

N° 5824⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- D) 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

* * *

SOMMAIRE:

Amendements adoptés par la Commission des Transports

	<i>page</i>
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (6.2.2009).....	2
2) Texte coordonné.....	12

*

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(6.2.2009)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission des Transports lors de sa réunion du 2 février 2009.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des Députés et des propositions de texte du Conseil d'Etat que la commission a fait siennes.

*

REMARQUES PRELIMINAIRES

Dans son avis complémentaire du 9 décembre 2008 le Conseil d'Etat a formulé un certain nombre d'observations. La commission parlementaire entend tenir compte de l'ensemble des recommandations ainsi exprimées et de remédier à tous les points de critique soulevés par la Haute Corporation.

Bien qu'elle fasse droit à la suggestion du Conseil d'Etat de remplacer, à l'endroit de l'ancien article 9 (nouvel article 8), les termes „Dans le cadre de la mise au point des règles nationales de sécurité“ par les termes „Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte ...“, la commission tient à souligner que les auteurs du projet de loi ne s'étaient point inspirés du tiret 3 du paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile pour accorder un pouvoir réglementaire à l'Administration des Chemins de Fer, mais bien du tiret 2 dudit paragraphe qui dispose que „la direction de l'aviation civile a pour missions d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile“.

Selon la compréhension des auteurs du projet de loi, il s'agit bel et bien d'un pouvoir réglementaire dans un domaine particulier et c'est la raison pour laquelle ils ne voyaient pas d'inconvénient à accorder un tel pouvoir également à la future Administration des Chemins de Fer.

*

TEXTE DES AMENDEMENTS

1. Amendement portant sur l'ancien article 2 (nouvel article 1er)

1.1. Libellé proposé

„**Art. 1.**– 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, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.“

1.2. Commentaire

Les auteurs du projet de loi tiennent à souligner que l'exclusion des tramways aussi bien que celle des réseaux ferrés privés est expressément permise par l'article 2 de la directive 2004/49/CE qui dispose

que „Les Etats membres peuvent exclure des mesures qu’ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive:

- a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires urbains;
- b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l’exploitation de services de transport de passagers locaux, urbains ou suburbains, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant uniquement sur ces réseaux;
- c) les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.“

Les tramways ont été exclus du champ d’application de la présente loi en raison du fait que ce moyen de transport urbain tombe dans le champ d’application de ce qui est communément appelé Code de la Route (cf. considérant 3 de la directive susmentionnée).

Les infrastructures privées visées à l’alinéa 2 de l’ancien article 2 (nouvel article 1er) concernent exclusivement les réseaux internes d’embranchements (par ex. points de chargement) et relèvent de la législation portant sur la sécurité au travail.

2. Amendements portant sur l’ancien article 5 (nouvel article 4)

2.1. Libellé proposé

„**Art. 4.**– 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:

(...)

- b) instruire les dossiers en vue de l’émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le Ministre des 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;

(...)

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

(...)“

2.2. Commentaires

2.2.1. L’amendement du point b) de cet article constitue la suite logique de l’amendement portant sur les anciens articles 18, 19, 21 et 22 (nouveaux articles 17, 18, 20 et 21) devenus les articles 14, 15, 17 et 18. Il est renvoyé au commentaire dudit amendement (point 9.2.).

2.2.2. Il est préférable de supprimer la disposition selon laquelle les missions de l’Administration peuvent être précisées par règlement grand-ducal, étant donné que dans son avis du 8 avril 2008, le Conseil d’Etat y a vu un moyen pour accorder de nouvelles missions à l’Administration.

3. Amendement portant sur l’ancien article 7 (nouvel article 6)

3.1. Libellé proposé

„**Art. 6.**–

(...)

3. Pour l’exécution de sa mission, ~~l’Administration peut demander l’assistance 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~~ Dans les limites de ce qui est nécessaire à l’exécution des vérifications nécessaires prévues à l’article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société.

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."

3.2. *Commentaire*

Suite à la demande du Conseil d'Etat, le paragraphe 3 du nouvel article 6 est modifié de manière à préciser les compétences accordées à l'Administration dans l'exécution de ses missions. Aussi, son „droit d'obtenir tous les renseignements nécessaires“ de la part du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires est-il transformé en „assistance“ de la part du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. L'Administration ne pourra point déplacer livres, comptes et autres documents.

