

N° 6282⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(9.11.2011)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 6 mai 2011 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 5 juillet 2011. L'avis complémentaire de la Haute Corporation date du 16 septembre 2011.

L'avis de la Chambre des Salariés date du 25 mai 2011, celui de la Chambre des Métiers du 21 juillet 2011. La Chambre de Commerce a émis son avis en date du 7 octobre 2011.

En date du 25 mai 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet.

Lors de sa réunion du 19 juillet 2011, la Commission a fait une première analyse du texte.

En date du 26 juillet 2011, la commission parlementaire a adopté une série d'amendements.

Au cours de la réunion du 26 octobre 2011, la commission a analysé l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 9 novembre 2011.

*

II. OBJET DE LA LOI

Le projet de loi sous rubrique transpose la directive 2008/110/CE modifiant la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire. La directive 2004/49/CE a été transposée en droit national notamment par le biais de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. Pour mettre en conformité le droit

national avec les exigences communautaires en la matière, le cadre législatif doit être complété par la transposition de la directive 2008/110/CE.

Pour atteindre son objectif de revitaliser le secteur du rail, la Commission européenne poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire. La directive 2008/110/CE a comme objectif de faciliter les procédures nationales d'homologation du matériel roulant. Ces procédures sont en effet considérées comme une barrière importante à la création de nouvelles entreprises ferroviaires. La Commission a donc jugé nécessaire d'intervenir pour harmoniser les procédures nationales, les simplifier et recourir de manière systématique au principe de la reconnaissance mutuelle.

L'un des apports de la directive consiste notamment à assigner à chaque véhicule apte à circuler sur une ligne de chemin de fer une entité chargée de son entretien et de sa maintenance. Dans certains cas, la directive 2008/110/CE permet cependant aux Etats membres de définir des dérogations en matière d'identification et de certification de cette entité en charge de la maintenance, et ce notamment en ce qui concerne les véhicules de pays tiers, pour les transports spéciaux ou pour le matériel militaire.

*

III. LES AVIS

1. Les chambres professionnelles

Chambre des Salariés

Dans son avis du 25 mai 2011, la Chambre des Salariés déplore de manière générale les effets négatifs engendrés par la politique systématique de libéralisation défendue par la Commission européenne.

Selon les responsables de la Chambre des Salariés, la politique menée a conduit à une réduction des effectifs tandis que la mise en concurrence a encouragé les investissements sur les lignes rentables au risque d'abandonner les autres. Le résultat en serait que la situation dans le secteur ferroviaire s'est davantage „dégradée“ tant en termes de conditions de travail, de sécurité de l'emploi que de sécurité ferroviaire.

La CSL se prononce ainsi de manière générale contre l'affaiblissement conséquent des entreprises ferroviaires „historiques“ par leur déstructuration et s'oppose plus particulièrement à l'ouverture du marché ferroviaire aux petites et moyennes entreprises privées, accompagnée du risque d'outsourcing avec toutes sortes de conséquences sociales qui y sont attachées.

Néanmoins, sous réserve des remarques formulées, la Chambre des Salariés marque son accord au projet de loi sous rubrique.

Chambre des Métiers

Etant donné que l'artisanat n'est pas directement concerné par les dispositions du projet de loi en question, la Chambre des Métiers n'a pas de remarques particulières à formuler et peut marquer son accord au projet sous avis.

Chambre de Commerce

Dans son avis du 7 octobre 2011, la Chambre de Commerce note que les dispositions du présent projet de loi impliquent qu'à chaque véhicule qui circule sur le rail national doit être assortie une entité en charge de la maintenance et qui est clairement répertoriée dans le Registre national des véhicules (RNV). La Chambre de Commerce souligne toutefois qu'il incombe au législateur de définir clairement les missions de l'Administration des Chemins de Fer telles qu'elles sont envisagées dans le projet de loi sous avis.

