



Certification des conducteurs de train

Texte du projet

Projet de règlement grand-ducal ayant pour objet

- a) la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;
- b) de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

Informations techniques :

No du projet :	72/2009
Date d'entrée :	27 novembre 2009
Remise de l'avis :	Meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports
Commission :	Commission économique

projet de règlement grand-ducal

ayant pour objet

- a) la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;
 - b) de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.
-

Chapitre I^{er}

Objectif

Article 1^{er}

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal a pour objet de fixer les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

Chapitre II

Définitions

Article 2

Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par:

1. « autorité compétente », l'Administration des Chemins de Fer instituée comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ;
2. « conducteur de train », dénommé ci-après le « conducteur », toute personne apte et autorisée à conduire, pour le compte d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure, de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris, en fonction de sa formation, les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux et les véhicules ferroviaires d'entretien ;
3. « fonctions de sécurité », les fonctions assurées par un conducteur ;
4. « candidat », toute personne postulant l'admission ou le maintien à des fonctions de sécurité ;

5. « employeur », l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure à l'initiative ou pour le compte de laquelle ou duquel un candidat se soumet aux examens prévus à l'article 5 ou suit des cours de formation à des fonctions de sécurité ;

6. « centre de formation », un organisme agréé sur proposition de l'autorité compétente par le membre du Gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, qui procède à la formation et à la validation du personnel exerçant des tâches de sécurité sur l'infrastructure ferroviaire nationale ou internationale ;

7. « interopérabilité », l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen conventionnel à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes, cette aptitude reposant sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles.

Chapitre III

Conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de sécurité

Article 3

Licence de conducteur de train et attestation complémentaire harmonisée

1. Pour être admis et maintenu à des fonctions de sécurité tout conducteur doit être titulaire de la certification requise consistant en

- a) une licence valide de conducteur de train attestant qu'il remplit des conditions minimales en matière de scolarité de base, d'exigences médicales et de compétences professionnelles générales ;
- b) une attestation complémentaire harmonisée valide précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

2. Les conditions relatives à l'obtention de la licence de conducteur de train, ci-après dénommée « licence », et de l'attestation complémentaire harmonisée, de même que celles concernant leur validité respective, sont arrêtées aux chapitres IV à VII.

Article 4

Conditions d'âge et de scolarité

1. L'âge minimal pour être admis à des fonctions de sécurité est de vingt ans en service international et de dix-huit ans en service limité au territoire national.

2. La scolarité de base requise pour être admis à des fonctions de sécurité est arrêtée à l'annexe II sub D du présent règlement grand-ducal.

Chapitre IV

Conditions d'obtention de la licence

Article 5

Aptitude physique et psychologique

1. Avant de pouvoir être admis à une formation en vue de l'acquisition des compétences professionnelles requises tout candidat doit avoir subi un examen médical et un examen psychologique qui ont lieu au plus tôt dans les douze mois précédant la date prévue du début de la formation en question. Ces examens, de même que les examens de contrôle prévus à l'article 13 sub a) et b) sont respectivement réalisés par un médecin du travail et un médecin ou psychologue reconnus par l'autorité compétente visée au premier paragraphe de l'article 7.
2. Nul candidat n'est admis à la formation visée au paragraphe précédent s'il ne remplit pas toutes les conditions d'aptitude physique et psychologique, telles que ces conditions sont arrêtées à l'annexe I du présent règlement grand-ducal.
3. Tous ces examens et leurs résultats doivent présenter toutes les garanties de confidentialité et de non-discrimination. En aucun cas, ils ne peuvent être effectués à l'insu de la personne concernée qui doit être informée de la nature et des résultats des examens auxquels elle est soumise. Il en est de même de tout autre examen médical ou psychologique visé au présent règlement grand-ducal.
4. La constatation de l'aptitude physique à l'exercice de fonctions de sécurité et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'une fiche médicale, signée et datée par le médecin du travail, qui est remise au candidat examiné soit contre émargement sur le double de celle-ci qui est à classer par le médecin examinateur, soit par envoi postal recommandé.
5. La constatation de l'aptitude psychologique à l'exercice de fonctions de sécurité, et, le cas échéant, la constatation d'une inaptitude ou d'une restriction, temporaire ou définitive, fait l'objet d'un bilan psychologique, signé et daté par le psychologue examinateur, qui est remis au candidat examiné soit contre émargement sur le double de celui-ci qui est à classer par le psychologue, soit par envoi postal recommandé.
6. Toute contestation à propos d'un avis d'aptitude physique ou psychologique précité peut faire l'objet d'un recours auprès de l'autorité compétente visée au premier paragraphe de l'article 7 endéans un délai de trois mois à compter à partir de la date où l'avis a été porté, conformément aux dispositions respectives des paragraphes précédents, à la connaissance du candidat. Sauf si l'autorité compétente précitée prescrit des examens complémentaires, elle fait connaître son avis motivé dans les six semaines suivant l'introduction du recours. En cas d'examens complémentaires, cette décision est prise dans le délai d'un mois suivant la réception du dernier des bilans y relatifs.
7. Dans l'hypothèse où l'examen médical visé au paragraphe 4 et/ou l'examen psychologique visé au paragraphe 5 ont eu lieu à l'initiative de l'employeur deux

