



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2016

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 6 et 13 octobre 2016
2. 7057 Projet de loi relatif à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 7034 Projet de loi ayant pour objet A) la sécurité du tramway ; B) de modifier a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ; b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ; c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et d) l'article L.215-1 du Code de travail
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
4. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Alex Bodry, remplaçant M. Georges Engel
M. Lex Delles, remplaçant M. Gusty Graas
M. Claude Lamberty, remplaçant M. Max Hahn
M. Marcel Oberweis, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Mme Alessia Rossi, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement

durable et des Infrastructures

Mme Anne Negretti, M. Alain Reinert, de l'Administration des bâtiments publics

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Henri Kox

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 6 et 13 octobre 2016

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 7057 Projet de loi relatif à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Les représentants de l'Administration des bâtiments publics présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne dans le quartier européen du plateau de Kirchberg. La construction se fera en deux étapes, dont la première consistera à réaliser un bâtiment de 7 étages et la deuxième à ériger une tour de 23 étages.

Les dépenses engendrées par le projet ne peuvent pas dépasser le montant de 526.300.000 euros et le financement sera réalisé selon les modalités prévues dans la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatives de tels immeubles. La participation de l'Etat dépasse le seuil des 40 millions d'euros prévu par la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat et requiert donc l'approbation de la Chambre des Députés en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Suite à cette présentation, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- les coûts de construction du projet seront préfinancés par l'Etat luxembourgeois, le financement se basant sur le principe de la neutralité budgétaire. En effet, les dépenses engendrées par la construction ont été accordées par l'autorité budgétaire de la Commission européenne ce qui garantit à cette dernière la mise à disposition des fonds nécessaires pour le remboursement de l'investissement opéré par l'État. Les modalités exactes de remboursement restent encore à définir ;
- il est prévu de débiter les travaux de terrassement en octobre 2017 pour le bâtiment principal et en octobre 2018 pour la tour. Les travaux de construction dureront environ quatre années. La livraison du bâtiment principal devrait donc avoir lieu à l'automne 2021 et celle de la tour à l'automne 2022 ;
- les préparatifs relatifs à l'évacuation des déchets de terrassement ont déjà été effectués ensemble avec le service « circulation » de la Ville de Luxembourg ; les entrepreneurs seront quant à eux responsables de choisir la décharge dans laquelle ils déposeront les déchets inertes ;
- les appels d'offre seront séparés par corps de métier et il sera évité de procéder à un appel d'offre global. Cette façon de soumissionner devrait ouvrir le marché à un plus grand nombre d'entreprises.

Examen des articles

Article 1^{er}

Cet article autorise le Gouvernement à procéder à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 1^{er}. *Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg.*

Article 2

Cet article précise que les dépenses occasionnées par la construction du bâtiment Jean Monnet 2 ne peuvent pas dépasser le montant de 526.300.000 euros. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 526.300.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 756,97 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2015. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Article 3

Cet article précise que dépenses occasionnées par la loi seront financées par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. *Les dépenses occasionnées par l'exécution des dispositions prévues à l'article 1^{er} de la présente loi sont financées par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles*

présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Le Conseil d'Etat propose, dans un souci de précision, d'écrire « **Art. 3.** Les dépenses visées à l'article 2 sont ... ».

La commission parlementaire fait sienne cette proposition. L'article 3 se lira donc comme suit :

Art.3. *Les dépenses visées à l'article 2 sont financées par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.*

3. 7034 Projet de loi ayant pour objet A) la sécurité du tramway ; B) de modifier a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ; b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ; c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et transports maritimes et des chemins de fer et d) l'article L.215-1 du Code de travail

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Les représentants de l'Administration des chemins de fer (ACF) présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet a pour objet la création d'un cadre légal dans le domaine de la sécurité du tramway. La mise en service prochaine du tram, prévue à partir de 2017, nécessite en effet de prévoir des exigences en matière de sécurité, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic. Dans le contexte de la mise en service du tramway, le projet de loi a également pour objet l'adaptation de plusieurs lois :

- la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Cette loi est adaptée en son article 1^{er}. Le projet de loi prévoit de renvoyer à la loi relative à la sécurité du tramway pour ce qui est des dispositions concernant le tramway, exception faite des prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière ;
- la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Cette loi est adaptée sur quelques aspects ponctuels, notamment de terminologie ;
- la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer. Cette loi est adaptée afin d'élargir le champ de compétences de l'Administration des Enquêtes Techniques (AET) aux accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules

sur les voies publiques. Comme défini actuellement dans cette loi, le but d'une enquête technique est l'amélioration de la sécurité par la prévention d'accidents. Or, ladite loi ne prévoit pour l'instant l'ouverture d'une enquête technique qu'après un accident ou un incident grave dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes ainsi que des chemins de fer. Dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques, aucune enquête technique n'est pour l'instant réalisée au Luxembourg. Le projet de loi vise à donner la possibilité au ministre ayant le transport routier dans ses attributions de saisir l'AET en vue de réaliser une enquête technique. De même, le chef d'administration de l'AET pourra, par voie d'auto-saisine, lancer l'ouverture d'une enquête technique après un accident grave dans ce domaine. A noter que l'extension du champ d'application se limite au transport public ;

- l'article L. 215-1 du Code du travail. Alors que l'activité des conducteurs de tram s'écarte de celle des conducteurs de train, par le fait que la circulation des tramways se fait sur la voie publique, dans le respect du Code de la route et relève du transport urbain de voyageurs, le Chapitre V du Titre Ier du Livre II du Code du travail intitulé « *Durée du travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train* » s'applique à tous les salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail. La formulation actuelle de l'article L. 215-1 du Code du travail est tellement large, qu'elle pourrait inclure le secteur des tramways. Afin d'éviter toute confusion, le projet de loi sous rubrique entend exclure explicitement le tramway du champ d'application de ces dispositions. Ainsi, le personnel d'une entreprise de tramway et, en particulier les conducteurs, tombent sous l'application du droit commun prévu dans le Code du travail aux articles L. 211-1 et suivants relatifs à la durée du travail.

