

Projet de règlement grand-ducal  
sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi du \_\_\_\_ 2007 relative à la sécurité ferroviaire, et notamment ses articles 5, 21 et 22 ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

A r r ê t o n s

Article 1<sup>er</sup>

Afin d'être habilité à gérer et à exploiter le réseau ferré tel que défini par la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être titulaire d'un agrément de sécurité répondant à la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

Article 2

L'agrément de sécurité comprend:

- a) l'agrément confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure, tel que décrit à l'article 15 de la loi du \_\_\_\_ 2007 relative à la sécurité ferroviaire et
- b) l'agrément confirmant l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

### Article 3

1. L'Administration des Chemins de Fer, appelée ci-après « Administration », est l'autorité compétente pour délivrer, modifier ou étendre l'agrément de sécurité. Elle est de même compétente pour retirer l'agrément de sécurité pour les motifs et dans les formes prévues par le présent règlement grand-ducal.

2. En vue de l'instruction des demandes en obtention en renouvellement de l'agrément de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.

Les frais d'instruction de la demande sont à charge du requérant.

L'Administration statue sur les demandes endéans 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.

Les décisions de refus sont motivées. Ces décisions sont susceptibles d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

### Article 4

L'Administration peut à tout moment vérifier si le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un agrément de sécurité en cours de validité et que les conditions de validité de cet agrément sont remplies.

### Article 5

1. L'agrément de sécurité est valable pour une durée de 5 ans.

En vue du renouvellement de l'agrément de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'Administration.

2. L'agrément de sécurité est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de l'agrément de sécurité informe sans délai l'Administration de toute modification de ce type.

L'Administration peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire.

## Article 6

L'agrément de sécurité n'est valable qu'à condition pour le gestionnaire de l'infrastructure concernée de respecter outre les exigences fixées dans l'agrément de sécurité, les dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur ferroviaire.

## Article 7

Si l'Administration constate que le gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, elle retire l'agrément en motivant sa décision.

L'instruction du dossier en cas de retrait de l'agrément de sécurité a lieu conformément aux dispositions de l'article 8 de la loi du \_\_\_\_\_ précitée ainsi que suivant les modalités de l'article 3 ci-avant.

## Article 8

Un agrément de sécurité valable pour un an peut être délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui en fait la demande dans les 12 mois à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal, et qui joint à sa demande une évaluation systématique des structures d'organisation et de gestion mises en place pour répondre aux exigences de sécurité applicables. Ladite évaluation doit être effectuée par un organisme d'audit accrédité en conformité avec les normes communautaires afférentes. Au plus tard un an après la délivrance de l'agrément de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure doit établir que son système de gestion de la sécurité répond aux conditions prévues par la directive 2004/49/CE.

## Article 9

Le présent règlement grand-ducal entrera en vigueur le 1er janvier 2008.

# Exposé des motifs

Concerne: projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

## 1. Considérations générales

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif de porter exécution de l'article 21 de la loi du \_\_\_\_ relative à la sécurité ferroviaire, laquelle 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.

Les différences au niveau de la sécurité ferroviaire entravent le développement du marché ferroviaire préconisé par la Commission européenne depuis le début des années 90.

C'est ainsi qu'en 1995 une première harmonisation des conditions d'accès au réseau ferré et des règles de sécurité ferroviaire est intervenue par le biais de l'adoption de deux textes législatifs, 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 19 juin 1995 sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure. Ces deux mesures prévoient que l'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'une licence communautaire et d'un certificat de sécurité national couvrant la partie du réseau sur laquelle l'entreprise ferroviaire est admise à faire circuler des trains.

Ensuite avec l'adoption du premier paquet ferroviaire est créé un cadre précis et transparent pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Dans ce contexte, la directive 2001/13/CE modifie la directive 95/18/CE pour instaurer une harmonisation au niveau communautaire en matière de licences ferroviaires et la directive 2001/14/CE définit les conditions que les entreprises ferroviaires doivent remplir en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité.

Force est cependant de constater que jusque là seules des adaptations secondaires en matière de sécurité ferroviaire n'avaient été introduites. En effet, la Commission européenne s'est limitée à obliger les Etats membres à établir et à faire respecter des règles de sécurité et à veiller à ce que les accidents fassent l'objet d'une enquête technique. Le cadre ainsi mis en place s'est révélé insuffisant pour créer un espace ferroviaire européen.

C'est ainsi que le deuxième paquet ferroviaire vient combler les lacunes du cadre juridique et technique. Les règles en matière de sécurité sont adaptées aux besoins d'un marché ferroviaire unique, de sorte que les réglementations nationales applicables en matière de sécurité ferroviaire se caractérisent désormais par une concordance tant au niveau technique qu'au niveau de l'exploitation des réseaux ferrés.