4. *Amendement portant sur l'ancien article 8 (nouvel article 7)*

4.1. *Libellé proposé*

„**Art. 7.**– (...)

3. L'Administration statue sur avis 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.~~

~~4. Les décisions de l'Administration sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.“~~

4.2. *Commentaire*

Cet amendement s'ensuit de l'amendement portant sur les anciens articles 18, 19, 21 et 22 (nouveaux articles 17, 18, 20 et 21) devenus les articles 14, 15, 17 et 18. En effet, en faisant émaner la décision de l'émission et celle du retrait de la certification de sécurité du ministre et non de l'Administration, le libellé de l'article sous objet doit être réagencé. Pour le surplus, il est renvoyé au commentaire dudit amendement (point 9.2.).

5. *Amendement portant sur l'ancien article 11 (nouvel article 10)*

5.1. *Libellé proposé*

„**Art. 10.**– 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 à titre définitif~~ transférés 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.

L'agent transféré à l'Administration garde son statut de personnel des chemins de fer avec tous les droits et prérogatives que cela implique.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent ~~détaché à titre définitif~~ transféré 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.“

5.2. *Commentaire*

Suite aux critiques formulées par le Conseil d'Etat en ce qui concerne le risque d'un va-et-vient des agents entre les CFL et l'administration à créer, le texte est modifié de manière à autoriser un transfert (définitif) des agents en question à l'Administration des Chemins de Fer.

Cette solution reflète la volonté de la Commission européenne, qui tout en réalisant la situation spécifique du Grand-Duché en termes de disponibilité de personnel, a accepté de trouver une solution spécifique à cette situation et de „garder le statut de cheminot, mais sans possibilité de revenir auprès de l'entreprise historique“.

Dans cet ordre d'idées, les auteurs du projet de texte sont d'accord pour inscrire dans le corps du texte que les agents seront „transférés“ à l'Administration des Chemins de Fer, tout en précisant que les agents concernés gardent leur statut de cheminot afin de garantir le maintien des droits et prérogatives acquis.

6. Amendement portant sur l'ancien article 12 (nouvel article 11) et suppression des anciens articles 13, 14 et 15 (nouveaux articles 12, 13, 14)

6.1. Libellé proposé

„Art. 11.– 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.

2. 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.

3. 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 spécifications techniques d'interopérabilité et par les règles de sécurité nationales.

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 contenu du rapport de sécurité sera arrêté par voie de règlement grand-ducal.

5. Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de sécurité, ainsi que les objectifs de sécurité nationale et les méthodes de sécurité nationale en conformité avec les dispositions communautaires afférentes.

~~Art. 12.– 1. L'Administration définit les règles nationales de sécurité qui 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.~~

~~2. En l'absence de STI et sans préjudice aux dispositions de l'article 8, 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.~~

~~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 8.

6. L'Administration soumet le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les motifs pour lesquelles elle entend l'introduire.

Art. 13.— 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. 14. 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.“

6.2. *Commentaire*

Etant donné que selon le Conseil d'Etat, une administration ne dispose d'aucun pouvoir réglementaire quelconque, pouvoir qui de par la Constitution appartient au seul Grand-Duc, un règlement grand-

ducal déterminera les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois, alors que le texte du projet de loi en cite les grands principes. Ce faisant, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat.

La suppression des anciens articles 13, 14 et 15 (nouveaux articles 12, 13 et 14) donne lieu à une renumérotation des articles subséquents.

7. Amendement portant sur l'ancien article 16 (nouvel article 15) devenu l'article 12

7.1. Libellé proposé

„**Art. 12.**– 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 13 11 et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 14 du règlement grand-ducal prévu à l'article 11 sur les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois.

(...)“

7.2. Commentaire

Suite à la suppression des anciens articles 13, 14 et 15 (nouveaux articles 12, 13 et 14) des corrections au niveau des références d'articles s'imposent.

Comme expliqué au point 5.2. ci-avant, le texte du projet de loi n'établit que les grands principes sur les règles nationales de sécurité, et c'est donc au règlement grand-ducal sur les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois qu'il faut se référer pour leur détermination.

