

# A V I S

## de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics

sur

le projet de loi ayant pour objet

- A) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- B) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- C) de modifier
  - a) la loi modifiée du 28 mars 1997
    - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,
    - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
    - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
    - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,
  - b) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
  - c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Par dépêche du 3 décembre 2007, Monsieur le Ministre des Transports a demandé, "*dans les plus brefs délais*" évidemment, l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé.

Comme indiqué dans l'exposé des motifs joint au projet de loi, celui-ci s'inscrit "*dans le cadre des mesures de transposition du deuxième paquet ferroviaire (...) et en particulier de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire*".

A noter que cette directive aurait dû être transposée en droit national avant le 30 avril 2006 déjà!

La seule loi nationale touchant à la matière visée est celle du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer.

A l'époque, le législateur avait en effet saisi l'occasion de la transposition de la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, pour y inclure aussi les autres modes de transports, dont le chemin de fer. Cinq règlements grand-ducaux ont complété ou précisé les dispositions de la loi du 8 mars 2002, dont le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire.

Tous les autres aspects de la directive 2004/49/CE concernant le cadre communautaire pour la sécurité des chemins de fer restent à être transposés en droit national. Cette transposition est le but du projet de loi sous rubrique portant création d'un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire, notamment par la création d'une Administration des Chemins de Fer (ci-après "*l'Administration*").

### **La sécurité, laissée-pour-compte de la libéralisation**

Il est utile de rappeler que le projet sous rubrique s'inscrit dans le **processus de libéralisation des transports par chemin de fer**. Cette libéralisation, poursuivie avec virulence par la Commission Européenne, a formellement été déclenchée par la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 concernant le développement des chemins de fer communautaires, et ayant pour but "*de garantir aux entreprises ferroviaires un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché*", "*la séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure*" et "*de stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport*".

Au Luxembourg, la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire a été une des conséquences de cette directive.

Très vite le processus de libéralisation, et notamment la gestion de l'accès réseau et de la concurrence sur les réseaux, a nécessité des clarifications complémentaires, concrétisées à travers deux directives, à savoir la directive du Conseil 95/18/CE du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive du Conseil 95/19/CE du même jour sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure. A l'égard de ces directives, l'allocation et l'utilisation d'un sillon ne sont possibles que pour les entreprises ferroviaires détentrices d'une licence communautaire et d'un certificat de sécurité national couvrant le réseau sur lequel l'entreprise est admise à faire circuler des trains.

Au Grand-Duché de Luxembourg ces directives ont été transposées en droit national par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

**Le premier paquet ferroviaire** - composé de trois directives européennes de 2001 - avait pour but de créer "*un cadre précis et transparent pour garantir un accès équitable en non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire*", tout en proposant d'aligner le secteur ferroviaire sur un régime de marché et de concurrence semblable à celui des autres modes de transport, ceci malgré toutes les mises en garde concernant les dangers que ceci comporte pour la sécurité et pour le développement de ce mode de transport.

La libéralisation du secteur ferroviaire et sa mise en concurrence déloyale et faussée avec d'autres modes de transport ont favorisé la détérioration des parts de marché du rail. Par ailleurs, le premier paquet ferroviaire a complètement ignoré les problèmes de sécurité engendrés par la concurrence sur les voies ferrées.

Nonobstant cela, les Conseils européens de Stockholm et de Göteborg ont pris la décision de poursuivre la libéralisation du secteur ferroviaire, notamment dans le domaine du fret, tout en essayant d'introduire une panoplie de dispositions permettant une meilleure sécurité sur le chemin de fer. Ceci a donné naissance au **deuxième paquet ferroviaire**, présenté le 23 janvier 2002, et concrétisé par après par quatre directives du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004.

C'est ainsi que la directive 2004/49/CE a pour objectif l'harmonisation et l'élaboration de principes communs en matière de sécurité ferroviaire ainsi que le renforcement de la sécurité des chemins de fer par une transparence complète des procédures appliquées. A cette fin, elle met en place une procédure pour l'octroi des certificats de sécurité que toute entreprise ferroviaire doit détenir pour être autorisée à faire circuler des trains sur le réseau ferré ainsi que pour la délivrance des agréments de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ensuite, la directive exige des Etats membres l'institution d'une autorité nationale de sécurité indépendante et la création d'un organisme d'enquête sur les accidents et

incidents ferroviaires. Elle définit les tâches et le rôle des différents acteurs.

