

N° 5529²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(21.2.2006)

Par lettre du 23 décembre 2005, réf.: RAIL/2005/6520, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des Employés Privés.

1. Le projet de loi sous rubrique a pour objet de compléter la transposition de trois directives européennes de 2001 composant le premier paquet ferroviaire, à savoir:

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

Le projet de loi permettra d'aligner les dispositions nationales concernées au droit communautaire et apporte dès lors des modifications à plusieurs textes légaux déjà en vigueur.

1. Modifications apportées à la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

2. En ce qui concerne l'accès au marché ferroviaire, l'application du principe de la libre circulation des services implique l'octroi de droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne. La directive 91/440/CEE a fait un premier pas dans cette direction en établissant des droits d'accès pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux.

La directive 2001/12/CE établit des droits d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau ferré européen, pour les services de fret internationaux.

La directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires ramène le calendrier pour l'ensemble du réseau au 1er janvier 2006 pour s'appliquer à tout type de trafic, y compris le trafic national, à partir du 1er janvier 2007. Les Etats membres doivent transposer jusqu'au 31 décembre 2005 cette directive dans leur législation nationale.

La transposition des dispositions prévues dans ces directives en droit luxembourgeois est assurée de manière automatique grâce au mécanisme prévu à la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui dispose que „*les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité*“.

1.1. Nouvelles fonctions pour la Communauté des transports

3. En matière de tarification de l'accès à l'infrastructure, la directive 2001/14/CE détermine notamment les responsabilités pour les différentes fonctions de tarification et exige que l'organisme de tarification soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire.

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

4. En ce qui concerne la répartition des capacités d'infrastructure, la directive prévoit également que l'organisme de répartition soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire.

La répartition des sillons comprend les missions suivantes:

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

5. Ainsi les CFL, gestionnaire du réseau ferroviaire, mais en même temps entreprise ferroviaire, ne peuvent se voir confier ces fonctions dites „essentielles“, qui comprennent des missions dans les domaines de la répartition des sillons et de la tarification de l'infrastructure.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, ces fonctions seront attribuées à la Communauté des transports.

Vu que les missions de la Communauté des transports se situent essentiellement dans le domaine des transports publics, il est prévu de créer au sein de cet établissement public une cellule „accès réseau“, qui se verra attribuer ces fonctions dites essentielles.

La Communauté des Transports tient ses comptes d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profits et pertes séparés et de bilans séparés, d'une part, sur les activités relevant des missions d'organisme de répartition ou d'organisme de tarification et, d'autre part, pour ses autres activités.

6. La Chambre des employés privés marque son accord de principe quant à l'incompatibilité de la qualité d'utilisateur de l'infrastructure ferroviaire et avec celle de responsable de la tarification ou de la répartition des sillons.

Elle approuve également que, pour les raisons invoquées par les auteurs du projet, les missions en matière de tarification de l'accès à l'infrastructure et de répartition des sillons soient transférées à la Communauté des transports.

7. Les fonctions qui seront transférées à la Communauté des Transports en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Il est indiqué dans la fiche financière jointe au projet de loi sous rubrique qu'il convient, au vu du savoir-faire des agents des CFL, de mettre à disposition de la Communauté des Transports les agents en question, agents dont les postes deviendront obsolètes au sein des CFL vu le transfert de compétences.

8. La Chambre des employés privés approuve que les compétences acquises par les agents des CFL soient mises au service de la Communauté des transports ce qui facilitera à celle-ci le démarrage de ses nouvelles fonctions.

Elle demande toutefois que cette mise à disposition soit intégrée dans le projet de loi à l'instar de ce que prévoit la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.

En effet, cette loi a instauré la Communauté des transports pour remplacer la Régie générale des transports publics et pour reprendre un certain nombre de missions exercées auparavant par les CFL.

Ainsi, l'article 9 de la loi du 26 janvier 2006 précitée prévoit que „les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui sont chargés de tâches relevant de la compétence de la CdT, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la CdT.