8. Amendement portant sur l'ancien article 17 (nouvel article 16) devenu l'article 13

8.1. Libellé proposé

„**Art. 13.**– La mise en circulation sur le réseau ferré luxembourgeois de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n'est admise que dans les conditions prévues par les paragraphes 1 et 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. 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 ces obligations conditions 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.“

8.2. Commentaire

Dans son avis du 8 avril 2008 le Conseil d'Etat a constaté que le texte de loi „entend renforcer de façon notable les conditions de solvabilité et de liquidité financière du gestionnaire et des entreprises ferroviaires“ et serait ainsi en contradiction avec le texte de la directive. Le Conseil d'Etat estime que son application pourrait entraîner un traitement inégalitaire des demandeurs potentiels suscitant l'intervention des autorités communautaires.

Etant donné que les conditions de liquidité financière et d'honorabilité sont déjà abordées de façon précise dans les articles 5 à 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat de supprimer les dispositions en question. A la place, les auteurs du projet de loi proposent un renvoi aux paragraphes 1 et 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

9. *Amendement portant sur les anciens articles 18, 19, 21 et 22 (nouveaux articles 17, 18, 20 et 21) devenus les articles 14, 15, 17 et 18*

9.1. *Libellé proposé*

„Art. 14.– 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.~~

Le certificat de sécurité se compose d’une certification générale et d’une certification spéciale.

La certification générale atteste l’établissement par l’entreprise ferroviaire d’un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité applicables sur le réseau communautaire.

La certification spéciale atteste l’acceptation par l’entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.

Art. 15.– 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.~~

1. Le Ministre est l’autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des certificats de sécurité sur base des dossiers instruits par l’Administration.

Les conditions procédurales à respecter par l’Administration pour l’instruction des demandes de certificats de sécurité sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

2. Le certificat de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le Ministre procède au changement ou renouvellement du certificat de sécurité à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités de transport ferroviaires effectuées par l’entreprise ferroviaire.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de la certification générale et/ou de la certification spéciale en cas de manquement grave ou répété par une entreprise ferroviaire concernant l’utilisation des sillons alloués ou si le titulaire d’un certificat de sécurité délivré par le Ministre ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d’un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. Il est institué une commission administrative indépendante qui est composée de trois membres désignés par le Ministre et qui a pour mission d’aviser le dossier instruit par l’Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s’assurer à ces fins le concours d’organismes et d’experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l’article 5 du règlement grand-ducal précité.

6. Le détail ~~d~~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 le détail ~~d~~les conditions et ~~d~~les modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité.

Art. 17.– 1. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être titulaire d'un agrément de sécurité ~~d~~ 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.~~

Le Ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des agréments de sécurité sur base de dossiers instruits par l'Administration.

Les conditions procédurales à respecter par l'Administration pour l'instruction des agréments de sécurité sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

2. L'agrément de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le Ministre procède au changement ou renouvellement de l'agrément de sécurité à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de l'agrément de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des agréments de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de l'agrément de sécurité si le gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. La commission administrative instituée en vertu de l'article 15, paragraphe 4, a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement grand-ducal précité.

6. Le détail ~~d~~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 le détail ~~d~~les conditions et ~~d~~les modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait de l'agrément de sécurité.

Art. 18.– 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.“

9.2. *Commentaire*

Etant donné que la matière traitée dans le contexte du projet de loi est une matière réservée à la loi par la Constitution, il est fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de reprendre dans le texte du projet de loi les grands principes relatifs à l'octroi du certificat de sécurité, à l'obtention de l'agrément de sécurité ainsi qu'à la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité et de laisser le soin d'en déterminer les détails aux règlements grand-ducaux respectifs.

Dans le même ordre d'idées, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat de faire émaner la décision de l'émission et celle du retrait de la certification de sécurité du ministre et non de l'Administration.

Cette manière de procéder implique trois changements supplémentaires.

Premièrement, la commission administrative abolie suite à l'abrogation du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires, dont les dispositions sont devenues désuètes suite aux changements apportés par la présente loi en projet, doit être réinstituée. La commission administrative assurera le lien entre l'Administration et le Ministre en préparant les dossiers instruits par l'Administration à la signature ministérielle. Par la réinstitution de la commission administrative, les auteurs du projet de loi entendent souligner l'indépendance de tous les acteurs impliqués dans le processus.

