

Projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national 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);**
- B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire ;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.**

Chapitre I ***Champ d'application et définitions***

Article 1^{er}

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.

Chapitre II ***Dispositions modificatives et abrogatoires***

Article 2

L'article 1^{er} de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire est remplacé par le texte suivant :

« Article 1^{er}

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. »

Article 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. ».

Article 4

L'article 4, paragraphe 1^{er}, 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 1^{er}, un nouveau point k) est inséré et qui est libellé comme suit :

- « k) « vérifie, 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. »

Article 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. »

Article 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 ».

Article 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. »

Article 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. »

Article 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 ».

Article 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

« Article 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 1^{er} 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. À 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) N° .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) n° 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 1^{er}, 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 1^{er} 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 11

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 ».

Chapitre III
Dispositions finales

Article 12

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

Exposé des motifs

Concerne: projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national 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);**
- B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire ;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.**

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre de la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

La directive 2004/49/CE précitée 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 précitée.

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 intervenir pour harmoniser les procédures nationales, de les simplifier et de recourir de manière systématique au principe de la reconnaissance mutuelle.

La Directive 2008/110/CE permet de rendre le transport ferroviaire plus compétitif et de contribuer à la compétitivité de l'ensemble de l'industrie de l'Union européenne. D'ailleurs, le présent avant-projet de loi met un accent sur la nécessité de favoriser une mobilité plus durable et dans laquelle le transport ferroviaire joue un rôle de premier plan.

Le principe de reconnaissance mutuelle est la caractéristique principale de la directive en question et il est rendu obligatoire en ce qui concerne les autorisations de mise en service pour le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un Etat-membre. Dans ce cas, il ne faudra disposer d'une certification complémentaire dans un autre Etat-membre que pour ce qui est des exigences nationales supplémentaires découlant notamment des caractéristiques du réseau local.

A travers la transposition en droit luxembourgeois de la directive 2008/110/CE, il est introduit un nouveau chapitre VIIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire relatif à la maintenance des véhicules et qui exige que chaque véhicule apte à la circulation sur une ligne ferroviaire devra se voir assigner une entité en charge de la maintenance. Cette entité devra être identifiée dans le Registre national des véhicules (RNV). Elle aura comme mission, sans préjudice des dispositions de sécurité en vigueur, de veiller à ce que tous les véhicules dont elle a la maintenance soient entretenus conformément à son carnet d'entretien et aux exigences existantes.

Le rôle d'entité de maintenance pourra être effectué entre autres par une entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou même le détenteur du véhicule.

Pour rendre plus transparents les concepts de « détenteur » et d'« entité en charge de l'entretien », il convient de définir ces notions pour tenir compte de l'entrée en vigueur de la convention COTF, le 1er juillet 2006, qui prévoit que les détenteurs de wagons ne sont plus obligés d'enregistrer leurs wagons auprès d'une entreprise ferroviaire. D'ailleurs, l'ancien accord RIV n'est plus d'application et a été remplacé partiellement par le CUV et aux termes duquel les détenteurs de wagons ont la charge de la maintenance de leurs véhicules.

De même, il s'agit de préciser que lorsque l'entité ayant la charge de la maintenance n'est pas le gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire, alors cette entité doit être certifiée par un organisme accrédité.

Enfin, la directive 2008/110/CE permet dans certains cas 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.

Commentaire des Articles

ad article 1er

L'article fixe l'objet de la loi en projet et 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 communautaire en question.

ad 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.

ad article 3

Les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi sous examen sont reprises à l'article 3 et sont celles prévues par la directive 2008/110/CE.

Il est à noter que les définitions de système ferroviaire transeuropéen 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 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

ad article 4

L'article 4 de la loi 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 qui 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.

ad article 5

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. Il y est rajouté un point e) qui transpose l'article 14bis, paragraphe 8, points a) et b) de la directive 2004/49/CE, et qui prévoit 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.

ad article 6

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

ad article 7

Cet article transpose l'article 10, paragraphe 2, point b) de la directive 2004/49/CE, tel que modifié par la directive 2008/110/CE, et concerne la certification des entreprises ferroviaires. Les notions de certification générale et spéciale sont précisées et notamment, il est précisé 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.

ad article 8

L'article 15, paragraphe 5, alinéa 3 de la loi sur la sécurité ferroviaire est modifié afin de préciser le règlement grand-ducal auquel est renvoyé par l'article 14, alinéa 5 de la même loi.

L'article 17, paragraphe 6, alinéa 3 de la loi sur la sécurité ferroviaire est modifié afin de préciser le règlement grand-ducal auquel est fait référence à l'article 14, alinéa 5 de la même loi.

ad article 9

Il est inséré dans la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire un article 31bis qui précise que les références faites aux directives 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, abrogées par la directive 2008/110/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE et à son annexe XI.

ad article 10

Cet article insère un nouveau Chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire qui concerne la maintenance des véhicules. La directive exige que pour chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau, une entité en charge de son entretien doit être identifiée (article 14bis, paragraphe 1er de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE).