Les attributions dévolues à l'autorité hiérarchique par les dispositions légales et réglementaires applicables aux agents de l'Etat, des communes, des syndicats de communes ainsi que des CFL sont exercées, pour les agents chargés d'effectuer des tâches pour le compte de la CdT en vertu de l'alinéa précédent, par le conseil d'administration de la CdT.

La CdT rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question“.

La Chambre des employés privés demande l'introduction d'une disposition similaire dans le texte du projet de loi sous rubrique.

1.2. La répartition des sillons

9. L'organisme de répartition peut sanctionner les manquements à une disposition législative ou réglementaire relative à l'accès aux réseaux ou à leur utilisation ou aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance qu'il constate de la part des entreprises ferroviaires soumises à son contrôle.

Les décisions de l'organisme de répartition sont susceptibles d'un recours devant le directeur général de la Communauté des Transports qui doit statuer dans un délai de 10 jours ouvrables.

La CEP•L estime qu'il serait nécessaire de préciser les manquements qui peuvent donner lieu à des sanctions. Il doit notamment être précisé que des manquements concernant la sécurité (par

exemple dépassement du temps de conduite autorisé) figurent parmi les manquements sanctionnés.

10. Actuellement, la loi du 11 juin 1999 précitée fixe en détail les principes d'allocation des sillons. La directive 2001/14/CE a modifié ces principes d'allocation des sillons, de sorte qu'une modification de cet article s'impose. Au vu de la technicité des principes énoncés, il a semblé de mise, selon les auteurs du projet, de simplifier les dispositions législatives.

Ainsi le projet stipule-t-il que la répartition des sillons au sein du graphique de circulation s'opère d'après les règles communautaires et que les modalités selon lesquelles les sillons sont attribués seront arrêtées par règlement grand-ducal.

Ce règlement grand-ducal doit également déterminer les conditions de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Enfin, il est disposé que, sauf accord de l'organisme de répartition, les entreprises ferroviaires ne peuvent pas transférer les sillons qui leur ont été attribués à une autre entreprise ferroviaire ou à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de cette interdiction peut entraîner l'exclusion de l'attribution de sillons pendant une certaine période.

11. La Chambre des employés privés ne partage pas le point de vue selon lequel les principes d'allocation des sillons soient caractérisés par une trop grande technicité pour être repris dans le projet sous rubrique.

Au contraire, ils ont une très grande importance politique puisqu'ils stipulent actuellement notamment la priorité des trains affectés à des services voyageurs réguliers mis en circulation en vertu d'un contrat de service public dans le cadre de l'attribution des sillons.

La loi de 1999 précitée prévoit également que les sillons alloués peuvent être modifiés ou supprimés à titre temporaire ou définitif, sans indemnité pour le bénéficiaire, lorsque les contraintes du service public l'exigent.

Par conséquent, la Chambre des employés privés demande que notamment cette priorité à accorder au service public des passagers reste ancrée dans le texte de loi.

En ordre subsidiaire, la CEP•L revendique le maintien de cette priorité dans le règlement grand-ducal projeté. Elle insiste également qu'elle soit saisie pour avis au sujet du projet de règlement grand-ducal prévu.

1.3. La tarification de l'accès à l'infrastructure

12. L'organisme de tarification veillera à ce que le système de tarification soit appliqué de manière non discriminatoire sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois et en conformité avec le système de redevance pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois mis en place par la voie d'un règlement grand-ducal.

Il coopère à la mise en place d'un système de redevance conçu de façon à garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises et à assurer une utilisation efficace des réseaux transeuropéens de fret ferroviaire.

L'organisme de tarification peut sanctionner les manquements qu'il constate de la part des entreprises ferroviaires soumises à son contrôle.

13. La CEP•L approuve la référence à la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises afin d'éviter un niveau de redevances désavantageant le transport par rail vis-à-vis des concurrents, à savoir le transport routier ou par voie fluviale.

Pour garantir que les prix des différents modes de transport reflètent leurs coûts réels, il importe de procéder, comme le préconise le Livre Blanc de la Commission européenne sur les transports de 2001 („La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix“), à un rapprochement des principes tarifaires d'usage des infrastructures; la prise en compte des coûts externes doit encourager l'utilisation des modes de transport ayant un moindre impact environnemental et permettre des investissements, avec les recettes ainsi dégagées, dans de nouvelles infrastructures.