La Commission Européenne, soutenue dans cette démarche par le Conseil Européen, a décidé de poursuivre sa trajectoire de libéralisation et de privatisation et a proposé en mars 2004 un **troisième paquet ferroviaire**, qui a été approuvé définitivement le 25 septembre 2007 par le Parlement Européen. Ce paquet comprend trois projets, à savoir:

- une proposition de directive sur l'accès au marché, modifiant la directive 91/440/CEE et visant l'ouverture des services internationaux de passagers au 1<sup>er</sup> janvier 2010;
- une proposition de directive sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux, et
- une proposition de directive sur l'établissement d'un système de certification des conducteurs de locomotives (licences).

Avant la libéralisation des chemins de fer, des sociétés ferroviaires intégrées produisaient tout d'une seule main. La sécurité faisait partie intégrante d'un ensemble de services prestés par des sociétés nationales, dont un des objectifs était de garantir un service de haute sécurité, adapté à l'évolution technique de l'infrastructure et du matériel roulant.

N'empêche que la raide concurrence de marché engendrée par la libéralisation des chemins de fer, et surtout la recherche inopportune d'un bénéfice commercial - au lieu d'un service sûr et répondant à l'intérêt général - a fait passer la sécurité à une préoccupation secondaire, nécessitant une réglementation et une coordination de la part d'organes spéciaux à créer à cet effet.

Ainsi, les Etats membres de la Communauté européenne sont obligés de créer des organes de contrôle, habilités à réglementer et à contrôler une multitude d'interfaces, qu'une société de chemin de fer intégrée n'aurait jamais nécessitée. Telle est la finalité de la directive 2004/49/CE que le projet de loi sous rubrique se propose de transcrire en droit luxembourgeois.

Le projet sous avis s'inscrit pleinement dans cette optique d'une régulation et d'une réglementation très complexes d'effets produits par une libéralisation et une concurrence contraires à l'intérêt général. La mise en place de principes et de procédures applicables en matière de réglementation, de gestion et de surveillance de la sécurité ferroviaire, entre autres par la création d'une autorité nationale de sécurité, devient indispensable pour garantir un minimum de sécurité ferroviaire.

### **Les règlements grand-ducaux**

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics doit constater que le projet de loi sous rubrique renvoie à neuf nouveaux règlements grand-ducaux d'exécution, dont évidemment aucun n'est joint au dossier lui soumis "*pour avis*".

Il est clair que, dans ces conditions, les instances consultatives sont mises dans l'impossibilité de se prononcer "*en connaissance de cause*", alors surtout que, très souvent, ce ne sont précisément que les détails d'exécution pratique ou "*sur le terrain*" qui donnent un sens à telle ou telle disposition légale vague.

### **La forme et le statut de la nouvelle autorité**

Par rapport à la forme et au statut de l'autorité nationale à instituer, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics souscrit pleinement à l'idée de créer une "*Administration des Chemins de Fer*" sous l'autorité du Ministre des Transports.

La Chambre estime en effet que le choix d'une administration est justifié au moins pour les trois raisons suivantes:

- comme l'indique le projet de loi, les fonctions de l'autorité nationale ayant trait à la sécurité des chemins de fer et du réseau national des chemins de fer relèvent de la souveraineté nationale;
- il s'agit d'un service public, d'intérêt général, dont la meilleure façon de garantir la finalité est la mise en place d'une administration publique, soumise à aucune autre contrainte que celle de veiller à cet intérêt général;

- il n'existe pas d'opportunité permettant de conclure au caractère inéluctable d'une décentralisation sous forme d'un établissement public ou d'une privatisation (cf. l'instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière de création d'établissements publics).