copies de chaque document émis en application du présent article sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 12, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 2 de l'article 7.

Article 6

Compétences professionnelles

1. Par compétences professionnelles on entend les connaissances professionnelles générales et les capacités de les mettre en œuvre en situations normales et dégradées telles que ces connaissances et capacités sont définies à l'annexe II du présent règlement grand-ducal.

2. La formation nécessaire à l'acquisition des compétences professionnelles visée au présent article, de même que les formations complémentaires et continues respectivement prévues à l'article 9 sub b), c) et d), à l'article 13 sub c) et à l'article 17 sub b) sont dispensées et validées par un centre de formation agréé en conformité du chapitre VIII.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, les formations relatives au matériel roulant visées à l'article 9 sub b) ainsi que les stages pratiques de conduite sur rail dans le cadre de la formation continue peuvent être réalisés par des formateurs agréés d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure sous le contrôle d'un centre de formation. Il en est de même des formations ayant pour objet le renouvellement des connaissances de lignes, sauf si des modifications sont apportées aux conditions d'exploitation, aux règles de circulation applicables ou à la signification de la signalisation.

3. En principe, toute formation comporte des cours théoriques et des stages pratiques.

Pour avoir accès à une formation de base, le candidat doit répondre :

- aux conditions d'âge définies au paragraphe 1 de l'article 4 ;
- aux aptitudes physiques et psychologiques conformément à l'article 5 ;
- au niveau de scolarité défini à l'annexe II sub D ;
- aux exigences linguistiques définies à l'annexe II sub E.

Le candidat doit présenter une demande écrite à un centre de formation agréé. Le centre de formation agréé délivre au candidat admis à une formation de base un carnet d'apprentissage sous le couvert duquel il est autorisé à préparer les examens théoriques et pratiques. Le carnet d'apprentissage a une validité de 2 ans. Le carnet d'apprentissage peut être suspendu ou retiré au candidat qui a commis une faute grave ou des fautes répétées lors de sa formation.

4. Les compétences professionnelles acquises au cours de la formation sont validées par des examens théoriques et pratiques.

La partie théorique de l'examen clôturant la formation de base est constituée par une épreuve écrite. La décision de réussite à l'examen clôturant la formation de base se fonde sur le bilan de l'examen qui se compose des notes finales de chacune des

branches examinées et de la moyenne générale de ces branches, calculées sur un maximum de 20 points.

A réussi à l'examen le candidat qui a obtenu une note finale suffisante dans chacune des branches égale à 60% du maximum des points possibles. Le candidat ayant obtenu une note insuffisante dans la partie écrite, peut se soumettre à une épreuve de rattrapage orale dans cette même branche. En cas de réussite à cette épreuve de rattrapage, l'épreuve écrite est considérée comme réussie avec la note minima.

Le candidat ayant obtenu une seule note insuffisante dans une branche examinée peut se soumettre à un examen d'ajournement.

Après trois échecs à l'examen final de la formation de base, le candidat est définitivement éliminé.

Le centre de formation peut faire appel à des simulateurs pour évaluer la partie pratique de la formation.