La compétitivité du transport ferroviaire est en effet également conditionnée par la mise en place d'une infrastructure ferroviaire performante, mais aussi par la lutte contre des conditions sociales précaires dans le secteur des transports routiers.

1.4. Un organe de contrôle indépendant

14. Par ailleurs, la directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de répartition et de tout organisme de tarification. Cet organisme de contrôle a pour mission d'approuver les redevances d'accès et de trancher tout recours relevant du champ d'application de la directive en question afin de garantir des conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires.

Cette fonction de contrôle sera assumée par le ministre des Transports.

En vue de l'instruction des dossiers introduits auprès du ministre, une commission spéciale est créée. Elle a la possibilité de se procurer toutes les informations utiles pour l'accomplissement de sa mission et de déléguer, le cas échéant, certaines vérifications à des experts et consultants spécialisés; les travaux à fournir par ces tiers étant à charge du requérant.

A côté de ce contrôle, toute entreprise ferroviaire pourra exercer un recours contre toute décision prise respectivement par l'organisme de répartition et par l'organisme de tarification auprès du directeur général de la Communauté des Transports.

Par ailleurs, un recours en annulation pourra être introduit devant le tribunal administratif par toute entreprise ferroviaire qui estime mal fondée une décision prise à son égard.

15. Le projet introduit également dans le droit luxembourgeois le recours prévu par la directive 2001/13/CE qui permettra à toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau ferré luxembourgeois de soumettre à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit communautaire et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.

1.5. Obtention des licences

16. Afin d'être admises à effectuer des transports sur le réseau ferroviaire luxembourgeois, les entreprises ferroviaires doivent être titulaires d'une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Le projet sous rubrique envisage quelques précisions au niveau des conditions d'obtention d'une telle licence.

17. En ce qui concerne les conditions d'honorabilité des dirigeants d'une entreprise ferroviaire, il est ajouté que ceux-ci ne doivent pas avoir été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une entreprise ferroviaire désirant se livrer à des activités de transport transfrontalières de marchandises soumises à des procédures douanières.

Le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à collecter, utiliser et traiter des données judiciaires concernant l'entreprise et ses dirigeants.

18. En vue d'aligner les dispositions nationales à celles de la directive 2001/13/CE, il est précisé que l'entreprise ferroviaire doit respecter également les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles destinées à assurer des avantages au, ou une protection du consommateur, ainsi que les dispositions des traités et accords internationaux dans le domaine du chemin de fer auxquels le Grand-Duché de Luxembourg a adhéré.

Actuellement, le texte de loi prévoit que l'entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions légales nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service ainsi que de ses voyageurs et de ses chargeurs.

La CEP•L estime qu'il serait nécessaire d'inscrire explicitement dans le texte de loi le respect du droit du travail et des conventions collectives du secteur comme condition préalable à l'octroi d'une licence ferroviaire.

19. Afin de se conformer à la législation applicable en matière de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des brevets du personnel effectuant des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires, à traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour l'entreprise ferroviaire en sa qualité d'employeur dudit personnel.

20. La CEP•L se prononce contre cette disposition. Elle est d'avis qu'il n'appartient pas au ministre et, encore moins, à l'employeur de traiter ou de stocker des données relatives à la santé du personnel.

La santé du personnel relève de la compétence de la médecine du travail et il appartient aux médecins du travail de gérer les dossiers du personnel en matière de santé.

La CEP•L critique la volonté du législateur de laisser traiter ces données sensibles par des personnes autres que les médecins du travail.

21. Elle rappelle à cet égard son avis du 3 décembre 2003 relatif au projet de règlement grand-ducal sur les critères de délivrance et de validité du brevet pour les différentes catégories du personnel affecté à des tâches de sécurité au service d'une entreprise ferroviaire.

Dans cet avis, elle remarquait que la santé au travail serait de la compétence exclusive de la médecine au travail. Elle s'opposait notamment à ce que le certificat médical établi par le médecin dans le cadre d'un examen complémentaire spécialisé soit transmis à une commission médicale dont la composition n'était pas précisée. Si cette commission était composée de fonctionnaires, ceci irait, selon la CEP•L, à l'encontre du secret médical.

22. Dans son avis du 25 mars 2004 relatif au projet de loi ayant pour objet de modifier 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport; 3) 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; 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, la CEP•L critiquait également les dispositions relatives au traitement des données concernant la santé.

Ce projet prévoyait la création d'une base légale autorisant la collecte, le traitement et l'utilisation des données relatives à la santé et des données judiciaires collectées lors de la procédure de vérification des antécédents des personnes requérant une autorisation d'accès à l'aéroport.

La CEP•L estimait notamment que *„le libellé des dispositions relatives à la collection, à l'utilisation et au traitement des données personnelles est quelque peu lapidaire. Le projet parle en effet de manière générale de données relatives à la santé.*

La Chambre des Employés Privés observe que la santé des travailleurs relève en premier lieu de la compétence de la médecine du travail. L'Administration de l'aéroport ne devrait donc pas pouvoir collecter des données qui ont trait à l'état de santé général de la personne concernée, mais uniquement des données qui peuvent éventuellement constituer un indice pour un risque de sécurité“.

1.6. Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau

23. Conformément à la loi du 11 juin précitée, l'allocation et l'utilisation d'un sillou exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité, délivré par le ministre des Transports et attestant que l'entreprise remplit toutes les exigences techniques et opérationnelles pour effectuer les services de transport pour lesquels le ou les sillons ont été alloués, et que les exigences de sécurité requises qui s'appliquent au personnel de conduite et d'accompagnement des trains, au matériel roulant et à l'organisation interne de l'entreprise, sont respectées.

Les exigences de validité du certificat de sécurité sont celles qui se dégagent des traités internationaux auxquels le Luxembourg a adhéré, ou qui sont prévues par les lois et règlements luxembourgeois applicables à la circulation des trains sur le réseau ferroviaire national.

Les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité et les modalités de son établissement sont arrêtées par le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

Selon ce règlement grand-ducal, l'entreprise requérant un certificat de sécurité doit être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, s'engager à n'affecter aux tâches de sécurité concernant les services de transport que du personnel possédant la formation requise pour se conformer aux règles de circulation et de sécurité ainsi que s'engager à assurer l'agrément et le contrôle technique du matériel roulant composant les trains qu'elle fera circuler sur le réseau ferroviaire luxembourgeois suivant les dispositions réglementaires en vigueur.

Elle doit rapporter la preuve qu'elle possède une structure effective d'organisation et de gestion qui répond aux exigences de sécurité techniques et opérationnelles régissant les types de services ferroviaires pour lesquels le certificat est demandé, et qu'elle a mis en place un système de gestion de la sécurité d'un niveau élevé équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 9001.

L'entreprise requérante fait droit à cette exigence en répondant aux critères de la capacité professionnelle prévue par le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et la validité des licences des entreprises ferroviaires ou, lorsqu'elle n'est pas établie au Grand-Duché de Luxembourg, en prouvant par une attestation délivrée par les autorités nationales compétentes qu'en vue de l'obtention de la licence ou du certificat de sécurité dans l'Etat de son lieu d'établissement, elle a mis en place un système de gestion de la sécurité d'un niveau élevé, équivalant notamment aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 9001, ou à défaut de cette attestation, par une attestation correspondante délivrée par un organisme d'audit accrédité en conformité avec les normes communautaires afférentes.

Le certificat de sécurité n'est valable qu'à condition pour l'entreprise ferroviaire concernée:

- d'assurer que son personnel affecté à des tâches de sécurité en relation avec la circulation de ses trains sur le réseau ferroviaire luxembourgeois est titulaire des certificats d'aptitude en cours de validité prescrits par la législation nationale du lieu de son établissement et reconnus au Luxembourg ainsi que, le cas échéant, d'un certificat de reconnaissance de ligne correspondant au matériel roulant conduit et valable pour les parties du réseau luxembourgeois pour lesquelles le certificat de sécurité est valable;
- de faire agréer le matériel roulant composant les trains mis en circulation sur le réseau luxembourgeois ou de faire reconnaître l'agrément accordé par les autorités compétentes de l'Etat membre de l'Union Européenne où ce matériel est immatriculé selon les prescriptions réglementaires afférentes, ainsi que de soumettre ce matériel roulant au contrôle technique selon la périodicité prescrite;
- d'assurer la présence à bord des trains empruntant le réseau luxembourgeois des documents requis pour attester ces exigences.

24. La CEP•L estime que le législateur devrait profiter de l'occasion afin de revoir et de rendre 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.

Vu 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, il est indispensable de prévoir des conditions assez restrictives pour l'octroi de ces certificats de sécurité.

Dans l'intérêt des exploitants, des passagers et du personnel, il est donc recommandable de s'aligner, le cas échéant, aux conditions de sécurité les plus strictes existantes dans nos pays voisins.

Dans ce contexte, l'article 45 de l'arrêté royal belge du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire prévoit par exemple que le personnel de toute entreprise ferroviaire ou de tout regroupement international opérant sur le réseau respecte les conditions relatives à la durée maximale d'une prestation et à un intervalle minimal entre deux prestations successives en vigueur sur celui-ci.

En outre, la CEP•L est d'avis que les critères d'obtention d'un certificat de sécurité au Luxembourg devraient tenir compte de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne

des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire ainsi que de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (troisième paquet ferroviaire).

2. Modifications apportées à la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics

25. En vue de l'externalisation des fonctions de tarification et de répartition des sillons vers la Communauté des Transports, la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics devra être adaptée en ce sens à permettre une extension des missions de cet établissement public.

Ainsi, il est précisé que la Communauté des Transports est chargée de l'exercice de tous les actes, mesures et décisions prévus par toute loi ou tout règlement grand-ducal qui lui confère une compétence propre.

Cette modification n'appelle pas de commentaire de la part de la Chambre des employés privés.

26. La CEP•L demande toutefois que le législateur profite de l'occasion afin d'apporter certaines modifications supplémentaires à la loi du 25 janvier 2006 modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.

Elle se réfère à son avis du 10 mai 2005 relatif au projet de loi modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu devenu entre-temps la loi du 25 janvier 2006 précitée.

Ainsi, la CEP•L réitère les remarques suivantes.

27. En ce qui concerne les conditions d'exploitation des services de transports publics, l'article 5 de la loi précitée prévoit que l'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portent transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Vu que les conditions d'obtention et de validité des licences prévues par la loi du 11 juin 1999 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 Chambre des employés privés juge indispensable que la loi du 26 janvier 2006 précitée soit complétée par une disposition stipulant que chaque entreprise ferroviaire, même étrangère, qui exploite des services de transports publics au Luxembourg doit se conformer au statut du personnel des cheminots, ceci afin d'éviter toute possibilité de dumping social.

De même, tous les transporteurs routiers devront apporter la preuve qu'ils se conforment aux normes sociales applicables dans le Grand-Duché du Luxembourg pour pouvoir y exploiter un service de transports publics.

Par ailleurs, la Chambre des Employés Privés demande que les critères de qualité suivants soient également pris en considération pour l'attribution de contrats de services publics:

- la santé et la sécurité des voyageurs et du personnel;
- les qualifications de l’exploitant et du personnel;
- l’accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
- les normes environnementales concernant les véhicules;
- le siège social de l’exploitant.

La prise en compte de ces critères permettra, aux yeux de la CEP.L, une meilleure qualité et une meilleure sécurité des transports publics, ce qui est dans l’intérêt des usagers et du personnel, mais en fin de compte aussi des exploitants.

28. Au niveau de la composition du conseil d’administration de la Communauté des transports, la CEP.L demande que les représentants du personnel soient également représentés dans celui-ci, afin de situer les discussions dans une optique la plus large possible et de tenir compte des points de vue de toutes les parties prenantes.

Par ailleurs, la Chambre des Employés Privés estime qu’afin de garantir la présence de toutes les parties prenantes dans le conseil d’administration, il est nécessaire de préciser sa composition dans le texte de la loi ou dans un règlement grand-ducal.

29. En ce qui concerne la terminologie utilisée pour déterminer les services de transport qui sont à qualifier de services de transports publics, la CEP.L s’est prononcée dans son avis précité contre le changement de dénomination des services publics réguliers en services réguliers.

Elle est d’avis que les transports en commun constituent un service public qui doit garantir le droit à la mobilité pour tout le monde. Afin de bien souligner la nécessité d’un accès universel des citoyens aux transports en commun, la Chambre des Employés Privés demande donc de remplacer dans tout le texte de la loi du 26 janvier précitée la notion de „services de transports publics“ par celle de „services publics de transports en commun“.

30. Ensuite, la CEP.L tient à souligner encore une fois que la centrale de mobilité doit contribuer à coordonner le mieux possible les horaires des différents opérateurs, afin d’assurer une meilleure organisation des transports publics.

31. Finalement, la CEP.L réitère sa demande de préciser dans le texte de la loi du 26 janvier 2006 précitée que les agents en charge du contrôle des titres de transport relèveront en pratique des opérateurs, et notamment des CFL (contrôleurs de train).

3. Modifications apportées à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire

32. En principe, la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics prévoit que les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l’exercice budgétaire.

Il peut cependant être dérogé à cette règle pour des marchés qui en raison de l’importance ou de la spécialité des travaux, fournitures ou services ne peuvent être exécutés pendant l’exercice où ils sont conclus. Dans ce cas, la durée ne peut pas dépasser dix exercices.

Pour des marchés publics qui dépassent même la durée de 10 exercices, une loi spéciale doit faire mention de la dérogation à cette durée.

Dans cet ordre d’idées, l’article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété, de sorte à ce que la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter dans le cadre de la loi de 1995 pourra excéder dix exercices.

33. La CEP.L approuve que la durée de ces contrats et marchés peut excéder dix exercices ce qui permet à tout contractant d’amortir les grands investissements qui sont nécessaires afin de garantir un bon entretien de l’infrastructure ferroviaire.

La longue durée met les deux partenaires, à savoir le propriétaire et le gestionnaire du réseau, dans une relation de responsabilité stable, ce qui empêche que le gestionnaire ne soit tenté de pratiquer une politique des profits rapides. Il appartient néanmoins au propriétaire de veiller à ce que le gestionnaire pratique un entretien fiable jusqu’à la fin de son mandat.

34. Ensuite, le projet prévoit, conformément à la directive 2001/14/CE, qu'en cas de saturation de l'infrastructure sur un axe déterminé lui notifiée par l'organisme de répartition, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit présenter au ministre des Transports un plan de renforcement des capacités.

35. Finalement, d'après le commentaire des articles, le projet transpose en droit national les principes prévus au paragraphe 7 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE, à savoir:

- la séparation des comptes de profits et pertes et des bilans pour les activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, d'une part, et de transporteur ferroviaire d'autre part,
- la comptabilité de l'entreprise ferroviaire doit faire apparaître séparément les comptes de profits et pertes et les bilans financiers des activités fret ainsi que les contributions obtenues dans le cadre des missions de service public, et
- l'interdiction de subventions croisées entre activités fret et passagers.

Selon le texte afférent du projet, „*les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs*“.

La CEP•L estime que le texte du projet est conforme au paragraphe 7 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE et constitue la suite logique de la décision de ne pas confier la fonction de gestionnaire du réseau à une entité indépendante de tout opérateur ferroviaire;

elle est toutefois d'avis qu'il existe une incohérence entre le texte du projet et le commentaire des articles qui indique des obligations non reprises dans le texte du projet.

4. Modifications apportées à 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

36. Le projet de loi soumis pour avis apporte quelques adaptations de la terminologie utilisée dans le texte de loi précité afin de l'ajuster à la terminologie commune employée dans le droit ferroviaire et utilisée par le législateur français.

Ces modifications n'appellent pas de commentaire de la part de la Chambre des employés privés.

*

37. Sous réserve des remarques élaborées ci-dessus, la Chambre des employés privés marque son accord au présent projet de loi.

Elle insiste toutefois d'être saisie pour avis sur les projets de règlement grand-ducal à venir en exécution du présent projet.

Luxembourg, le 21 février 2006

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