En particulier la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire 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. L'objectif du certificat de sécurité est de prouver que l'entreprise ferroviaire a établi un système de gestion de la sécurité et qu'elle satisfait aux exigences décrites dans les spécifications techniques d'interopérabilité établies par la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, par la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et par d'autres législations communautaires ainsi que par des règles nationales pour contrôler les risques et circuler en toute sécurité sur le réseau.

Cependant, la directive 2004/49/CE ne se borne pas édicter des règles de sécurité pour les entreprises ferroviaires mais fixe également les conditions de sécurité à remplir par tout gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire actif sur le réseau ferré européen par l'institution d'un agrément de sécurité pour les gestionnaires de l'infrastructure concernés.

La certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure marque une étape importante dans le contexte du développement d'un espace ferroviaire européen, alors que le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de la sécurité de son réseau ferré, et ce aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation dudit réseau.

Dans les conditions données, le présent projet de règlement grand-ducal prévoit que le gestionnaire de l'infrastructure auquel la gestion du réseau ferré luxembourgeois est confiée, doit être titulaire d'un agrément de sécurité accordé par l'Administration des Chemins de Fer. Ledit agrément de sécurité atteste notamment que le gestionnaire de l'infrastructure a établi un système de gestion de la sécurité conformément aux exigences définies dans l'annexe III de la directive 2004/49/CE, transposée en droit national par l'article 15 de la loi relative à la sécurité ferroviaire.

Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure doit être en mesure d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, c'est-à-dire les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire transeuropéen et le système dans son ensemble. Il doit également être conforme aux règles nationales de sécurité ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel et appliquer les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité. Il garantit en outre la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire.

Le règlement grand-ducal sous examen a pour objet d'arrêter les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement et les conditions et les modalités de retrait de l'agrément de sécurité, tout en transposant en droit national les dispositions de l'article 11 de la directive 2004/49/CE.

## 2. Commentaire des articles

### *ad article 1<sup>er</sup>*

L'article premier exige que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise soit titulaire d'un agrément de sécurité répondant aux exigences de l'annexe III de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

### *ad article 2*

L'agrément de sécurité se compose de deux parties.

D'une part, l'agrément de sécurité certifie que le gestionnaire de l'infrastructure a mis en place un système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 15 de la loi relative à la sécurité ferroviaire.

D'autre part, l'agrément de sécurité démontre que le gestionnaire de l'infrastructure a pris toutes les dispositions requises pour garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système ferroviaire.

### *ad article 3*

L'autorité compétente pour délivrer, modifier et retirer les agréments de sécurité, leur modification ou leur extension est l'Administration des Chemins de Fer, à savoir l'administration publique instituée par la loi relative à la sécurité ferroviaire comme organisme national chargé notamment des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive 2004/49/CE.

L'article 3 énumère dans son paragraphe 2 les conditions de forme et de fond qu'une demande adressée à l'Administration des Chemins de Fer doit respecter et précise les conditions procédurales et de délai que l'autorité nationale de sécurité doit observer en matière de délivrance de l'agrément de sécurité au gestionnaire de l'infrastructure, conformément aux exigences de la directive précitée.

*ad article 4*

L'article 4 donne à l'Administration des Chemins de Fer le moyen de vérifier à tout moment que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tel que défini par la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire dispose d'un agrément de sécurité valable.

*ad article 5*

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 5 reprennent les conditions relatives à la durée de validité des agréments de sécurité fixées par la directive 2004/49/CE. La durée de validité est limitée à cinq ans. La procédure prévue pour le changement ou le renouvellement d'un agrément de sécurité est déclenchée sur initiative du gestionnaire concerné.

Le paragraphe 3 du même article 7 prévoit l'obligation pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'informer l'Administration et les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré luxembourgeois de toute modification apportée au niveau de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien et susceptibles d'avoir des conséquences sur les modalités techniques d'utilisation de cette infrastructure. Les entreprises ferroviaires doivent se conformer aux nouvelles modalités qui se dégagent de ces modifications et, le cas échéant, demander l'adaptation des conditions de validité de leur certificat de sécurité.

*ad article 6*

Le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de respecter les exigences fixées dans l'agrément de sécurité ainsi que les dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur ferroviaire, sous peine de retrait de son agrément de sécurité.

*ad article 7*

L'article 7 comporte les raisons de la péremption ou de retrait de l'agrément de sécurité ainsi que la procédure applicable.

*ad article 8*

L'article 8 fixe une période transitoire pendant laquelle le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tel que défini par la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, aura la possibilité de se conformer aux dispositions de la directive 2004/49/CE.

*ad article 9*

p.m.