La réussite à l'ensemble de ces examens est arrêtée par un certificat établi par le centre chargé de la formation et délivré au candidat soit contre émargement sur le double de celui-ci qui est à classer par ledit centre de formation, soit par envoi postal recommandé.

Dans l'hypothèse où la formation a eu lieu à l'initiative d'un employeur deux copies du certificat précité sont transmises à celui-ci, dont une sera classée au registre visé à l'article 12, tandis que l'autre sera annexée à la demande de licence dont question au paragraphe 2 de l'article 7.

Article 7

Emission de la licence

1. La reconnaissance de l'aptitude physique et psychologique exigée et des compétences professionnelles requises pour l'exercice de fonctions de sécurité revient à l'autorité compétente. Elle comporte l'émission d'une licence numérotée, conforme aux prescriptions de l'annexe III sub A du présent règlement grand-ducal, établie au nom du candidat intéressé et l'inscription dans le registre national des licences visé au paragraphe 5 du présent article.

2. Toute demande de licence est introduite auprès de l'autorité compétente par le candidat ou par l'employeur agissant en son nom. Toute demande doit être accompagnée d'un certificat attestant le niveau requis de scolarité et des documents émis en application des articles 5 et 6.

3. L'autorité compétente délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard dix jours ouvrables après avoir reçu tous les documents nécessaires.

4. La licence est délivrée en un seul exemplaire et appartient à son titulaire. Seule l'autorité compétente est autorisée à la dupliquer sur demande motivée.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, une copie de la licence est délivrée à l'employeur ayant agi, conformément au paragraphe 2, au nom du candidat.

5. L'autorité compétente met en place un registre national de toutes les licences délivrées, respectivement retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 15, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est constamment tenu à jour et contient les données figurant sur chaque licence, ainsi que les documents visés au paragraphe 2 du présent article et aux articles 13 sub c) et 17 sub b).

Chapitre V

Conditions d'obtention de l'attestation complémentaire harmonisée

Article 8

L'attestation complémentaire harmonisée, dénommée ci-après l'« attestation », appartient à l'employeur qui l'établit. Elle doit contenir au moins les données énumérées à l'annexe III sub B.

Article 9

Avant de délivrer l'attestation, l'employeur s'est assuré que le candidat :

- a) est titulaire d'une licence valide ;
- b) a réussi aux examens complémentaires sur ses connaissances professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe II sub B, relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est délivrée ;
- c) a réussi aux examens complémentaires sur ses connaissances professionnelles spécifiques, portant au moins sur les matières indiquées à l'annexe II sub C, relatives à l'infrastructure ferroviaire pour laquelle l'attestation est délivrée ;
- d) remplit le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe II sub E, uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé ;
- e) a suivi avec succès une formation en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité prévu par la directive 2004/49/CE.

Article 10

Les modalités relatives aux examens visés à l'article 9 sub b) et c), sans préjudice des dispositions de l'annexe II sub E, sont les mêmes que celles prévues aux paragraphes 3 et 4 de l'article 6, sauf que les copies des certificats visés au dernier alinéa dudit paragraphe 4 sont respectivement transmises à l'employeur et à l'autorité compétente.

Article 11

Sous réserve du chapitre VII, l'attestation reste valide tant que son titulaire est employé en cette qualité auprès du même employeur.

Article 12

L'employeur met en place un registre de toutes les attestations délivrées, respectivement retirées suspendues, modifiées ou renouvelées en conformité de l'article 19, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre, qui est accessible à tout moment à l'autorité compétente, contient les données figurant sur chaque attestation, ainsi que les certificats visés au dernier alinéa du paragraphe 4 de l'article 6 et les documents visés au paragraphe 7 de l'article 5, de même que ceux relatifs aux vérifications périodiques et occasionnelles prévues aux articles 13 sub c) et 17 sub b).

Chapitre VI

Validité de la licence

Article 13

Sous réserve des autres dispositions du présent chapitre, une licence est valide pour une durée de dix ans. Afin qu'elle reste valide, son titulaire doit se soumettre :

- a) à des examens médicaux périodiques de contrôle de l'aptitude physique.

La périodicité de ces examens, ainsi que leur contenu sont fixés à l'annexe I sub 3.