Il est ensuite procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- Suite à l'intervention d'un membre de la commission parlementaire, les représentants gouvernementaux donnent à considérer que le projet de loi sous rubrique a uniquement pour objectif l'instauration d'un cadre légal dans le domaine de la sécurité du tramway ; il n'a aucunement pour mission de régler le statut et les conditions de travail des futurs salariés de Luxtram. Ces conditions de travail seront définies par le droit commun prévu dans le Code du travail, ainsi que par une convention collective.
- Un membre de la Commission conteste le fait que l'exploitant établira ses propres règles de fonctionnement et que l'ACF se bornera à vérifier le respect des exigences de sécurité. Il serait, à son avis, plus opportun que l'ACF mette en place et impose unilatéralement des règles à Luxtram. Dans ce contexte, il recommande de s'inspirer de la réglementation de pays ayant déjà une expérience en la matière et cite l'exemple allemand du BOstrab (« *Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung* »).
Un autre intervenant approuve au contraire l'approche retenue par l'ACF, en ce sens qu'elle est plus pragmatique et terre à terre. De fait, si l'exploitant participe activement à la mise en place des règles qu'il devra respecter, il s'y identifiera sensiblement mieux. Les représentants gouvernementaux expliquent que leur approche a bien été d'examiner différentes législations étrangères et de les adapter aux spécificités nationales. Ils insistent par ailleurs sur le fait que l'ACF refusera évidemment d'entériner des règles proposées par Luxtram qui ne répondraient pas aux exigences maximales de sécurité.
- Bien que la majorité de son tracé soit située en site propre, le tram circulera également sur la voie publique et, par définition, croisera la circulation automobile à certains endroits (ex : Place de l'Etoile). A ces endroits, une période d'adaptation sera bien entendu nécessaire pour tous les usagers de la voie publique non habitués à la présence du tram. Dans ce contexte, une signalisation adaptée sera installée et des campagnes d'information et de sensibilisation seront organisées.

- Afin d'être déclaré apte à exercer la profession de conducteur de tram, le candidat-conducteur devra se soumettre à des visites médicales et être déclaré apte physiquement et psychologiquement. En outre, il devra suivre une formation *ad hoc*. Les détails relatifs à l'obtention d'une licence de conducteur et d'une habilitation précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire sont repris exhaustivement aux articles 70 et suivants, ainsi qu'aux annexes X « Exigences médicales et psychologiques » et XI « Compétences professionnelles » du projet de loi.
- Suite à une question relative au système de freinage qui sera utilisé dans les trams, Monsieur le Ministre donne à considérer que, d'un point de vue technique, les standards de sécurité les plus modernes et les plus performants ont été retenus.

A l'issue de cet échange de vues, les membres de la commission parlementaire se proposent d'inviter des représentants de Luxtram, afin de s'entretenir avec eux des modalités d'exploitation du tram.

4. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 10 novembre 2016 à 09h00.

Luxembourg, le 4 novembre 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des bâtiments publics

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES
ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

PROJET DE LOI

RELATIF A LA CONSTRUCTION DU BÂTIMENT JEAN MONNET 2 DE LA COMMISSION EUROPEENNE A LUXEMBOURG-KIRCHBERG

27 OCTOBRE 2016

LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

- Zones de bureaux

Capacité du bâtiment principal: 2000 postes de travail

Capacité de la tour: 1000 postes de travail

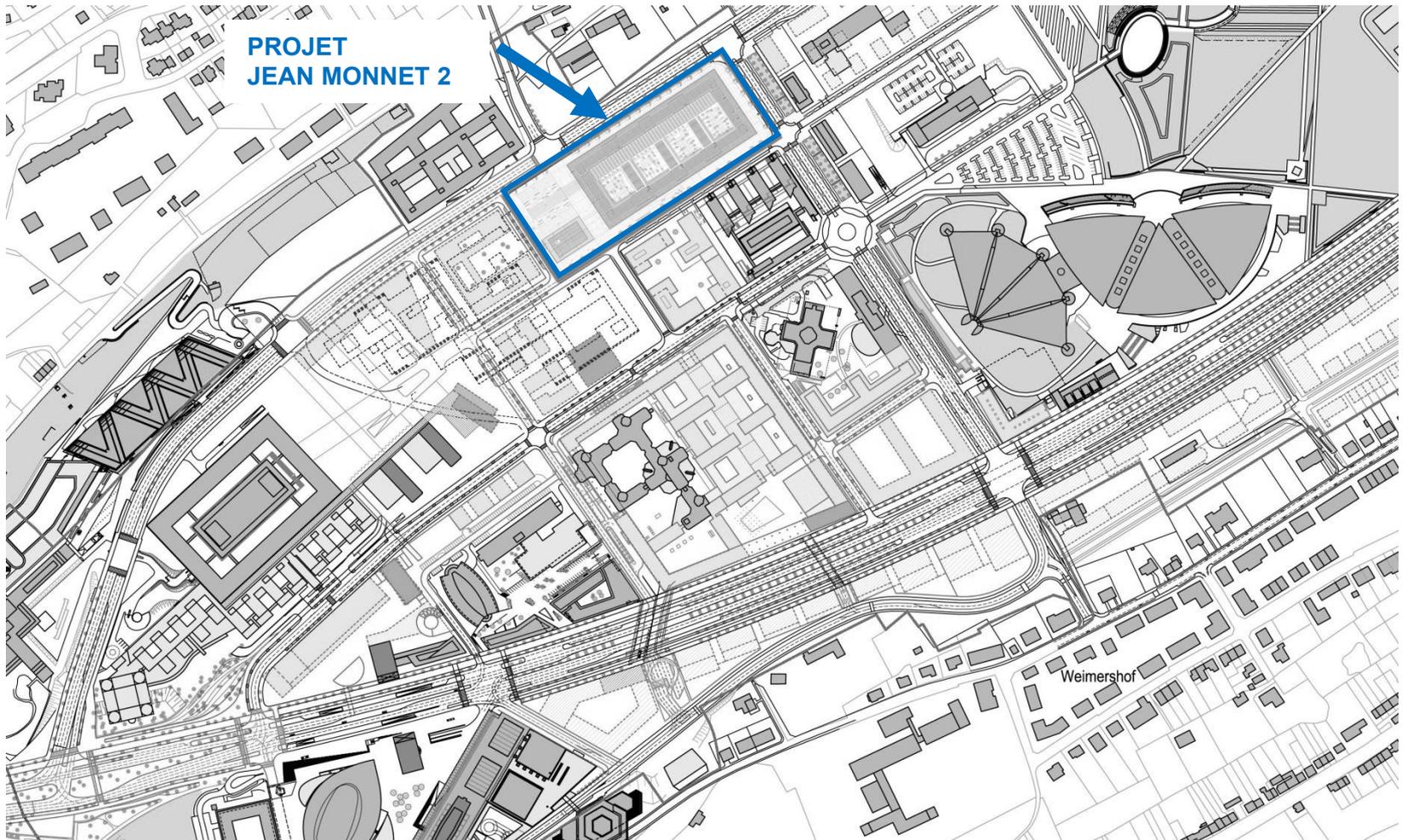
- Locaux spécifiques assimilés aux zones de bureaux