De même, il conviendrait de transcrire dans le droit national de manière stricte le concept d'autorité nationale de sécurité utilisé dans la directive, en clarifiant les rôles et prérogatives de l'administration précitée et du Ministre en charge des questions de sécurité ferroviaire.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

2. Le Conseil d'Etat et les travaux parlementaires

Dans les considérations générales de son avis du 5 juillet 2011, le Conseil d'Etat demande, d'une part, de supprimer les subdivisions en chapitres et, d'autre part, de présenter le projet de loi dans l'ordre chronologique, à savoir de modifier dans un premier article la loi de 1999 et dans les articles subséquents la loi de 2009.

La commission parlementaire a décidé de suivre ces suggestions et adopté une série d'amendements.

Dans son avis complémentaire du 16 septembre 2011, la Haute Corporation n'a plus formulé d'observations particulières à l'égard du texte amendé.

Pour toutes les observations du Conseil d'Etat ainsi que le détail des amendements parlementaires, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Le Conseil d'Etat propose de reformuler l'intitulé de la loi en projet comme suit:

Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant

1. *la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,*
2. *la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation*

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat.

Article 1er initial

Cet article fixe l'objet de la loi en projet. Il fait référence à la directive que la loi a pour objet de transposer en droit national et précise les lois qui subiront des modifications en raison de la transposition de la directive européenne. Il se lit comme suit:

Art. 1er.— *La présente loi a pour objet la transposition en droit national luxembourgeois de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et de modifier la loi du 22 juillet 2009 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 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Elle a d'ailleurs pour objet de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.*

Le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire, car elle ne fait que répéter l'intitulé et n'a aucun caractère normatif. La commission parlementaire décide donc de biffer cet article.

Article 1er nouveau (article 11 initial)

Cet article précise que la circulation de matériel roulant historique, muséologique et patrimonial n'est admise sur le réseau que dans le respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. De même, la circulation du matériel précité sur le réseau ferré n'est admise que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité valable. Quant au fond, l'article sous rubrique n'appelle pas de commentaire de la part du Conseil d'Etat; il se lit comme suit:

Art. 1er.— *L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant:*

„L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité.“

Article 2

L'article 2 permet l'exclusion du champ d'application de la loi de certaines infrastructures et véhicules. La loi réserve la possibilité de fixer des mesures spécifiques par règlement grand-ducal pour les réseaux qui sont séparés fonctionnellement du reste du système ferroviaire et qui sont exclusivement destinés à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, de même que les personnes qui opèrent sur ces réseaux. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit:

Art. 2.– L'article 1er de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.

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.“

Le Conseil d'Etat estime qu'il suffit d'indiquer les alinéas précis des articles des lois sujettes à modification. Comme en l'espèce seul l'alinéa 2 de l'article 1er de la loi du 22 juillet 2009 est modifié, il y a lieu de reformuler le texte comme suit:

„L'article 1er, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après „la loi du 22 juillet 2009“, est remplacé par le texte suivant: „Sont exclus du champ d'application (...) et personnels.“ “

La Commission décide de suivre cette proposition. Le nouveau libellé de l'article 2 sera donc le suivant:

Art. 2.– L'article 1er, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après „la loi du 22 juillet 2009“, est remplacé par le texte suivant:

„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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.“

Articles 3 et 4 nouveaux (article 3 initial)

L'article 3 initial reprend des définitions de termes utilisés dans le cadre du projet de loi. Ces définitions sont celles prévues par la directive 2008/110/CE. Les définitions de „système ferroviaire trans-

européen à grande vitesse“ et de „système ferroviaire transeuropéen conventionnel“ sont remplacées par la définition de „système ferroviaire transeuropéen“ étant donné que les directives 96/48/CE et 2001/16/CE ont été abrogées par la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. L'article 3 initial se lit comme suit:

Art. 3.– *Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:*

„d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;

e) ...“

A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés deux nouveaux points r) et s), libellés comme suit:

„r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);

s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.“

Le Conseil d'Etat rappelle que les règles de la légistique formelle prévoient que toute modification doit être introduite par une disposition spécifique. Or, l'article 3 propose et le remplacement et l'ajout de certaines dispositions. Dès lors, le Conseil d'Etat demande que cet article soit scindé en deux articles distincts, le premier prévoyant le remplacement des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 et le second relatif à l'insertion des deux nouveaux points r) et s) sous le même article. La Commission du Développement durable fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 3 en deux articles distincts.