Les autres modalités relatives à ces examens périodiques sont celles prévues aux paragraphes 4 et 7 de l'article 5, sauf que les copies des avis visés audit paragraphe 7 sont respectivement transmises à l'employeur et à l'autorité compétente ;

- b) à un examen médical et/ou psychologique de contrôle si de l'avis de l'autorité compétente, de l'employeur, du médecin du travail ou du psychologue des circonstances particulières l'imposent. Sans préjudice de ce qui précède un examen médical de contrôle est effectué d'office préalablement à la reprise des fonctions de sécurité :
- après une absence pour cause de maladie professionnelle ;
 - après un congé de maternité ;
 - après une absence à temps plein en raison d'un congé parental ou d'un congé sans traitement d'une durée supérieure à 2 mois ;
 - après un arrêt de travail pour cause d'accident de travail ;
 - après un arrêt de travail continu de trente jours ou plus pour cause de maladie ou d'accident non professionnel ;
 - en cas d'absences répétées pour raisons de santé ;
 - en cas de renouvellement de la licence temporairement retirée, suspendue ou modifiée pour des raisons médicales en conformité de l'article 15.

Les modalités relatives à ces examens sont celles prévues au dernier alinéa sub a) ci-dessus, ainsi que, le cas échéant, aux paragraphes 5 et 6 de l'article 5 ;

- c) à une vérification périodique de ses compétences professionnelles visées au paragraphe 1 de l'article 6. Les modalités relatives à cette vérification périodique sont les mêmes que celles prévues aux paragraphes 3 et 4 de l'article 6, sauf que les copies des certificats visées au dernier alinéa dudit paragraphe 4 sont respectivement transmises à l'employeur et à l'autorité compétente. En cas de circonstances particulières, la vérification précitée peut avoir lieu à une date antérieure à celle normalement prévue.

Article 14

La vérification des compétences visées à l'article 13 sub c) tient compte de la spécificité de chaque fonction de sécurité et du contexte de l'exploitation dans lequel la fonction est exercée. La périodicité de ces vérifications est fixée à 3 ans.

Article 15

Lorsque le titulaire d'une licence obtient un résultat négatif lors d'un examen ou d'une vérification dont question à l'article 13 sub c) la licence est, suivant le cas,

- a) retirée, s'il ne remplit définitivement plus une ou plusieurs des conditions visées à l'article 13 précité ; il en est de même s'il manque à une des vérifications périodiques y prévues ;
- b) suspendue, s'il ne remplit temporairement pas une ou plusieurs des conditions visées audit article 13 ;
- c) modifiée, s'il en résulte une inaptitude partielle entraînant une restriction médicale temporaire ou définitive lors de l'exercice des fonctions.

Toute licence retirée, suspendue ou modifiée peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par le présent règlement grand-ducal.

La décision portant retrait, suspension, modification ou renouvellement d'une licence appartient à l'autorité compétente. Elle est immédiatement portée à la connaissance du titulaire et de son employeur.

Article 16

Afin de garantir le respect des dispositions du présent chapitre, de même que celles du chapitre VII, l'autorité compétente organise un dispositif de contrôle continu de toutes les activités de formation, de vérification des compétences et de mise à jour des licences et attestations.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, l'autorité compétente peut déléguer à l'employeur l'organisation et le suivi des vérifications et examens de son propre personnel prévus à l'article 13.

Chapitre VII

Validité de l'attestation

Article 17

Afin qu'une attestation reste valide, son titulaire doit :

- a) remplir les critères de validité de la licence énumérés au chapitre VI ;
- b) se soumettre, conformément au contrôle continu prévu à l'article 16, à une vérification périodique de ses compétences professionnelles portant au moins sur les exigences énoncées à l'article 9 sub b), c) et d). Les modalités relatives à cette vérification périodique sont indiquées à l'article 13 sub c) ;

La vérification périodique de ses connaissances professionnelles relatives aux infrastructures est réalisée moyennant une validation écrite à l'issue d'une journée de formation continue dispensée par un centre de formation agréé. L'intervalle entre deux vérifications ne doit pas dépasser 18 mois.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, tout conducteur doit réussir à une formation complémentaire dans les mêmes conditions que celles décrites ci-devant en cas de modifications essentielles ou importantes aux dispositions réglementaires nationales.