Le paragraphe 2 transpose l'article 14bis, paragraphe 2 de la directive en prévoyant que l'entité chargée de l'entretien peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur du véhicule.

Le paragraphe 3 transpose l'article 14bis, paragraphe 3, de la directive et 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 paragraphe 4 du présent article transpose l'article 14bis, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE (tel qu'inséré par la directive 2008/110/CE) et 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 paragraphe 5 transpose l'article 14bis, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE, et prévoit que la délivrance à l'entité chargée de l'entretien du certificat devra respecter les exigences posées par une proposition de Règlement communautaire n°...../..... de la Commission du..... concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) n° 653/2007. La proposition de règlement communautaire en question a été approuvée en date du 15 décembre 2010 au comité RISC (Railway Interoperability and Safety Committee, comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE) et sera probablement adoptée vers la moitié de l'année 2011.

Le paragraphe 6 transpose l'article 14bis, paragraphe 6, de la directive 2004/49/CE et traduit le principe de la reconnaissance mutuelle, c'est-à-dire que les certificats délivrés aux entités chargées de l'entretien dans un autre Etat-membre sont reconnus au Luxembourg.

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, tel que prévu par l'article 14bis, paragraphe 7, de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE.

Ces dérogations sont accordées par l'Administration des Chemins de Fer.

ad article 11

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.

ad article 12

Pas de remarques particulières à faire.

Fiche financière

jointe au

projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national 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);**
- B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire ;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.**

Le principe de la reconnaissance mutuelle est la caractéristique principale de la directive 2008/110/CE précitée. Il est rendu obligatoire en ce qui concerne les autorisations de mise en service pour le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un Etat-membre. Dans ce cas, il ne faudra disposer d'une certification complémentaire dans un autre Etat-membre que pour ce qui est des exigences nationales supplémentaires découlant notamment des caractéristiques du réseau local.

Par le biais de la transposition en droit luxembourgeois de la directive 2008/110/CE, il est introduit un nouveau chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire relatif à la maintenance des véhicules qui exige que chaque véhicule apte à la circulation sur une ligne ferroviaire devra se voir assigner une entité en charge de la maintenance. Cette entité devra être identifiée dans le Registre national des véhicules (RNV). Elle aura comme mission, sans préjudice des dispositions de sécurité en vigueur, de veiller à ce que tous les véhicules dont elle a la maintenance soient entretenus conformément à son carnet d'entretien et aux exigences existantes.

Le rôle d'entité de maintenance pourra être effectué entre autres par une entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou même le détenteur du véhicule.

Pour rendre plus transparents les concepts de « détenteur » et d' « entité en charge de l'entretien », il convient de définir ces notions pour tenir compte de l'entrée en vigueur de la convention COTF, le 1er juillet 2006, qui prévoit que les détenteurs de wagons ne sont plus obligés d'enregistrer leurs wagons auprès d'une entreprise ferroviaire. D'ailleurs, l'ancien accord RIV n'est plus d'application et a été remplacé partiellement par le CUV et aux termes duquel les détenteurs de wagons ont la charge de la maintenance de leurs véhicules.

De même, il s'agit de préciser que lorsque l'entité ayant la charge de la maintenance n'est pas le gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire, alors cette entité doit être certifiée par un organisme accrédité.

Enfin, la directive 2008/110/CE permet dans certains cas 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.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi qui par la suite est devenu la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, les missions confiées à l'autorité nationale de sécurité (ACF) qui sont de nature très technique voire spécifique au secteur des chemins de fer avaient été relevées. Pour mémoire, il avait été relevé à l'époque que « *pour assumer toutes les tâches dévolues à l'autorité nationale de sécurité, celle-ci doit disposer d'un personnel suffisant et qui possède les connaissances professionnelles nécessaires en matière technique et d'exploitation. Entrent en ligne de compte:*

- *des experts en matière de réglementation nationale et internationale,*
- *des experts en matière de matériel roulant moteur et remorqué,*
- *des experts en matière de conduite des trains,*
- *des experts en matière de systèmes de signalisation et de sécurité au sol.*

Il en résulte que la création de l'autorité nationale de sécurité au Luxembourg requiert à terme au moins l'effectif suivant:

- *6 personnes pour le volet réglementaire (national et international),*
- *6 personnes pour le volet autorisation (matériel roulant, infrastructure, licence de conduite),*
- *4 personnes pour le volet certificat/agrément de sécurité et inspection des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure,*
- *2 personnes pour le volet administratif et dirigeant. »*

De ces 18 personnes, 7 sont actuellement en place et deux sont en train d'être recrutées. Il reste donc un besoin en ressources humaines à combler dans les deux prochaines années de 9 personnes afin que l'administration des chemins de fer soit à même d'assumer toutes les fonctions lui dévolues par la loi du 22 juillet 2009 susmentionnée. Les nouvelles tâches introduites par le présent avant-projet de loi ne nécessiteront pas de recrutement de personnel additionnel allant au-delà des 9 personnes encore prévues.