Ensuite, le Conseil d'Etat constate que les auteurs ont omis d'insérer parmi les nouvelles définitions le terme „détenteur“ figurant à l'article 1er, point 2) de la directive 2008/110/CE précitée. Sous peine d'opposition formelle, il exige que la directive soit correctement transposée et que cette définition soit ajoutée à l'article 4 nouveau sous un point t). La commission parlementaire fait siennes cette suggestion.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat demande de remplacer dans le texte de la loi du 22 juillet 2009 les références aux directives européennes par les références aux textes nationaux de transposition. La Commission du Développement durable décide donc de supprimer la référence à la directive 2008/57/CE. Cependant, il ne peut pas être fait référence, dans ce cas précis, au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, car le procédé serait contraire au principe de la hiérarchie des normes.

A noter que le Conseil d'Etat demande d'ajouter dans la loi du 22 juillet 2009 un article sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal (voir ci-dessous le commentaire de l'article 10 initial). C'est dans cet esprit qu'il faut considérer l'ajout de la définition sous u) du „registre national des véhicules“.

Il s'ensuit que les nouveaux articles 3 et 4 se liront de la façon suivante:

Art. 3.– *Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:*

„d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel; décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;

e) ...“

Art. 4.– *A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés quatre ~~deux~~ nouveaux points r), s), t) et u) libellés comme suit:*

„r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);

s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.

- t) „détenteur“, la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
- u) „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.“

Articles 5 et 6 nouveaux (article 4 initial)

L'article 4 initial prévoit les missions de l'Administration des chemins de fer. Conformément aux dispositions de la directive à transposer, le terme „matériel roulant“ est remplacé par celui de „véhicule“. Une nouvelle mission est ajoutée concernant les wagons de fret: elle consiste pour l'Administration des chemins de fer dans la vérification de la certification de l'entité en charge de la maintenance conformément au cadre légal communautaire et national. L'article 4 initial se lit comme suit:

Art. 4.– *L'article 4, paragraphe 1er, point a) de la même loi est remplacé par le texte suivant:*

„a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

A l'article 4, paragraphe 1er, un nouveau point k) est inséré et qui est libellé comme suit:

„k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national.“

Pour les mêmes raisons que celles évoquées ci-dessus à l'endroit de l'article 3 initial, le Conseil d'Etat est d'avis que cette disposition est à scinder en deux articles. Il demande par ailleurs qu'il soit renvoyé à „la loi du 22 juillet 2009“ plutôt qu'à „la même loi“. Quant au fond, le Conseil d'Etat marque son accord aux modifications des missions accordées à l'Administration des chemins de fer. Cependant, au vu des développements qui suivront sous les considérations relatives à l'article 10, la Haute Corporation demande à ce que la liste des missions accordées à ladite Administration soit complétée par celle de la tenue du registre national des véhicules.

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'Etat en scindant l'article 4 initial en deux articles distincts et en renvoyant à „la loi du 22 juillet 2009“ plutôt qu'à „la même loi“. Par ailleurs, la mission de tenir un registre national des véhicules a été insérée sous un nouveau point l). Ainsi, les nouveaux articles 5 et 6 se lisent comme suit:

Art. 5. *L'article 4, paragraphe 1er, point a) de la même loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

„a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

Art. 6. *A l'article 4, paragraphe 1er, les un nouveaux points k) et l) sont est insérés et qui sont est libellés comme suit:*

„k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national.

l) tenir, mettre à jour, et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.“

Article 7 nouveau (article 5 initial)