- Salles de réunion
- Locaux divers (kitchenettes, informatiques, sanitaires, etc.)
- Locaux de stockage, archives vivantes

- Espaces spécifiques

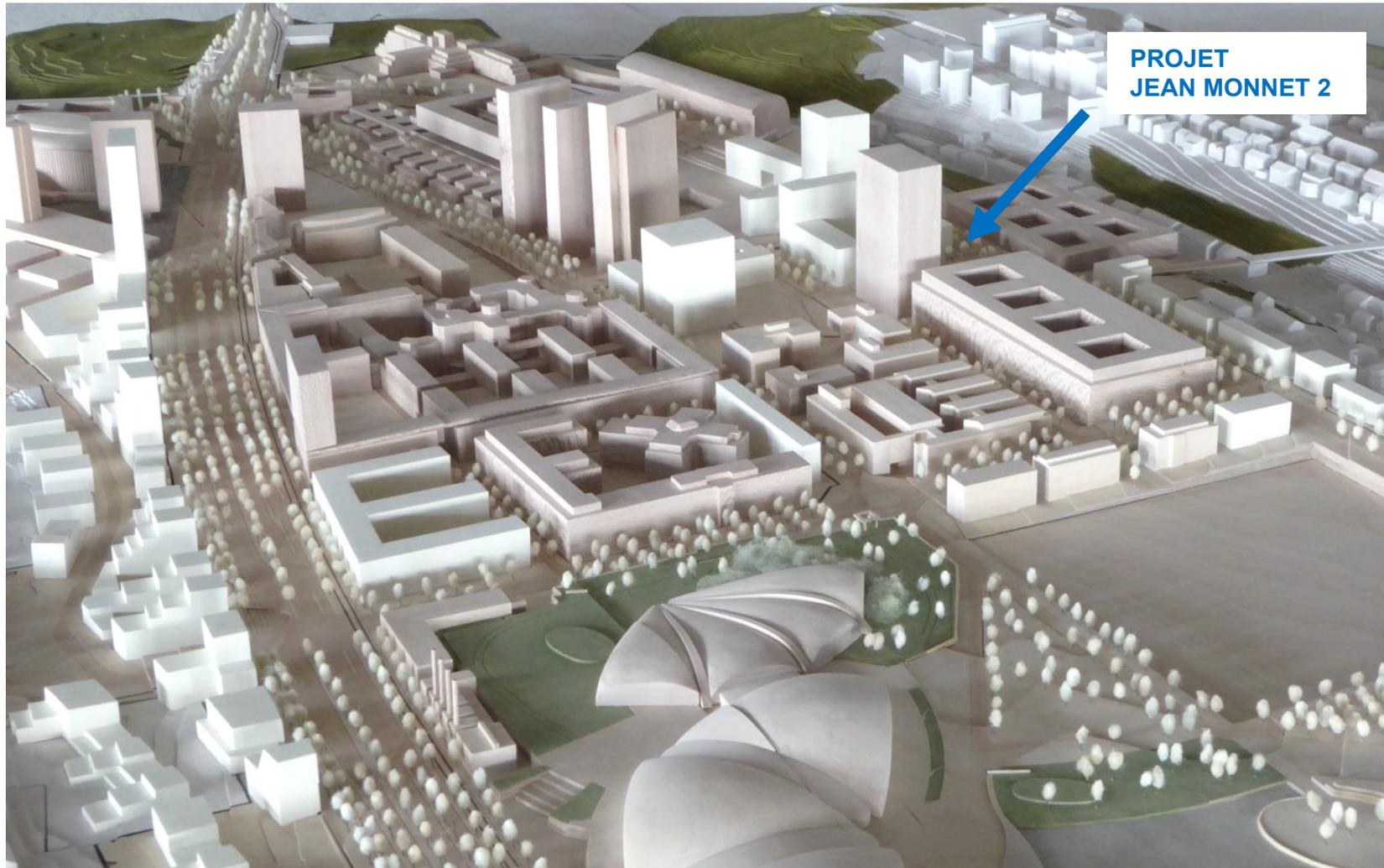
- Centre de conférences y compris cabines d'interprètes
- Restauration
- Bibliothèque
- Centre de formation
- Centre médical
- Centre de santé
- Accueil enfants
- Ateliers divers
- Archives et stockage
- Parkings et aire de livraison
- Locaux divers