En plus, la création d'une Administration sous l'autorité du Ministre des Transports permet parfaitement de garantir l'indépendance organisationnelle et juridique et l'impartialité décisionnelle de l'autorité en question, telles que prescrites par l'article 16 de la directive 2004/49/CE.

### **Les missions et les attributions de l'Administration**

Les missions et attributions de l'Administration s'appliquent à tout le système ferroviaire national, à l'exception:

- des tramways;
- des infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises;
- des 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, tel par exemple le Fond-de-Gras.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics suppose que l'exception des tramways concerne plus particulièrement les réseaux de tram léger, séparés du reste du système ferroviaire. Le Code de la Route, à compléter le cas échéant, devrait être applicable à la circulation des tramways et régler la sécurité sur ces réseaux. Par contre, en ce qui concerne un système de train-tram pouvant circuler également sur le réseau ferré, il paraît évident qu'il devra être soumis aux dispositions de la future loi.

En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises, le législateur devrait veiller à y garantir également un niveau de sécurité élevé pour le personnel et toute personne présente sur ces sites.

Enfin, un règlement grand-ducal (non annexé au projet de loi sous avis) devrait assurer un niveau élevé de sécurité et des règles de sécurité particulières applicables aux réseaux 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.

L'article 5 énumère neuf missions particulières visant le maintien et/ou l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire. Aux termes de l'alinéa final du paragraphe 1<sup>er</sup>, ces missions, qui évoluent avec le progrès technique et scientifique, "*peuvent être précisées par règlement grand-ducal*".

Le point d) dudit paragraphe 1<sup>er</sup> attribue à l'Administration la mission d'autoriser la mise en service de matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié; qu'en est-il du matériel roulant qui se trouve déjà en service au moment de l'entrée en vigueur de la loi? L'article 25 impose une certification de tout matériel roulant ferroviaire, les modalités de délivrance des autorisations afférentes devant être déterminées par règlement grand-ducal. Aux yeux de la Chambre, l'établissement de certificats (autorisation de mise en service) et leur contrôle pour le matériel roulant existant devraient faire partie des missions de l'Administration.

Afin de réunir au sein d'un seul et même organisme toutes les missions ayant trait au secteur ferroviaire, et qui - à cause de la regrettable libéralisation - ne peuvent être exercées par la Société Nationale des Chemins de Fer en tant que société intégrée, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics approuve le transfert des missions d'organisme des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire de la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi du 29 juin 2004, vers la nouvelle Administration des Chemins de Fer, tel que prévu par le paragraphe 2 de l'article 5.

### **Les besoins en personnel et l'externalisation de missions**

Aux termes de l'article 5, l'Administration doit délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre des certificats et agréments; vérifier des constituants d'interopérabilité; autoriser des sous-systèmes et en vérifier l'exploitation et l'entretien; autoriser la



mise en service de matériel roulant; veiller à la formation et la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité; vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire; assister et conseiller le ministre; concourir à des études et activités et coopérer avec ses homologues. Enfin, elle doit répartir les sillons et surveiller - en collaboration étroite avec le gestionnaire de l'infrastructure - la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Etant donné que toutes ces missions et attributions nécessitent beaucoup d'inspections et de contrôles sur le terrain, il est évident que l'Administration doit disposer, dès le départ, de suffisamment de personnel qualifié.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics s'oppose avec véhémence au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 7, qui dispose que l'Administration, dans la mesure où elle "*ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles*", peut - après que son directeur en a été autorisé par le ministre, et sous certaines conditions - "*confier des missions à ... des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée*".

Les missions d'inspection et de contrôle visées concernent une mission essentielle de l'Administration. Ces missions font partie intégrante de la fonction de base de l'autorité, à savoir la mise en place, la gestion, le développement, l'amélioration et le contrôle de la sécurité des chemins de fer au Luxembourg, telles que définies à l'article 1<sup>er</sup>. Comme ces fonctions d'autorité nationale de sécurité relèvent de la souveraineté nationale, il est inconcevable qu'elles soient confiées à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée.

Par ailleurs, il serait nécessaire de préciser davantage les missions d'inspection et de contrôle. Les personnes chargées de ces missions pourront-elles par exemple arrêter un train sur le réseau afin de l'inspecter et/ou vérifier les certificats, licences et autres conditions? Au cas où des irrégularités seraient constatées, quels seraient les moyens de ces personnes d'agir ou de sanctionner?

Une externalisation de ces missions est en tout cas inadmissible et incompatible avec la raison d'être de l'autorité nationale.

En conséquence, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics insiste pour que la nouvelle Administration soit pourvue dès le départ de spécialistes en nombre suffisant pour qu'elle puisse effectuer elle-même toutes les inspections et tous les contrôles nécessaires dans le cadre de l'accomplissement de ses missions.

Aussi est-il évident que le personnel de l'Administration doit disposer de connaissances approfondies dans le domaine des chemins de fer. Ces missions, de même que les multiples interfaces avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires, exigent des connaissances bien précises.

Voilà pourquoi la Chambre soutient le détachement volontaire, au moment de l'entrée en vigueur de la loi, d'agents de la SNCFL vers la nouvelle Administration, tout en les soumettant, après qu'ils auront presté serment, à la responsabilité hiérarchique de l'Administration, et sans qu'ils puissent encourir un désavantage quelconque quant à leur carrière, leur pension ou tout autre droit administratif ou pécuniaire quelconque.

Comme les qualifications requises pour beaucoup de missions et de postes auprès de l'Administration s'apprennent presque exclusivement auprès d'une société de chemin de fer intégrée, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics est d'avis que même après la phase de démarrage, les agents de la SNCFL doivent garder une priorité respectivement à l'embauche et au détachement auprès de l'Administration.

En ce qui concerne la possibilité pour chaque agent détaché de demander à mettre un terme à son détachement pour réintégrer le cadre de son entreprise d'origine, le délai de six mois semble assez long; il serait indiqué de le raccourcir à trois mois.

Le projet de loi attribue au Directeur de l'Administration des missions spécifiques. Ainsi, à titre d'exemple, en vue d'obtenir le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité, le requérant doit "*adres-*

*ser sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration" (article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>).*

Que se passe-t-il en cas d'absence prolongée du directeur? Ne faudrait-il pas prévoir le poste d'un directeur adjoint?

Le paragraphe 4 de l'article 7 précise: "*Quiconque empêche ou entrave sciemment, de quelque manière que ce soit, l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Est notamment considéré comme empêchant ou entravant sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, le refus opposé à ses agents de donner accès aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires ou de communiquer tous renseignements ou documents demandés.*"

Afin d'éviter de sanctionner un agent occupé par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour refus d'avoir communiqué un renseignement ou un document demandé et auquel il n'a pas l'accès ou dont il n'a pas la responsabilité, il y a lieu de compléter ce paragraphe comme suit:

*"(...) le refus opposé à ses agents de donner accès aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires ou de communiquer tous renseignements ou documents demandés, dont la personne concernée a la responsabilité ou à laquelle elle a accès."*

### **L'établissement de règles et la consultation des partenaires intéressés**

La directive 2004/49/CE prévoit au troisième alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> de son article 17 que l'autorité nationale de sécurité consulte le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. En conséquence, l'article 9 du projet sous avis prévoit que l'Administration consulte toutes les parties intéressées lorsqu'elle met au point le cadre réglementaire.

Il serait utile de remplacer le terme "*usagers*" par "*représentants des usagers*" dans cette disposition.

En plus, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se demande si le délai d'un mois imparti aux intéressés pour donner leur avis n'est pas trop court. Sauf en cas d'urgence, ce délai devrait être porté à deux mois.

La procédure de consultation de toutes les parties prévue à l'article 9 devrait être applicable explicitement à toutes les règles prévues au chapitre III concernant la mise en place et la gestion de la sécurité ferroviaire.

*L'article 14 dispose que "le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect notamment des règles nationales et internationales de sécurité adoptées et ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte."*

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics propose que le projet de loi précise que ces règles soient validées en tout cas par l'Administration.