Les modalités et critères de réussite à ladite épreuve sont les mêmes que ceux décrits aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 4 de l'article 6.

- c) fournir pendant chaque période révolue de douze mois, à compter depuis la date de délivrance de l'attestation, un minimum de cinquante heures de prestations de conduite sur rail effectives dans chacune des catégories pour laquelle il est habilité à conduire, dont une prestation au moins sur le réseau ferré luxembourgeois par période partielle de six mois.

Sans préjudice des dispositions du point précédent, tout conducteur ne remplissant plus les conditions prévues sub c), doit se soumettre, préalablement à la reprise des fonctions y prévues, à une formation complémentaire. En cas de réussite de celle-ci, les délais prévus sub c) commencent à courir à partir de la date de renouvellement de l'attestation.

Article 18

La fréquence de la vérification périodique prévue à l'article 17 est fixée en respectant les périodicités minimales suivantes :

- a) connaissances linguistiques : tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an, sans préjudice des dispositions de l'annexe II sub E ;
- b) connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation) : tous les ans ou après toute absence de plus de six mois sur l'itinéraire concerné ;
- c) connaissance du matériel roulant : tous les trois ans.

Les vérifications reprises sub a) et b) ci-devant sont réalisées par un centre de formation agréé tandis que celle décrite sub c) sont de la compétence de l'employeur.

Article 19

Tout changement concernant la validité d'une licence prévu à l'article 15 comporte corollairement, suivant le cas, le retrait, la suspension ou la modification de l'attestation du conducteur concerné.

Comporte également le retrait immédiat de l'attestation tout résultat négatif et toute absence non justifiée lors d'une vérification prévue à l'article 17 sub b). Il en est de même en cas de cessation des relations de travail. Toutefois, dans ce dernier cas, le titulaire reçoit une copie de l'attestation lui permettant de justifier de ses compétences professionnelles auprès d'un nouvel employeur dont celui-ci tiendra compte.

Toute attestation retirée, suspendue ou modifiée peut être renouvelée au cas où son titulaire remplit de nouveau toutes les conditions y relatives prescrites par le présent règlement grand-ducal.

Le retrait, la suspension, la modification ou le renouvellement d'une attestation est effectué par l'employeur. L'autorité compétente en est immédiatement informée.

Article 20

Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer ses fonctions, il en informe aussitôt son employeur. Celui-ci prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen prévu à l'article 13 sub b).

Chapitre VIII

Centres de formation

Article 21

Les centres chargés des formations visées au paragraphe 2 de l'article 6 doivent disposer de l'agrément du membre du Gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, dénommé ci-après le « Ministre ».

La liste des centres agréés est arrêtée sur la base de cahiers des charges, établis et présentés en conformité des dispositions de l'annexe IV du présent règlement grand-

ducal, par décision du Ministre. Elle est régulièrement mise à jour et publiée au Mémorial.

Article 22

Sous réserve des dispositions de l'alinéa suivant, l'agrément des centres de formation est accordé pour une période de cinq ans à compter de sa date de délivrance. Il est renouvelable par périodes de cinq ans.

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'agrément comporte une période probatoire de deux ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'agrément est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard trois mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite d'un contrôle effectué en conformité de l'article 32.

Chapitre IX

Dispositions relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement d'un conducteur

Article 23

Nul conducteur ne doit, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Article 24

Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur supérieure à 0,2 grammes par litre de sang ou de 0,09 mg par litre d'air expiré.

Article 25

Nul conducteur ne peut prendre son service ou exercer ses fonctions sous l'emprise de substances psychoactives telles que drogues et stupéfiants ou substances thérapeutiques susceptibles d'altérer sa vigilance, sa concentration ou son comportement.

Article 26

En cas de traitement médical, le conducteur doit attirer l'attention de son médecin traitant sur le besoin de vigilance et de concentration que requiert l'exercice de ses fonctions. En outre, lors des visites auprès du médecin du travail, il doit informer celui-ci des médicaments qui lui ont été prescrits.

Article 27

L'employeur doit veiller à l'information des conducteurs sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent chapitre ainsi que sur les

sanctions pouvant être prises à l'égard de contrevenants, en cas de consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement.