LE CONTEXTE URBAIN



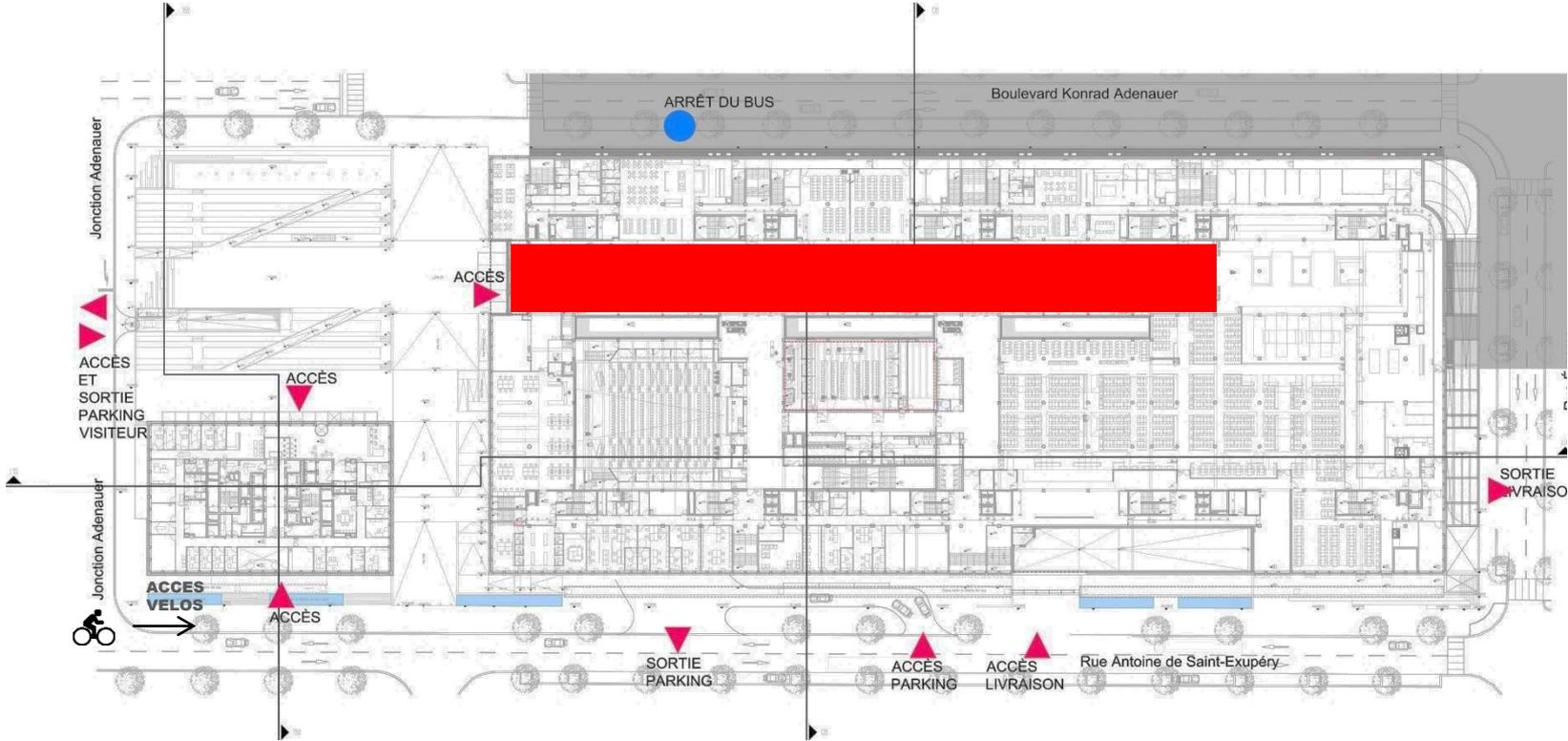
Plan de la situation projetée

LE CONTEXTE URBAIN



Maquette du Fonds d'urbanisation et d'aménagement du Plateau de Kirchberg

L'ACCESSIBILITE



Accessibilité du projet depuis l'espace public

LE PARTI ARCHITECTURAL

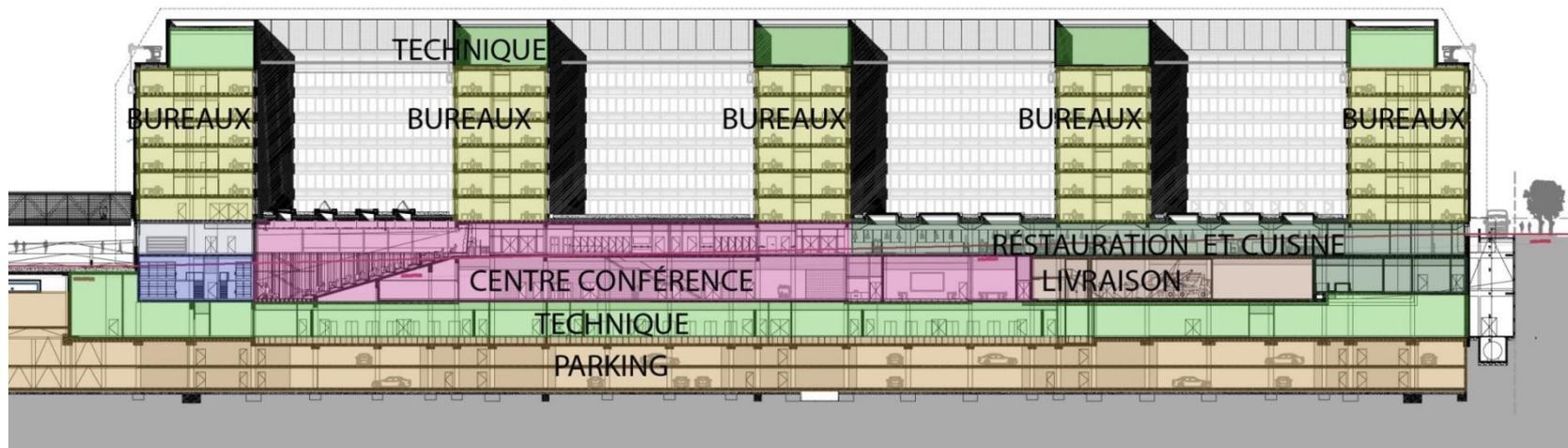


Vues extérieures des façades côté entrées (Document KSP)

LE CONCEPT FONCTIONNEL

Le Bâtiment principal se développe sur 12 niveaux dont 2 semi-enterrés (niv RdC, niv -01) et 3 enterrés (niv -02, niv -03, niv -04)

- niveau 07: locaux techniques
- niveaux 01 - 06: plateaux de bureaux
- niveau RdC: entrée principal et hall des nations, restaurant, bibliothèque, centre de conférence, etc.
- niveau -01: centre de conférence, zone de livraison, archives
- niveau -02: centre de santé, locaux techniques
- niveaux -03, -04: parking