L'article 5 de la loi sur la sécurité ferroviaire prévoit que, chaque année, l'Administration des chemins de fer doit rendre compte, dans un rapport écrit, au Ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. L'article 5 initial du projet de loi 6282 rajoute un point e) à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 pour prévoir la possibilité pour l'Administration des chemins de fer d'accorder des dérogations dans le cadre de l'identification ou de la certification de l'entité chargée de l'entretien. Cet article se lit comme suit:

Art. 5.– *A l'article 5 de la loi précitée est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:*

„e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 21bis de la présente loi.“

Abstraction faite d'un renvoi à „la loi précitée du 22 juillet 2009“, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à faire, sauf à supprimer les termes „de la présente loi“ et à remplacer la référence à l'article 21bis par celle à l'article 20ter. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à ses développements figurant à l'ar-

article 10 (initial) ci-après. La commission parlementaire décide de suivre les propositions de la Haute Corporation et de libeller comme suit le nouvel article 7 :

Art. 7. *A l'article 5 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:*

„e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter de la présente loi.“

Article 8 nouveau (article 6 initial)

L'article 6 initial se lit comme suit:

Art. 6.– *Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.*

Le Conseil d'Etat propose la reformulation suivante:

Art. 8.– *A l'article 12 de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ est remplacé par le terme „détenteur“.*

La commission parlementaire décide de faire sienne cette formulation. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 8.– *Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi A l'article 12, troisième alinéa de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ est remplacé par le terme „détenteur“.*

Articles 9 et 10 nouveaux (article 7 initial)

L'article 7 initial modifie l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 et concerne la certification des entreprises ferroviaires. Les notions de certification générale et spéciale sont précisées, notamment pour mentionner que la certification spéciale doit être fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE. L'article se lit comme suit:

Art. 7.– *A l'article 14 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:*

1. *Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:*

„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 pertinentes du droit communautaire.“

2. *Le paragraphe 4 aura le libellé suivant:*

„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“

Le Conseil d'Etat demande la scission de cette disposition en deux articles distincts. Ensuite, il y a lieu de renvoyer aux alinéas 3 et 4, et non aux paragraphes 3 et 4 de l'article 14 de la loi à modifier. Concernant la modification de l'alinéa 4, il y a lieu de préciser que „L'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant:“. En outre, le Conseil d'Etat réitère sa demande de remplacer les références aux textes communautaires par celles aux textes nationaux de transposition.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 7 en deux articles et de remplacer le terme „paragraphe“ par le terme „alinéa“. Par contre, la référence à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE n'est pas remplacée par la référence à la loi du 22 juillet 2009, car cela poserait des problèmes en pratique: à chaque modification de l'annexe IV de la directive 2004/49/CE, il faudrait procéder à la modification de la loi du 22 juillet 2009.

Les nouveaux articles 9 et 10 se liront donc comme suit:

Art. 9.– *L'alinéa 3 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

„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 pertinentes du droit communautaire.“

Art. 10.– *L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“

Articles 11 et 12 nouveaux (article 8 initial)

L'article 8 initial modifie l'article 15, paragraphe 5, alinéa 3 ainsi que l'article 17, paragraphe 6, alinéa 3 de la loi sur la sécurité ferroviaire. Les deux modifications proposées sont des renvois au règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires. L'article 8 initial se lit comme suit:

Art. 8.– *Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:*

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, 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 modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.“

Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, 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 modifié du 21 septembre 2009 relative à la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.“

D'un point de vue formel, le Conseil d'Etat réitère ses observations antérieures et demande la scission de l'article en deux articles distincts. La hiérarchie des normes interdit que la loi renvoie à un règlement grand-ducal spécifique. Dès lors, sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande d'inscrire dans la loi le terme précis du délai d'instruction accordé à l'Administration des chemins de fer.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 8 en deux articles distincts. Par ailleurs, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat d'inscrire dans la loi le terme précis du délai d'instruction. Ainsi, les nouveaux articles 11 et 12 seront libellés comme suit:

Art. 11.– *Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, 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 de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.“

Art. 12.– *Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, 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 de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.“

Article 13 nouveau (article 9 initial)

L'article sous rubrique insère dans la loi du 22 juillet 2009 un article 31bis qui précise que les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE, abrogées par la directive 2008/110/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE et à son annexe XI. Il se lit comme suit:

Art. 9.– *Est inséré un article 31bis dans la loi précitée libellé comme suit:*

„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi dans son exigence de remplacer les renvois aux textes européens par ceux aux textes nationaux de transposition, la disposition sous rubrique devient sans objet, et sera dès lors à supprimer.