Chapitre X

Contrôles et sanctions

Article 28

A tout moment, l'autorité compétente peut, en particulier, prendre les mesures nécessaires pour vérifier :

- 1) à bord des trains circulant sur le réseau ferré luxembourgeois, si le conducteur est muni d'une licence et d'une attestation valides ;
- 2) par tout autre moyen, si le conducteur en question remplit les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions de sécurité qu'il assure, telles que ces conditions sont fixées par le présent règlement grand-ducal,

et, en général, procéder à des enquêtes concernant le respect du présent règlement grand-ducal et des conditions de travail applicables dans le secteur par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire relevant de sa compétence.

Article 29

Au cas où l'autorité compétente constate ou estime, lors d'une vérification prévue à l'article précédent, qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes :

- a) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une licence qu'elle a délivrée, elle suspend la licence. La suspension peut être provisoire ou définitive en fonction de l'importance de l'irrégularité constatée. L'autorité compétente notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Le cas échéant, elle indique également la procédure à suivre en vue de l'annulation de la suspension ;
- b) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre de la Communauté européenne, elle adresse à celle-ci une demande motivée visant soit à un contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence. Une copie de la demande est adressée aux autres autorités qu'il y a lieu d'informer conformément au droit communautaire.

L'autorité compétente a la faculté d'interdire à un conducteur d'opérer sur le réseau ferré luxembourgeois en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance ;

- c) s'il s'agit d'une irrégularité relative à une attestation, l'autorité compétente s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire,

soit la suspension de l'attestation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité compétente dans un délai de quatre semaines. L'autorité compétente a la faculté d'interdire à un conducteur d'opérer sur le réseau ferré luxembourgeois en attendant l'information de la part de l'entité de délivrance. Copie de toute correspondance est à adresser aux autres autorités qu'il y a lieu d'informer conformément au droit communautaire.

Article 30

Dans l'hypothèse où l'autorité compétente juge qu'un conducteur assurant la conduite d'un train constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle peut immédiatement exiger sa relève et lui interdire d'opérer sur le réseau ferré luxembourgeois jusqu'à ce qu'une décision soit prise conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 31

Les mesures prises en exécution des articles 29 et 30 comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 7 et 12.

Article 32

Le contrôle relatif aux centres de formation visé à l'article 28 porte notamment sur l'accès équitable et non discriminatoire de tout candidat ou conducteur aux formations prévues par le présent règlement grand-ducal, ainsi que sur le respect du cahier des charges, la conformité des moyens mis en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans l'agrément ministériel et le déroulement correct des formations.

Au cas où des irrégularités, en termes de moyens ou de mise en œuvre des formations considérées, seraient constatées à l'occasion dudit contrôle, l'agrément peut être suspendu ou retiré par décision motivée du Ministre.

Article 33

L'autorité compétente procède, selon une périodicité ne dépassant pas cinq ans à l'évaluation des procédures d'acquisition et de vérification des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations. Cette évaluation n'est pas requise si les activités précitées sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE.

Les résultats de ces évaluations sont portés à la connaissance du Ministre et de l'autorité compétente qui prennent, chacun en ce qui le concerne, les mesures appropriées pour remédier à d'éventuelles carences mises à jour lors des dites évaluations.

Article 34

En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution du présent règlement grand-ducal, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. Il en est de même des autres litiges relatifs à toute autre mesure ou décision prise en exécution du présent règlement grand-ducal, sous réserve, le cas échéant, que le requérant ait épuisé les moyens de recours y prévus.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, tout différend relatif à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une licence ou d'une attestation peut faire l'objet d'une requête de révision par la partie la plus diligente. S'il s'agit d'un différend au sujet d'une licence, la requête est à soumettre au Ministre. Un différend au sujet d'une attestation est à soumettre à l'autorité compétente. L'instance compétente ci-devant visée émet son avis motivé dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête.

Chapitre XI

Dispositions transitoires et dérogatoires

Article 35

Les entreprises ferroviaires ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire disposent d'une période transitoire ne pouvant dépasser la période d'un an à compter de la mise en vigueur pour la mise en œuvre des prescriptions y relatives.