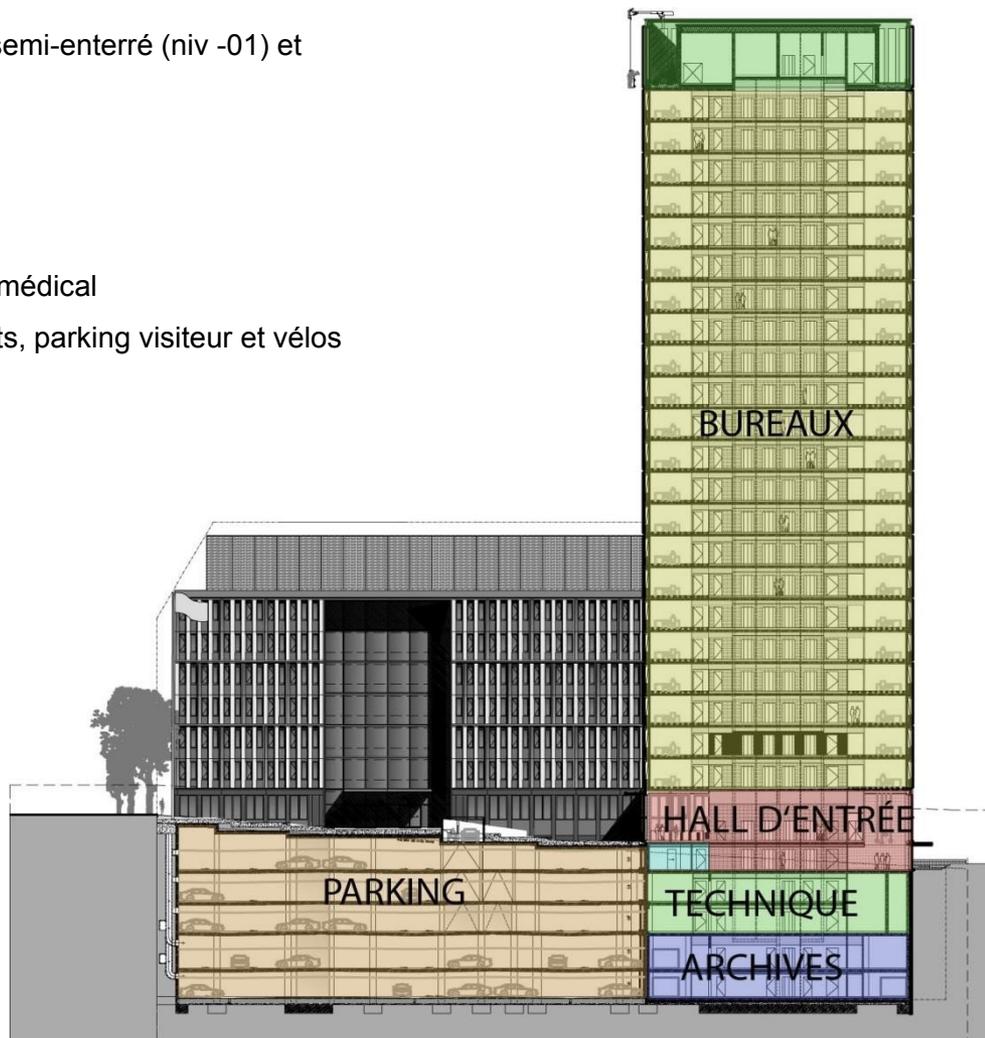


Coupe longitudinale du bâtiment principal

LE CONCEPT FONCTIONNEL

La Tour se développe sur 29 niveaux dont 1 semi-enterré (niv -01) et 4 enterrés (niv -02, niv-02A, niv -03, niv -04)

- niveau 23: locaux techniques
- niveaux 01 - 22: plateaux de bureaux
- niveau RdC: hall d'entrée principal et centre médical
- niveau -01: entrée secondaire, accueil enfants, parking visiteur et vélos
- niveau -02,-02a: locaux techniques, parking
- niveaux -03, -04: parking