La Commission décide de ne pas supprimer l'article sous rubrique, contrairement au souhait du Conseil d'Etat. En effet, le cas échéant, toutes les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE au début de la loi du 22 juillet 2009, principalement l'ancien article 2, ne sont plus correctes.

Article 14 nouveau (article 10 initial)

L'article 10 initial insère un nouveau Chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 qui concerne la maintenance des véhicules. La directive européenne exige en effet qu'une entité en charge de l'entretien de chaque véhicule soit identifiée avant que le véhicule ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau. L'article 10 initial se lit comme suit:

Art. 10.– *A la suite du Chapitre VII de la même loi est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:*

„Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules

„Art. 21bis.– *1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.*

2. L'entité en charge de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;

b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes

européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. La reconnaissance est prononcée par le Ministre sur avis de l'Administration des Chemins de Fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5 est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

7. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans la Communauté européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. “ “

Le paragraphe 1er renvoie au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce procédé, et ce en raison du principe de la hiérarchie des normes. Dès lors, il demande la suppression pure et simple de ce renvoi. La commission parlementaire donne suite à la demande du Conseil d'Etat de supprimer le renvoi au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire.

Le Conseil d'Etat constate ensuite que ledit règlement grand-ducal, adopté sous la procédure de l'urgence, fait référence au registre national des véhicules qui n'a pourtant aucune assise légale. Afin de combler cette lacune, le Conseil d'Etat demande aux auteurs d'ajouter dans la loi précitée de 2009 un nouvel article 20bis sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. C'est dans cet esprit que le Conseil d'Etat a d'ores et déjà demandé, dans ses observations formulées à l'endroit de l'article 4 initial, que les missions accordées à l'Administration des chemins de fer soient complétées. Dans ce contexte, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de revoir l'insertion proposée par l'article sous rubrique qui, selon le Conseil d'Etat, ne doit pas devenir l'article 21bis, mais l'article 20ter. La Commission du Développement durable décide de suivre ces suggestions en insérant un article 20bis qui crée un registre national des véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. En outre, l'article 21bis devient l'article 20ter.

Le paragraphe 2 prévoit que l'entité chargée de l'entretien peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur du véhicule. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat exige la suppression des termes „entre autres“, qui ne sont pas prévus par la directive et qui donnent au texte une portée plus large que celle voulue par la directive. La Commission donne suite à cette remarque: le paragraphe 2 reprend dorénavant les termes de la directive 2008/110/CE.

Le paragraphe 3 détermine la responsabilité de l'entité en charge de l'entretien qui est sans préjudice de celle des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. Le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes „de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire“, qui sont superfétatoires. La commission parlementaire suit cette suggestion.

Le paragraphe 4 prévoit que l'entité en charge de l'entretien, sauf s'il s'agit d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure, doit être certifiée par un organisme accrédité ou reconnu.

Le Conseil d'Etat constate que la transposition du paragraphe 8 de l'article 1er de la directive 2008/110/CE est incomplète, alors que l'„autorité nationale de sécurité“ n'est pas autrement précisée dans le projet de loi. Il propose donc de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 4 à partir des termes „(...) et ceci selon les législations (...)“, alors que le renvoi à titre exemplatif à la loi modifiée du 20 mai 2008 est superfétatoire. De même, la référence au règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 donne lieu à une opposition formelle pour les raisons spécifiées ci-avant.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que les critères à mettre en œuvre par le ministre dans le cadre de la procédure de reconnaissance doivent être d'une qualité et d'une rigueur égales à celles des critères prévus pour la procédure d'accréditation. Il convient de compléter en conséquence l'article sous examen.