Article 36

Les registres prévus aux articles 7 et 12 sont établis dans le délai imparti à l'article précédent.

Article 37

Après la date d'expiration du délai imparti à l'article 35, à moins d'une réglementation communautaire plus favorable, nul conducteur ne pourra exercer des fonctions de sécurité s'il n'est pas titulaire de la licence et de l'attestation prescrite par le présent règlement grand-ducal.

Article 38

Tout conducteur employé à des fonctions de sécurité au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal est dispensé, sous réserve des dispositions de l'alinéa suivant, de la formation et des examens prévus au chapitre IV.

Il reçoit la licence pour les fonctions exercées à condition que l'employeur lui certifie les compétences professionnelles requises et que son aptitude physique soit confirmée par un certificat médical établi en conformité respectivement des articles 5 et 13 sub a).

La demande de licence, accompagnée des documents précités, est introduite auprès de l'autorité compétente soit par le conducteur concerné, soit par l'employeur agissant en son nom. Le délai de délivrance de la licence est celui fixé au paragraphe 3 de l'article 7.

Article 39

Par dérogation aux dispositions de l'article 3, l'obligation de posséder une attestation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur de train possédant une attestation valide pour l'infrastructure concernée se tient aux côtés du conducteur durant la conduite :

- a) lorsque la perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies, tel que spécifié par le gestionnaire de l'infrastructure ;
- b) pour des services exceptionnels uniques avec du matériel ferroviaire historique ;
- c) pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure ;
- d) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive, ainsi qu'à l'occasion d'un parcours d'essai ;
- e) aux fins de formation et d'examen des conducteurs. Lorsqu'il s'agit d'une formation pratique prévue à l'article 6, le candidat est également dispensé de l'obligation de posséder une licence.

Le gestionnaire de l'infrastructure est à informer par l'entreprise ferroviaire préalablement à chaque mise en œuvre d'un des moyens susvisés.

Article 40

Par dérogation aux dispositions des chapitres IV et VI, les licences émises par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de la Communauté européenne en conformité du droit communautaire sont reconnues au même titre que celles émises par l'autorité compétente luxembourgeoise, sous réserve que les délais de vérification de l'aptitude physique et des compétences professionnelles soient conformes à ceux énoncés au chapitre VI.

Chapitre XII

Dispositions finales

Article 41

Notre ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I

EXIGENCES MÉDICALES

1. EXIGENCES GÉNÉRALES

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer :

- une perte soudaine de conscience ;
- une baisse d'attention ou de concentration ;
- une incapacité soudaine ;
- une perte d'équilibre ou de coordination ;
- une limitation significative de mobilité.

1.2. Vision

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées :

- acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'œil le moins performant ;
- lentilles correctives maximale : hypermétropie : +5/myopie: -8
Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision ;
- vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non ;
- les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste ;
- vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire ;
- champ de vision: complet ;
- vision des deux yeux: effective; non exigée lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions ;
- vision binoculaire: effective ;
- reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives ;

- sensibilité aux contrastes: bonne ;
- absence de maladie évolutive de l'œil ;
- les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin ;
- capacité de résistance aux éblouissements ;
- les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. Exigences en matière d'audition et d'expression verbale

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire ;

- audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif :

- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz ;
- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne ;
- absence d'anomalie du système vestibulaire ;
- absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix) ;
- les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. Grossesse

Sans préjudice des dispositions légales en vigueur, la grossesse doit être considérée, en cas de faible tolérance ou d'état pathologique, comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs.

2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN AVANT AFFECTATION

2.1. Examens médicaux ;

- examen médical général ;
- examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs) ;

- analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat ;
- électrocardiogramme (ECG) au repos ;
- recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction ;
- aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement ;
- communication ;
- aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

2.2. Examens psychologiques sur le plan professionnel

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

3. EXAMENS PÉRIODIQUES APRÈS AFFECTATION

3.1. Fréquence

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués annuellement.

Toutefois, le premier de ces examens a lieu dans les six mois suivant la date d'admission du conducteur à des fonctions de sécurité, sans que l'intervalle entre l'examen médical prévu au paragraphe 4 de l'article 5 et l'examen périodique puisse dépasser vingt-quatre mois. Est considéré comme date d'admission à des fonctions de sécurité, la date de première délivrance de l'attestation.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin si l'état de santé du conducteur l'exige.