Deuxièmement, cette manière de procéder implique un réagencement de la mission de l'Administration inscrite au point b) du paragraphe 1er de l'article 5 (nouvel article 4) – voir *supra*, point 2.

Troisièmement, en faisant émaner la décision de l'émission et celle du retrait de la certification de sécurité du ministre et non de l'Administration, l'ancien article 8 (nouvel article 7) doit également être réagencé – voir *supra*, point 4.

10. Amendement portant sur l'ancien article 25 (nouvel article 23) devenu l'article 20

10.1. Libellé proposé

„**Art. 20.**– 1. 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 et les règles nationales 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.

2. Le dossier à soumettre à l'Administration contiendra au moins les informations suivantes:
 - a) le cas échéant, la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre Etat ~~membre~~ et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
 - b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation ~~complémentaire~~;
 - c) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
 - d) des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque excessif sur le réseau.

3. Le détail des 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 arrêtés 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.

4. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire historique circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont définis par l'Administration des Chemins de Fer.“

10.2. Commentaire

Selon le souhait du Conseil d'Etat, l'ancien article 25 (nouvel article 23) devenu l'article 20 est complété des conditions de reconnaissance d'une certification établie par l'autorité compétente d'un pays tiers à l'Union européenne, moyennant la suppression du terme „membres“, respectivement du terme „membres de l'Union européenne“.

Deux autres corrections se sont imposées: Premièrement comme les articles 21 et 22 de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté exigent toujours une autorisation de mise en service par l'autorité de sécurité, il est ainsi impossible que le matériel roulant soit seulement couvert par les STI pertinentes. Cette disposition a donc été supprimée. Deuxièmement, afin de permettre une première mise en service du matériel roulant au Luxembourg, les points a) et b) du paragraphe 2 de l'ancien article 25 devenu l'article 20 ont dû être adaptés.

11. Amendement portant sur l'ancien article 25 (nouvel article 24) devenu l'article 21

11.1. Libellé proposé

„**Art. 21.**— La violation des règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations prévues à l'article 18 15, paragraphe 3 5, à l'article 20 17, paragraphe 3 6 ainsi qu'à l'article 23 20, paragraphe 2 de la présente loi et aux règlements pris en leur exécution et le non-respect des conditions d'assurance 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.“

11.2. Commentaire

Suite à la suppression des articles 12, 13 et 14, des corrections au niveau des références d'articles s'imposent.

12. Suppression de l'ancien article 26 (nouvel article 25) devenu l'article 22

12.1. Libellé proposé

„**Art. 22.**— 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.“

12.2. Commentaire

L'insertion de la disposition sous rubrique dans la loi budgétaire des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'année 2009 a rendu superfétatoire l'ancien article 26 (nouvel article 25) devenu l'article 22. Les articles subséquents doivent être renumérotés.

*

Au nom de la Commission précitée, je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir dans les meilleurs délais l'avis complémentaire du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus.

Copie de la présente est envoyée pour information à Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, et à Madame Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- D) 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

Chapitre I – *Champ d'application et définitions*

Art. 1er.– 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, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

Art. 2.– 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) „gestionnaire de l'infrastructure“, entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE modifiée;

la gestion du réseau est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) „entreprise ferroviaire“, toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

- d) „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;
- e) „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;
- f) „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;
- g) „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;
- h) „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 conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
- i) „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;
- j) „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;
- k) „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;
- l) „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;
- m) „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;
- n) „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;
- o) „incident“, tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
- p) „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;

- q) „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. 3.– 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 9 et 10 de la présente loi. L’Administration peut s’assurer l’assistance technique d’experts selon ses besoins.

Art. 4.– 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) veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément à l’article 14 des directives modifiées 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE, soient exactes et tenues à jour;
- b) instruire les dossiers en vue de l’émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le Ministre des 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;
- c) vérifier la conformité des constituants d’interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;
- d) 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;
- 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 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;
- f) 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;
- g) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
- h) assister et conseiller le ministre dans l’exécution de ses attributions en matière de sécurité et d’interopérabilité ferroviaires;
- i) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
- j) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d’une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

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. 5.– 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. 6.– 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 arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

3. Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société.

4. Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 7.– 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 avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

Art. 8.– Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, 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. 9.– 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. 10.– 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 transférés 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.

L'agent transféré à l'Administration garde son statut de personnel des chemins de fer avec tous les droits et prérogatives que cela implique.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent transféré 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. 11.– 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.

2. 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.

3. 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 spécifications techniques d'interopérabilité et par les règles de sécurité nationales.

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 contenu du rapport de sécurité sera arrêté par voie de règlement grand-ducal.

5. Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de sécurité, ainsi que les objectifs de sécurité nationale et les méthodes de sécurité nationale en conformité avec les dispositions communautaires afférentes.

Art. 12.– 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 11 et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions du règlement grand-ducal prévu à l’article 11 sur les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois.

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 de chaque fabricant, fournisseur de services d’entretien, exploitant de wagons, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d’utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l’entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire.

Art. 13.– La mise en circulation sur le réseau ferré luxembourgeois de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n’est admise que dans les conditions prévues par les paragraphes 1 et 2 de l’article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La preuve du respect de ces conditions 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. 14.– L’allocation et l’utilisation d’un sillon exigent de la part de l’entreprise bénéficiaire la détention d’un certificat de sécurité.

Le certificat de sécurité se compose d’une certification générale et d’une certification spéciale.

La certification générale atteste l’établissement par l’entreprise ferroviaire d’un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité applicables sur le réseau communautaire.

La certification spéciale atteste l’acceptation par l’entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.

Art. 15.– 1. Le Ministre est l’autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des certificats de sécurité sur base des dossiers instruits par l’Administration.

Les conditions procédurales à respecter par l’Administration pour l’instruction des demandes de certificats de sécurité sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

2. Le certificat de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le Ministre procède au changement ou renouvellement du certificat de sécurité à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités de transport ferroviaires effectuées par l’entreprise ferroviaire.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de la certification générale et/ou de la certification spéciale en cas de manquement grave ou répété par une entreprise ferroviaire concernant l'utilisation des sillons alloués ou si le titulaire d'un certificat de sécurité délivré par le Ministre ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. Il est institué une commission administrative indépendante qui est composée de trois membres désignés par le Ministre et qui a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal précité.

6. Le détail des 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 le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité.

Art. 16.– 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. 17.– 1. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être titulaire d'un agrément de sécurité.

Le Ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des agréments de sécurité sur base de dossiers instruits par l'Administration.

Les conditions procédurales à respecter par l'Administration pour l'instruction des agréments de sécurité sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

2. L'agrément de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le Ministre procède au changement ou renouvellement de l'agrément de sécurité à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de l'agrément de sécurité si le gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. La commission administrative instituée en vertu de l'article 15, paragraphe 4, a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et

d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement grand-ducal précité.

6. Le détail des 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 le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait de l'agrément de sécurité.

Art. 18.– 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 – *Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité*

Art. 19.– 1. 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.

2. 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. 20.– 1. 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 couvert par les STI et les règles nationales 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 aura été reconnue par l'Administration.

2. Le dossier à soumettre à l'Administration contiendra au moins les informations suivantes:

- a) le cas échéant, la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre Etat et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation;
- c) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
- d) des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque excessif sur le réseau.

3. Le détail des 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 arrêtés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre Etat pourra être intégralement ou partiellement reconnue.

4. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire historique circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont définis par l'Administration des Chemins de Fer.

Chapitre VIII – Dispositions pénales

Art. 21.– La violation des règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations prévues à l'article 15, paragraphe 5, à l'article 17, paragraphe 6 ainsi qu'à l'article 20, paragraphe 2 de la présente loi et aux règlements pris en leur exécution et le non-respect des conditions d'assurance 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. 22.– Le deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est abrogé.

Art. 23.– 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. 24.– 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. 25.– 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. 26.– 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. 27.– Le Chapitre V – Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau de la même loi – est abrogé.

Art. 28.– 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. 29.– L'article 7quater de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogé.

Art. 30.– L'alinéa 2 de l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogé.

Chapitre X – Dispositions finales

Art. 31.– 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. 32.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