### **Licences, certificats et agréments**

Actuellement, la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation détermine aussi bien les critères d'obtention et de validité des licences que les conditions auxquelles doivent répondre les entreprises ferroviaires en vue de l'obtention et du renouvellement de leurs certificats de sécurité.

Afin d'obtenir un certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit d'abord être titulaire de la licence précitée.

Le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires porte exécution de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et détermine les conditions

auxquelles doivent répondre les entreprises ferroviaires en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'extension de leurs licences.

Afin d'obtenir une licence, l'entreprise ferroviaire doit adresser sa demande écrite en triple exemplaire au Ministre des Transports et remplir les conditions prescrites par la loi et le règlement grand-ducal susmentionnés. Une taxe administrative de 4.000 euros doit être payée au moment de l'introduction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen d'une licence.

Une commission administrative est instituée, qui a pour mission d'instruire les demandes introduites par les entreprises ferroviaires et d'émettre son avis. Cette commission est composée de trois membres désignés par le Ministre.

Le Ministre décide des suites à réserver à la demande en obtention d'une licence dans les trois mois à compter du jour où le dossier, comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure, lui a été communiqué.

La licence est sujette à un réexamen par le Ministre tous les cinq ans à compter de la date de délivrance. Le retrait ou la suspension de la licence intervient dans les conditions des articles 15 et 16 de la loi précitée du 11 juin 1999.

Depuis l'entrée en vigueur dudit règlement grand-ducal du 24 octobre 2003, le Ministre des Transports a délivré une seule licence, à savoir en date du 27 septembre 2004 à la SNCFL.

Le projet de loi sous avis laisse la compétence de délivrance des licences au Ministre des Transports, tandis que la compétence pour la délivrance et le contrôle des certificats de sécurité sera dorénavant dévolue à l'Administration.

L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité, attestant que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité et dans d'autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles na-

tionales de sécurité, afin d'exploiter le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité et d'en maîtriser les risques.

Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent à tout moment vérifier si les entreprises ferroviaires empruntant le réseau ferré luxembourgeois disposent d'un certificat de sécurité en cours de validité et si les conditions de validité de ce certificat sont remplies.

Les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal, qui fixe également les conditions et les modalités de retrait du certificat.

Comme il a été dit ci-dessus, un tel projet de règlement grand-ducal n'a pas été transmis à la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics.

### **Les conditions de travail, de santé et de sécurité des travailleurs**

La loi reste muette par rapport au contrôle des conditions de travail et de rémunération, de santé et de sécurité des travailleurs des entreprises ferroviaires.

L'attribution d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, devrait être subordonnée au respect et au contrôle des conditions de travail et de rémunération, de santé et de sécurité des salariés du secteur ferroviaire.

Afin d'éviter toute possibilité de "*dumping*" en la matière, le projet de loi sous avis devrait exiger que toute entreprise ferroviaire qui effectue des transports sur le réseau ferroviaire au Luxembourg doit respecter et le statut des cheminots et les dispositions des conventions collectives applicables dans le secteur ferroviaire.

Le respect de ces dispositions devrait constituer une condition, aussi bien pour l'obtention d'une licence luxembourgeoise relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation que pour l'obtention d'un certificat de sécurité requis pour l'allocation et l'utilisation d'un sillon ferroviaire, le contrôle du respect de ces dispositions devant incomber à l'Administration.

La certification du gestionnaire et l'infrastructure ferroviaire et la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, de même que les dispositions pénales, les dispositions modificatives et abrogatoires et les dispositions finales n'appellent pas d'observations particulières, sauf en ce qui concerne la mise en vigueur de la loi, qui ne pourra évidemment pas rétroagir.

\* \* \*

Dans le contexte du projet de loi sous avis, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics invite les responsables politiques à accélérer la procédure de mise en vigueur du projet de loi relatif à la sûreté dans les transports publics, apparemment sur le chemin des instances depuis plus d'une année déjà.

\* \* \*

Ce n'est que sous la réserve des remarques et propositions qui précèdent que la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics approuve le projet de loi sous rubrique.

Ainsi délibéré en séance plénière le 23 avril 2008.

Le Directeur,

G. MULLER

Le Président,

E. HAAG