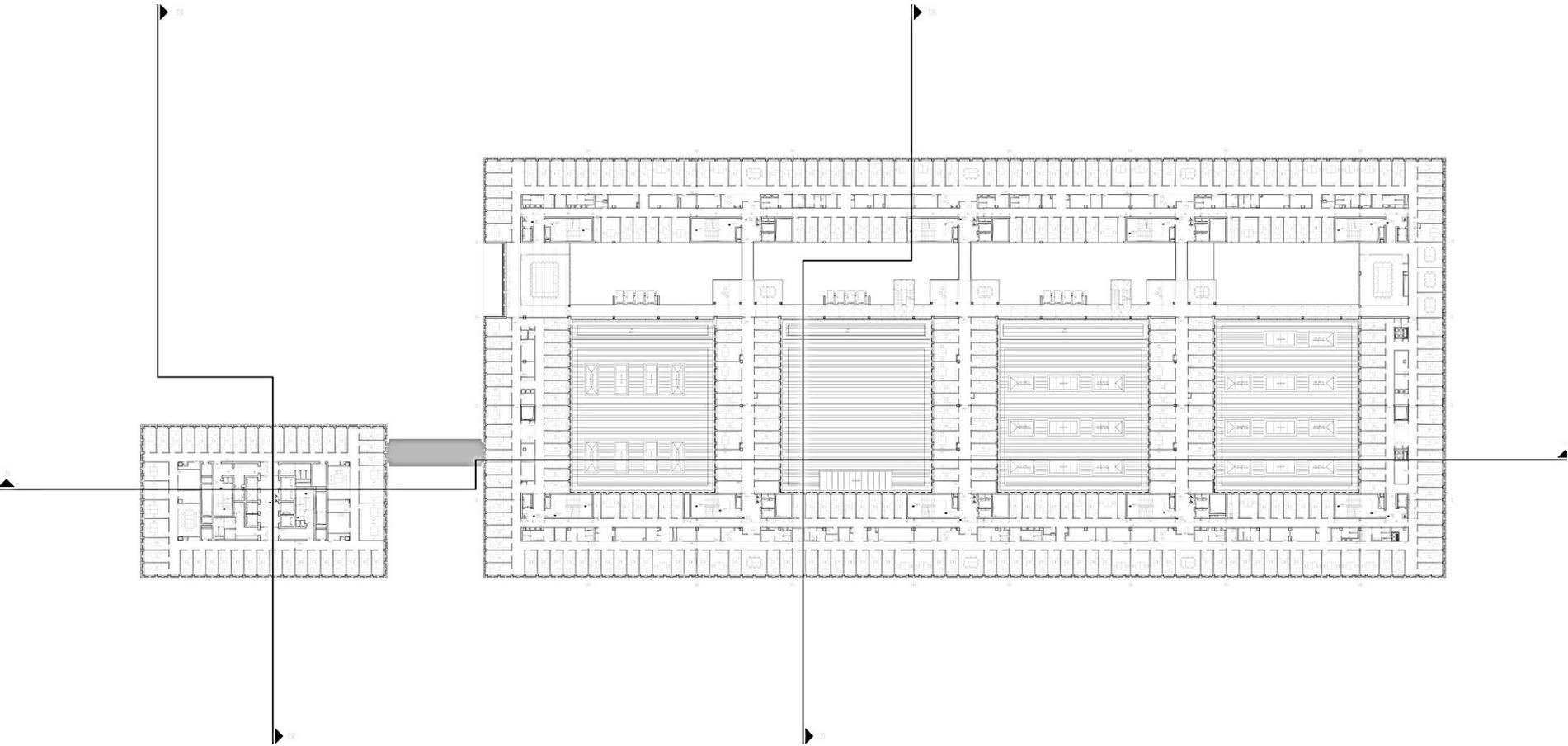
Coupe transversale de la tour



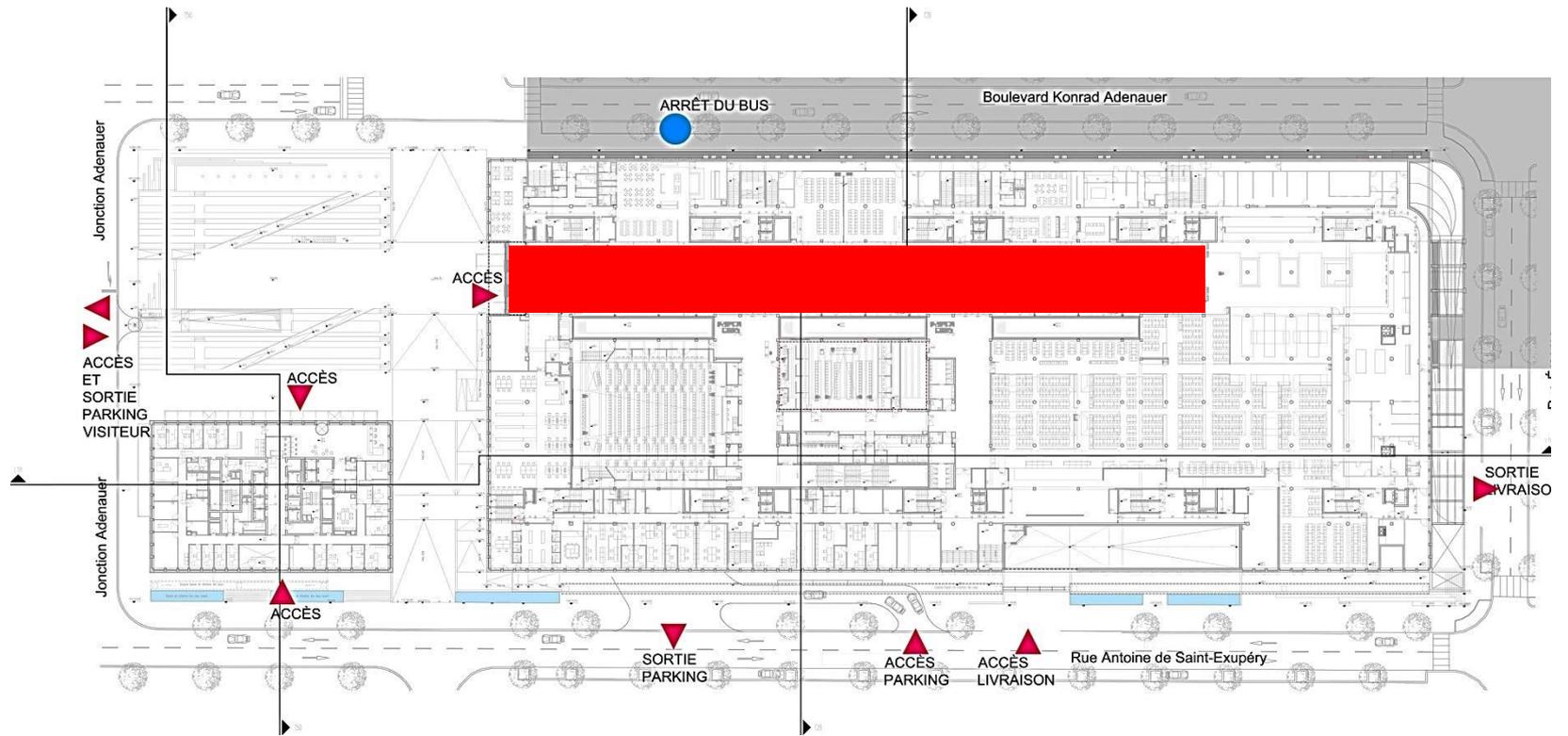
Hall des nations (Document KSP)