Finalement, il y a lieu de relever que la reconnaissance à prononcer par le ministre ne devrait pas dépendre de l'avis préalable de l'Administration des chemins de fer dont l'omission de se prononcer entraînerait l'impossibilité pour le ministre de prendre une décision. Le Conseil d'Etat demande dès lors de se limiter à l'obligation pour le ministre de demander l'avis de ladite administration. La dernière phrase de l'alinéa 1er du paragraphe 4 prend dès lors la teneur suivante: „La reconnaissance est prononcée par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.“

Les membres de la commission parlementaire donnent suite aux remarques de la Haute Corporation.

Le paragraphe 5 prévoit que la délivrance à l'entité chargée de l'entretien du certificat devra respecter les exigences posées par une proposition de Règlement communautaire concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007. Le Conseil d'Etat estime que le paragraphe 5 est à supprimer, car le règlement communautaire y visé, une fois adopté, sera d'application directe et ne nécessitera aucune mesure de transposition. La Commission du Développement durable suit cette proposition.

Le paragraphe 6 est également supprimé, n'ayant plus aucune raison d'être du fait de la suppression du paragraphe 5.

Le paragraphe 7 concerne des dérogations permises dans le cadre des obligations d'identification et de certification des entités chargées de l'entretien par des mesures de substitution dans certains cas. Ces dérogations sont accordées par l'Administration des chemins de fer. Le Conseil d'Etat suggère d'écrire correctement „Union européenne“. En outre, sous peine d'opposition formelle, il demande de faire abstraction, à l'endroit du point a) de l'alinéa 2 du paragraphe 7 de la référence à un règlement grand-ducal. Au dernier alinéa, il est d'avis que la référence *in fine* à la loi de 2009 est superfétatoire. La commission parlementaire décide de remplacer le terme „Communauté européenne“ par le terme „Union européenne“ et de supprimer la référence à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire. Par contre, elle estime que la référence à la loi du 22 juillet 2009 n'est pas superfétatoire, car la référence à l'article 5 permet une lecture plus rapide.

Compte tenu de ce qui précède, les nouveaux articles 20bis et 20ter de la loi modifiée du 22 juillet 2009 se liront comme suit:

Art. 20bis.– *Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.*

Art. 20ter.– *1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.*

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;*
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.*

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. La reconnaissance est prononcée par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5 est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la

Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accreditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules ~~conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire~~, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Article 12 initial

L'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 12.— La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

Le Conseil d'Etat s'oppose à toute disposition reportant la date d'entrée en vigueur du projet de loi. La commission parlementaire décide de suivre cette demande du Conseil d'Etat. L'article est donc supprimé.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

Art. 1er.– L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant:

„L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité.“

Art. 2.– L'article 1er, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après „la loi du 22 juillet 2009“, est remplacé par le texte suivant:

„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, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.“

Art. 3.– Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:

- „d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- e) ...“

Art. 4.– A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés quatre nouveaux points r), s), t) et u) libellés comme suit:

- „r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
- s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;
- t) „détenteur“, la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
- u) „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.“

Art. 5.– L'article 4, paragraphe 1er, point a) de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

- „a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

Art. 6.– A l'article 4, paragraphe 1er de la loi du 22 juillet 2009, les nouveaux points k) et l) sont insérés et sont libellés comme suit:

- „k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national;
- l) tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.“

Art. 7.– A l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:

- „e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter.“

Art. 8.– A l'article 12, alinéa 3 de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.

Art. 9.– L'alinéa 3 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„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 pertinentes du droit communautaire.“

Art. 10.– L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“

Art. 11.– Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet.“

Art. 12.– Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet.“

Art. 13.– A la suite du Chapitre VII de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:

Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules

Art. 20bis.– Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

Art. 20ter.– 1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules.

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5.

Art. 14.– Est inséré un article 31bis dans la loi du 22 juillet 2009 libellé comme suit:

„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“

Luxembourg, le 9 novembre 2011

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN