des usagers“.

7. L'Administration des Chemins de Fer doit garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres.

8. 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.

9. Le présent projet de loi transfère les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire à l'Administration des Chemins de Fer.

Ainsi les quatre agents actuellement détachés à cette cellule „accès réseau“ seront affectés à la nouvelle administration.

10. La Chambre des employés privés approuve le fait que l'Administration des Chemins de Fer soit désormais compétente pour assumer les tâches de la cellule „accès réseau“, conformément à sa remarque formulée au point 4.

11. L'Administration des Chemins de Fer doit rédiger un rapport annuel au ministre, qui sera publié et transmis à l'Agence ferroviaire européenne.

2.2. Possible externalisation de ses missions

(Article 7 du projet de loi)

12. Sur autorisation du ministre, le Directeur peut confier des missions d'inspection et de contrôle 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.

13. La CEP•L tient à faire remarquer que c'est seulement dans le cadre d'une éventuelle externalisation des pouvoirs de l'administration que le projet de loi fait référence à des „missions d'inspection et de contrôle“ de l'administration.

Ces missions entrent certes dans le pouvoir de l'administration de „veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire“ précisé à l'article 5 du projet de loi. Mais ces missions sont, aux yeux de la CEP•L, d'une importance certaine et méritaient par conséquent d'être expressément énumérées et développées dans l'article 5 du projet de loi.

La CEP•L souhaite que les modalités de mise en oeuvre de ces contrôles et inspections soient précisées. Par exemple qui peut en avoir l'initiative: l'administration seule et/ou sur dénonciation?

13bis. Par ailleurs, la CEP•L voit plusieurs inconvénients à cette délégation de pouvoir.

A titre d'exemple, les personnes désignées pourront-elles arrêter un train sur le réseau luxembourgeois, afin de prendre inspection de son chargement, des certificats et du respect des conditions de travail par le conducteur? Si ce contrôle met en évidence des irrégularités, ces personnes auront-elles des moyens de sanctions immédiats?

De plus, la CEP•L estime qu'il sera difficile de s'assurer que la société privée ou l'autorité étrangère présentent toutes les garanties d'indépendance ou de neutralité par rapport notamment au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire objets du contrôle.

De plus, selon l'exposé des motifs, la création de l'Administration des Chemins de Fer 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. Cette justification rend dès lors des plus contestables une externalisation des missions de l'Administration au profit d'une société privée ou d'une autorité de sécurité étrangère.

La Chambre des employés privés insiste par conséquent pour que l'Administration des Chemins de Fer soit pourvue de spécialistes suffisants pour qu'elle puisse effectuer elle-même

toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement de ses missions.

2.3. Son personnel

(Articles 10 et 11 du projet de loi)

14. Le projet avisé crée le cadre du personnel de l'Administration des Chemins de Fer, tout en précisant que ce cadre peut être complété par des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat, ainsi que par des stagiaires.

15. Cette administration est dirigée par un Directeur de l'Administration des Chemins de Fer qui en est le supérieur hiérarchique.

16. Un certain nombre de missions dévolues par le présent projet de loi à l'Administration des Chemins de Fer sont actuellement assumées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de loi énonce donc que des agents des CFL, qui sont chargés de tâches relevant désormais de la compétence de l'Administration des Chemins de Fer ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être détachés sur une base volontaire.

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.

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

17. La CEP•L est d'avis que la nouvelle administration doit disposer dès le départ d'un cadre de personnel bien étoffé et formé. Elle doit recourir au savoir-faire des cheminots pour répondre à ses multiples obligations. Elle doit notamment créer des interfaces avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et avec les opérateurs sur place.

Afin que les cheminots se laissent détacher et restent auprès de la nouvelle administration il sera nécessaire d'y créer un cadre de travail attrayant.

Dans cet ordre d'idées, il importe de clarifier rapidement le fonctionnement de l'administration par règlement grand-ducal.

Vu que les qualifications requises pour beaucoup de postes auprès de la nouvelle administration s'apprennent presque exclusivement auprès d'une société de chemin de fer intégrée, la CEP•L est d'avis que même après la phase de démarrage les cheminots doivent garder une priorité pour l'embauchage respectivement le détachement auprès de cette administration.

17bis. Par ailleurs, la CEP•L demande que le projet de loi précise la hiérarchie au sein de l'Administration des Chemins de Fer en cas d'absence (prolongée) du directeur. Ne faudrait-il pas prévoir le poste d'un directeur adjoint?

*

3. MISE EN PLACE ET GESTION DE LA SECURITE FERROVIAIRE

3.1. Harmonisation des règles, des objectifs et des méthodes de sécurité nationales

(Articles 12 à 14 du projet de loi)

18. 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 élaborées par l'Administration et sont arrêtés par règlement grand-ducal.

19. Le projet avisé donne compétence à l'Administration des Chemins de Fer pour définir les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Elle en informe le ministre avant leur publication au Mémorial, Recueil administratif et économique.

20. 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.

20bis. La CEP•L demande que le projet de loi précise que ces règles soient validées par l'Administration des Chemins de Fer.

Si elles sont validées préalablement par une société privée, l'Administration risque de prendre uniquement acte de ces règles en vue de l'attribution d'un certificat de sécurité.

3.2. Responsabilité des différents protagonistes

(Article 16 du projet de loi)

21. 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.

Cette responsabilité 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.

22. La CEP•L demande à voir préciser dans le texte de loi qui est visé par le terme „entité adjudicatrice“.

*

4. CERTIFICATION ET AGREMENTATION

4.1. Certification de l'entreprise ferroviaire

(Articles 18 à 20 du projet de loi)

23. Actuellement, la loi modifiée du 11 juin 1999 exige de toute entreprise ferroviaire de détenir un certificat de sécurité pour l'allocation et l'utilisation d'un sillon ferroviaire.

La demande est soumise au ministre des Transports, qui demande l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, selon le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 posant les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

24. Le projet de loi susvisé transfère la compétence pour délivrer ledit certificat à l'Administration des Chemins de Fer, selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal, dont le projet a également été soumis pour avis à la CEP•L.

25. Selon la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, une entreprise qui veut avoir la qualité d'entreprise ferroviaire doit obtenir une licence auprès du ministre des Transports.

En effet, la licence constitue une autorisation pour l'exploitation de l'ensemble ou de certains types de services de transport par chemin de fer.

Le projet de loi avisé laisse cette compétence au ministre, alors qu'il semble légitime de la transférer également à l'Administration des Chemins de Fer, pour des raisons de simplification administrative d'ores et déjà développées au point 4. Ce d'autant plus que comme exposé plus en détail au point 33bis, la licence et le certificat sont étroitement liés.

26. Le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires abroge et remplace le règlement précité du 24 octobre 2003.

Il a pour objet d'arrêter les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement et les conditions et les modalités de retrait du certificat de sécurité, en transposant en droit national les dispositions de l'article 10 de la directive 2004/49/CE.

27. Le projet sous examen ne reprend pas tel quel le contenu du règlement du 24 octobre 2003, mais il divise la certification en une certification générale et une certification supplémentaire spécifique au réseau ferré luxembourgeois. (Article 1er du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

La certification générale à validité communautaire confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire, tandis que la certification spécifique confirme l'aptitude de l'entreprise à se conformer aux normes et règles de sécurité applicables sur le réseau ferré luxembourgeois.

28. En vue d'obtenir une certification **générale**, les entreprises ferroviaires établies au Luxembourg doivent exercer les activités de transporteur de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer elles-mêmes la traction des trains.

La certification générale précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. Elle est valable sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaire équivalentes. (Article 2 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

29. Les dispositions à la certification générale ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit communautaire, et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

La certification générale peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union Européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises. (Article 3 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

30. Les entreprises ferroviaires établies au Luxembourg ou dans un autre pays membre de l'Union européenne qui prévoient d'exploiter des services de transport ferroviaire sur le réseau ferré luxembourgeois doivent avoir reçu une certification supplémentaire spécifique au réseau ferré luxembourgeois. Ladite certification spécifique précise les lignes du réseau qui sont couvertes par la certification. (Article 4 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

31. En vue de la délivrance de la certification **spécifique** au réseau ferré luxembourgeois, l'entreprise ferroviaire doit établir qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assurer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile.

L'entreprise ferroviaire requérante est tenue en outre de joindre les pièces suivantes:

- une documentation sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ou les parties de STI et, le cas échéant, les règles nationales de sécurité et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité;
- une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié;
- une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles nationales et ont été dûment certifiés. (Article 4 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

32. En vue de l'instruction des demandes en obtention en renouvellement ou en réexamen des certificats de sécurité, l'Administration des Chemins de Fer demande son avis au gestionnaire de l'infra-

structure ferroviaire. Elle 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.

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

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. Ces décisions sont susceptibles d'un recours en annulation devant le tribunal administratif. (Article 5 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

33. Si la CEP•L a bien conscience que la division du certificat en deux volets répond à une exigence de la directive transposée, elle s'interroge sur l'utilité du certificat général à valeur communautaire.

En effet, quelque soit le réseau exploité par l'entreprise ferroviaire, il se situe sur le territoire d'un Etat. Le certificat général doit donc systématiquement être complété par un certificat spécifique à valeur nationale.

L'harmonisation des règles de sécurité nationales ne semble dès lors pas être complète.

33bis. Par ailleurs, la Chambre des employés privés relève qu'en vue de la délivrance de la certification, les entreprises ferroviaires doivent joindre à la demande notamment une copie certifiée conforme de la licence prévue par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Ceci constitue une raison de plus pour que l'Administration des Chemins de Fer soit compétente pour délivrer les licences et les certificats. Ainsi aura-t-elle une meilleure connaissance des demandeurs, qui lui soumettront d'abord les éléments permettant la délivrance d'une licence, puis leur dossier de certification.

Les demandeurs auront aussi une plus grande facilité à saisir l'autorité compétente pour connaître de leur demande si l'Administration des Chemins de Fer délivre toutes les autorisations en matière de sécurité ferroviaire. Cette centralisation des attributions justifie d'autant plus la création d'une telle administration publique.

34. Enfin, selon l'article 8 du projet de règlement grand-ducal, le certificat de sécurité n'est valable qu'à condition pour l'entreprise ferroviaire de respecter les dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur ferroviaire, sous peine de retrait de leur certificat de sécurité.

34bis. Cette obligation n'existait pas dans le règlement du 24 octobre 2003.

Dans son avis du 21 février 2006 relatif au projet de loi No 5529¹, la CEP•L avait demandé que le législateur rende plus strictes les conditions d'obtention d'un certificat de sécurité au Luxembourg afin d'assurer un niveau élevé de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois.

La CEP•L avait souligné le fait que les entreprises étrangères disposant d'une licence dans leur Etat d'établissement ne doivent pas disposer de licence luxembourgeoise pour pouvoir accéder au réseau ferré luxembourgeois, mais uniquement d'un certificat de sécurité lors de l'allocation des sillons. Ce qui justifie de prévoir des conditions assez restrictives pour l'octroi de ces certificats de sécurité.

A ce titre, la CEP•L avait jugé indispensable que chaque entreprise ferroviaire, même étrangère, qui exploite des services de transports publics au Luxembourg doive se conformer au statut du personnel des cheminots, ceci afin d'éviter toute possibilité de dumping social.

¹ 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

Si les dispositions introduites par l'article 8 du projet de règlement avisé sont donc à saluer, elles sont toutefois incomplètes et risquent de soulever plusieurs problèmes d'application en pratique.

Par ailleurs, le projet devrait préciser que les entreprises concernées devraient respecter les dispositions des conventions collectives applicables dans le secteur ferroviaire.

34ter. En premier lieu, le projet de règlement grand-ducal ne précise pas si c'est le certificat général ou le certificat spécifique dont la validité est en jeu.

Vu que sont à respecter des conditions nationales, il devrait s'agir du certificat spécifique.

34quater. La CEP•L regrette que le respect des dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur ferroviaire ne constitue pas une condition d'obtention du certificat de sécurité pour l'allocation et l'utilisation d'un sillon ferroviaire.

Ce qui signifie que l'Administration ne se livrera pas à un contrôle du respect de ces conditions pour toutes les entreprises ferroviaires déposant une demande de certificat, mais elle pourra les contrôler par après de façon ponctuelle. Le contrôle n'est donc pas systématique mais aléatoire.

La Chambre des employés privés estime qu'il serait nécessaire d'ériger cette obligation comme condition préalable à l'octroi du certificat de sécurité aux entreprises ferroviaires.

34quinties. L'article L. 010-1 du Code du travail énumère un certain nombre de règles de droit du travail (par exemple, prescriptions relatives au salaire social minimum et à l'adaptation automatique de la rémunération à l'évolution du coût de la vie, à la durée du travail, au temps de pause, au repos journalier et au repos hebdomadaire; au congé payé; etc.), qui doivent s'appliquer à tous les travailleurs, quelle que soit leur nationalité, au service de toute entreprise, sans préjudice quant à la nationalité et au lieu juridique ou effectif du siège social de celle-ci.

L'article 8 du projet de règlement grand-ducal avisé ne vient donc que confirmer le caractère impératif des règles de droit du travail, ce également pour les salariés des entreprises n'ayant pas leur siège au Luxembourg.

Il convient donc de donner à l'Administration des Chemins de Fer les moyens d'appliquer ces dispositions protectrices et de sanctionner leur non-respect pour une meilleure qualité et une meilleure sécurité des transports ferroviaires.

4.2. Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

(Articles 21 et 22 du projet de loi)

35. Le projet de loi fixe également les conditions de sécurité à remplir par tout gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire actif sur le réseau ferré européen par l'institution d'un **agrément** de sécurité.

36. Cet agrément est à demander par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à l'Administration des Chemins de Fer, selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal, dont le projet a également été soumis pour avis à la CEP•L.

37. Le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a pour objet d'arrêter les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement et les conditions et les modalités de retrait de l'agrément de sécurité, en transposant en droit national les dispositions de l'article 11 de la directive 2004/49/CE.

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

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

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. Ces décisions sont susceptibles d'un recours en annulation devant le tribunal administratif. (Article 3 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire)

38. Le projet de règlement avisé contient une disposition transitoire selon laquelle un agrément de sécurité valable pour un an peut être délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui en fait la demande dans les 12 mois à partir de l'entrée en vigueur du présent projet de règlement grand-ducal. Il doit seulement joindre à sa demande une évaluation systématique des structures d'organisation et de gestion mises en place pour répondre aux exigences de sécurité applicables.

Ladite évaluation doit être effectuée par un organisme d'audit accrédité en conformité avec les normes communautaires afférentes. Au plus tard un an après la délivrance de l'agrément de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure doit établir que son système de gestion de la sécurité répond aux conditions prévues par la directive 2004/49/CE. (Article 8 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire)

4.3. Certification du personnel affecté à des tâches de sécurité

(Articles 23 et 24 du projet de loi)

39. Le projet de loi impose à l'entreprise ferroviaire et au 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 spécifications techniques d'interopérabilité (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.

40. 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'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.

4.4. Certification du matériel roulant ferroviaire

(Article 25 du projet de loi)

41. 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.

Le projet de loi renvoie à un règlement grand-ducal pour le détail.

*

5. SANCTIONS PENALES

(Article 26 du projet de loi)

42. La violation des règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations prévues par le présent projet de loi et les règlements pris en son exécution sont punies 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.

43. Sous réserve des remarques formulées ci-avant, la CEP•L marque son accord au projet de loi et aux deux projets de règlement grand-ducal susvisés.

Luxembourg, le 21 février 2008

Pour la Chambre des employés privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