LE CONCEPT ENERGETIQUE ET OPTIMISATION DU CONFORT

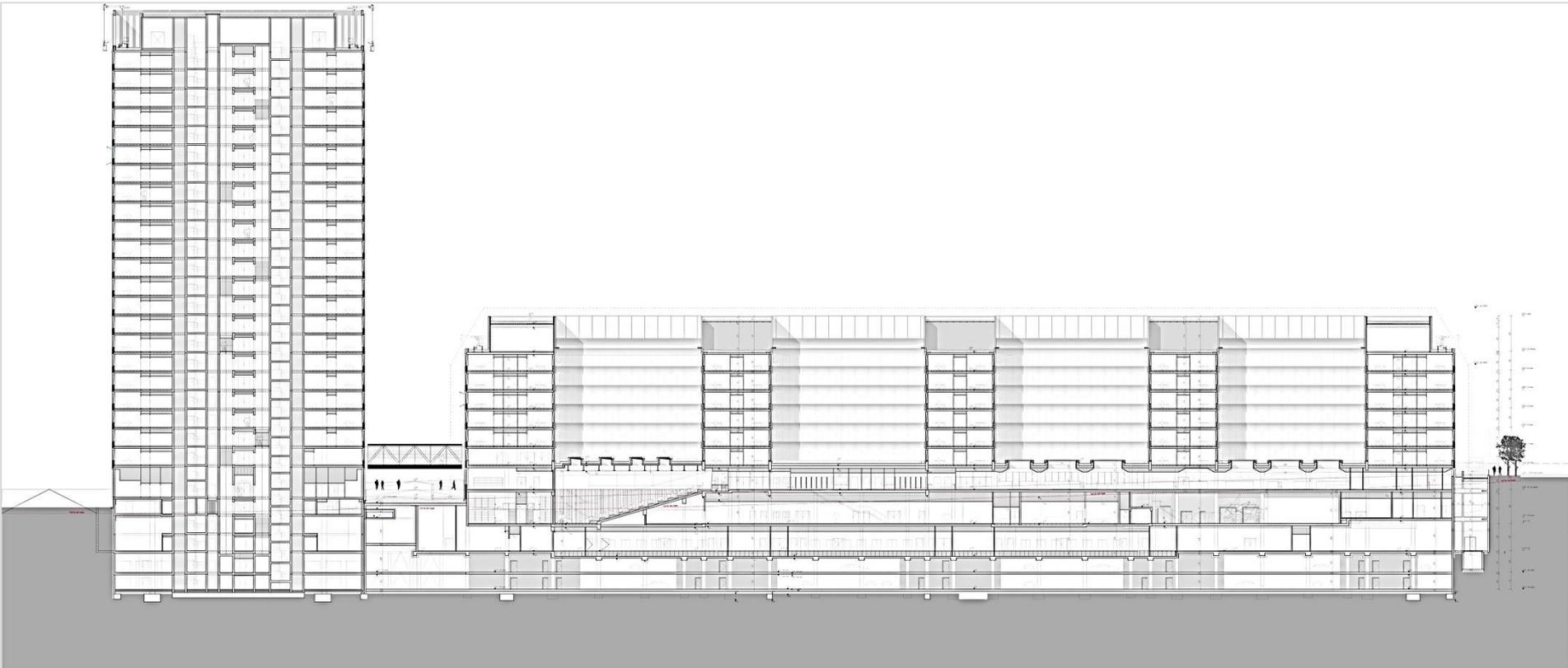
- Concept basé sur:
 - très bonne isolation thermique et acoustique de l'enveloppe
 - parfaite étanchéité à l'air de la façade
 - utilisation de l'inertie thermique de la masse du bâtiment
 - demande énergétique faible, générée par des techniques de production peu énergivores et le choix minutieux des commandes
 - haute performance et rendement des équipements techniques
 - l'emploi de centrales de traitement d'air à haut rendement avec récupération de chaleur et d'humidité
 - protection solaire efficace
 - éclairage naturel optimal minimisant le recours à l'éclairage artificiel
- Energies renouvelables:
 - panneaux photovoltaïques en toiture
 - panneaux solaires thermiques en toiture
- Certifications:
 - certification énergétique de classe A (niveau passif)
 - certification environnementale BREEAM (niveau «excellent»)
- Besoins thermiques couverts par le chauffage urbain



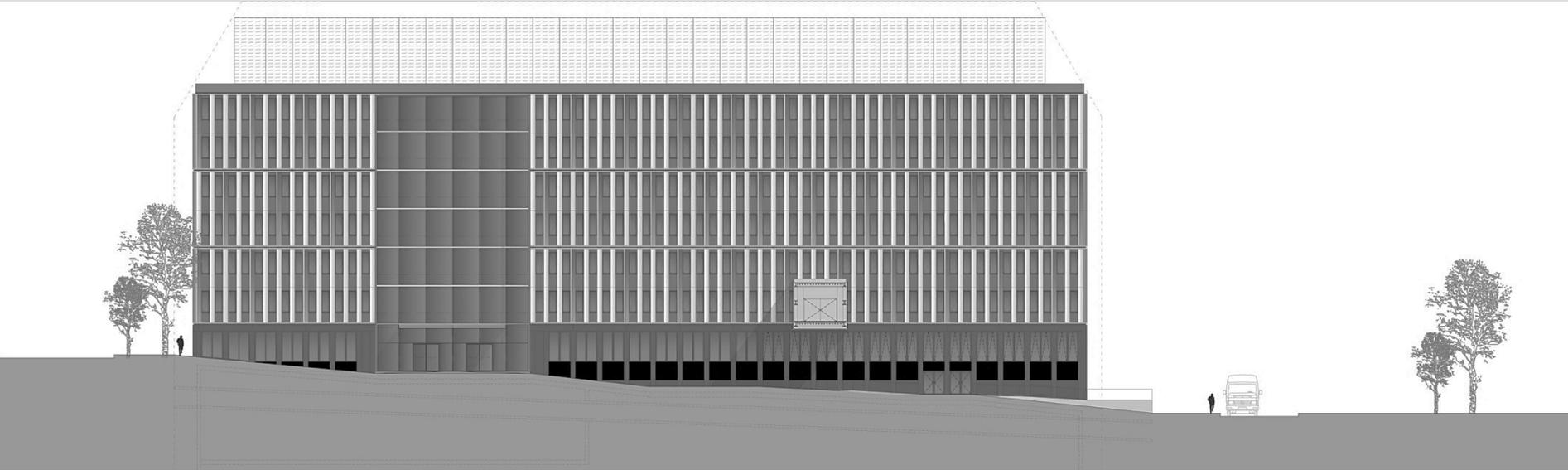
Plan niveau 03



Plan du Rez-de-chaussée



Coupe longitudinale



Elevation sud-ouest

SURFACES ET VOLUMES

Total surfaces nettes:	169'000 m²
Total surfaces brutes:	189'000 m²
Volume brut:	808'800 m³
Emprise au sol:	15'700 m²
Aménagements extérieurs:	5'200 m²

DEVIS ESTIMATIF

Indice 756,97 – octobre 2015

COÛT DE LA CONSTRUCTION	345'050'000
Gros œuvre et structure	74'620'000
Clos et couvert	54'710'000
Technique, y compris énergies renouvelables	131'330'000
Parachèvement	84'390'000
COÛT COMPLEMENTAIRE	14'810'000
Mobilier / Equipements spéciaux	5'360'000
Aménagements extérieurs	2'090'000
Œuvre d'art	430'000
Frais divers	6'930'000
RESERVE POUR IMPREVUS	35'986'000
HONORAIRES	53'980'000
COÛT TOTAL HTVA (EUR)	449'826'000
TVA 17 %	76'470'420
COÛT TOTAL TTC (EUR)	526'296'420
COÛT TOTAL ARRONDI TTC	526'300'000



Vues extérieures des façades côté entrées (Document KSP)

**«Projet de loi n° 7034
« Sécurité Tram »**

PL 7034 ayant pour objet

A) la sécurité du tramway

Pour garantir la sécurité du tramway ,

**PARALLELISME AVEC LA
LEGISLATION FERROVIAIRE**

Les exigences essentielles

- Sécurité
- Fiabilité, Disponibilité
- Santé
- Protection de l'environnement
- Compatibilité technique
- Accessibilité

Principes

Licence d'activité

- Licence délivrée par le Ministre

Certification de sécurité

- Dossier instruit par l'ACF et certification délivrée par le Ministre
- 1^{ère} émission, renouvellement et réexamen suite à des modifications substantielles

Autorisations de mise en service

- Dossier instruit par l'ACF et autorisation délivrée par l'ACF
- Infrastructure et Matériel roulant

Surveillance

- Audits, inspections et contrôles
- Opérée par l'ACF dans les domaines de la certification de la sécurité, du matériel roulant et du personnel de sécurité

B) modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Le Code de la Route, texte réglementaire d'exécution de certaines dispositions

- En vertu de la loi du 14 février 1955, «Un règlement d'administration publique prescrira les mesures de police auxquelles sera soumise la circulation sur les voies publiques et sur les voies ouvertes au public.».
- Pour le tram, il s'agit ici des seules prescriptions relatives à la circulation sur la voie publique et à la signalisation routière. Les autres prescriptions, relatives notamment aux aspects techniques, seront régies par une nouvelle loi appelée loi relative à la sécurité du tramway.

Le tram

- La définition du tram est introduite dans le Code de la route. Il s'agit d'un « véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout ».

La voie de tram

- La voie de tram est une partie réservée de la voie publique, comme la voie d'autobus. Les règles d'utilisation du Code de la route qui concernent ces parties réservées y sont applicables.
- Selon les besoins, la voie de tram peut être ouverte aux autres véhicules des services de transports publics et aux véhicules effectuant le ramassage scolaire.

Signaux routiers

- Des signaux routiers indiquent l'approche d'une voie de tram (selon les besoins), la voie de tram elle-même ainsi que les arrêts de tram.
- Un marquage spécifique de la voie de tram n'est pas prévu.

La vitesse de circulation du tram

- Les dispositions du Code de la route s'appliquent également aux conducteurs de tram : vitesse maximale de 50km/h en agglomération.
- Par ailleurs, les vitesses maximales d'exploitation définies par Luxtram s'imposent aux conducteurs de tram. Elles sont notamment fonction des contraintes techniques du matériel et de la voie, du confort et de la sécurité des voyageurs ainsi que de l'environnement traversé.

Les règles de priorité entre le tram et les autres véhicules

- La priorité à toutes les intersections que traversera le tram à Luxembourg est réglée par des feux tricolores. En cas de panne des feux, la priorité est réglée sur ces intersections par la signalisation de priorité en place. Le tram circule en général sur des routes à priorité. En cas de panne des feux, le tram bénéficie donc de la priorité.

Traversée de la voie de tram par les piétons et les cyclistes

Le gué pour piétons

- Le gué pour piétons (« *Fussgängerfurt* ») est introduit. Les piétons traversent en effet la voie de tram sur des gués et non des passages pour piétons. Sur un passage pour piétons, les piétons qui souhaitent traverser, bénéficient de la priorité. Or, la distance de freinage d'un tram est, à vitesse égale, plus longue que celle d'un véhicule routier. Il vaut donc mieux poser comme principe la priorité du tram par rapport aux piétons.
- Le gué pour piétons n'est pas signalé verticalement, mais uniquement par un marquage. Les gués sont, selon la situation, équipés ou non de feux lumineux. L'usage du gué pour piétons n'est pas limité au seul itinéraire du tram.

La traversée avec feux

- Un nouveau système de feux unicolore rouge est introduit. Il est réservé, en principe, aux traversées de la voie de tram. Le feu rouge est dédoublé et les deux feux sont employés simultanément : ils sont soit au rouge, soit éteints.
- Le dédoublement augmente l'impact des feux rouges. L'absence de feu vert résulte de considérations en relation avec la fréquence de passage des trams. Le passage est libre aux piétons pendant environ 95% du temps. L'expérience a montré que l'alternance éteint-rouge attire plus l'attention que l'alternance vert-rouge.
- Les piétons ne doivent s'engager sur le gué que si le feu éteint est indiqué à leur intention.
- Un système de feux bicolore rouge et orange est introduit, pour régler l'accès à certaines propriétés riveraines, garages souterrains collectifs, etc.

modifiant b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

- Remplacement de la notion de « transport en commun de personnes» par « transports publics de personnes»
- Introduction de la notion de véhicules-tramways dans cette loi et suppression de la notion trains-trams
- Article 24§2: ajout « dans les limites techniquement possibles » alors que l'arrêt d'un tram se distingue de l'arrêt d'un bus.

modifiant c) la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des enquêtes techniques

b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et

c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

- Extension de la mission de l'AET pour « la circulation de véhicules sur les voies publiques par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines »: vise aussi bien les trams que tout autre véhicule circulant sur le voie publique; se limite pourtant aux accidents/incidents **graves**
- Possibilité (pas d'obligation) d'effectuer une enquête technique (compétence nationale alors que les autres domaines sont réglementées par des textes européens)

modifiant d) l'article L.215-1 du Code de travail

- Ajout de la précision à l'article L.215-1 que ce régime s'applique limitativement au ferroviaire. Comme exposé au commentaire des articles à la page 82, le chapitre V du titre Ier du Livre II du Code du travail est issu de la transposition de la Directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005. afin d'éviter toute confusion, le tramway est explicitement exclu du champ d'application de ces dispositions. Ainsi, le personnel d'une entreprise de tramway et en particulier les conducteurs tombent sous l'application du droit commun prévu dans le Code du travail aux articles L.211-1 et suivants relatifs à la durée du travail