Conformément à l'article 13 sub b) un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence ou de l'attestation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées au point 1 ci-dessus.

3.2. Contenu minimal de l'examen périodique médical

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum :

- un examen médical général ;
- un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
- des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique ;
- la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

ANNEXE II

COMPETENCES PROFESSIONNELLES

A. CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES GENERALES ET EXIGENCES CONCERNANT LA LICENCE

La formation générale a pour objectif :

- l'acquisition de la connaissance des techniques ferroviaires et des procédures qui y sont liées, y compris les principes de sécurité et la philosophie sur laquelle repose la réglementation relative à l'exploitation ;
- l'acquisition de la connaissance des risques associés à l'exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser, et des procédures qui y sont liées ;
- l'acquisition de la connaissance des principes régissant un ou plusieurs modes d'exploitation ferroviaire et des procédures qui y sont liées ;
- l'acquisition de la connaissance des trains, de leurs éléments constitutifs et des exigences techniques relatives aux engins moteurs, aux wagons, aux voitures et au reste du matériel roulant, et des procédures qui y sont liées.

En particulier, le conducteur doit être capable :

- d'apprécier les exigences propres au métier de conducteur, l'importance de cette profession et ses contraintes sur les plans professionnel et privé (périodes de travail prolongées, absence du foyer familial, etc.) ;
- d'appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- d'identifier le matériel roulant ;
- de connaître une méthode de travail et de l'appliquer de manière rigoureuse ;
- de déterminer les documents de référence et d'application (manuel des procédures et manuel des lignes, tels que définis dans les STI "Exploitation", manuel du conducteur, manuel de dépannage, etc.) ;
- d'acquérir des comportements compatibles avec l'exercice de responsabilités déterminantes pour la sécurité ;
- de déterminer les procédures à mettre en œuvre en cas d'accident affectant des personnes ;
- de discerner les risques liés à l'exploitation ferroviaire en général ;
- de connaître les différents principes régissant la sécurité du trafic ;

- d'appliquer les principes de base de l'électrotechnique.

B. CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AU MATÉRIEL ROULANT ET EXIGENCES CONCERNANT L'ATTESTATION

Après avoir suivi la formation spécifique concernant le matériel roulant, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. ESSAIS ET VÉRIFICATIONS PRESCRITS AVANT LE DÉPART

Le conducteur doit être capable :

- de réunir la documentation et les équipements nécessaires ;
- de vérifier les capacités de l'engin moteur ;
- de vérifier les informations consignées dans les documents à bord de l'engin moteur ;
- de s'assurer, en effectuant les vérifications et les essais prescrits, que l'engin moteur est en mesure de fournir l'effort de traction nécessaire et que les équipements de sécurité fonctionnent ;
- de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais de traction et au début du voyage ;
- d'assurer les opérations courantes d'entretien préventif.

2. CONNAISSANCE DU MATÉRIEL ROULANT

Pour conduire une locomotive, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent :

- la traction ;
- le freinage ;
- les éléments liés à la sécurité du trafic.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les réparations à effectuer et, dans certains cas, intervenir lui-même, il doit connaître :

- les structures mécaniques ;
- les organes de suspension et de liaison ;
- les organes de roulement ;

- les équipements de sécurité ;
- les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement ;
- le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel roulant, notamment les symboles utilisés pour le transport de marchandises dangereuses ;
- les systèmes d'enregistrement des trajets ;
- les systèmes électriques et pneumatiques ;
- les organes de captage du courant et les équipements haute tension ;
- les moyens de communication (radio sol-train, etc.) ;
- l'organisation des trajets ;
- les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs propres au matériel remorqué, notamment le système d'arrêt du train par la mise à l'atmosphère de la conduite du frein ;
- les organes de freinage ;
- les éléments propres aux engins moteurs ;
- la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.

3. ESSAIS DE FREIN

Le conducteur doit être capable :

- de vérifier et de calculer, avant le départ, si la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule ;
- de vérifier le fonctionnement des différents éléments du dispositif de freinage de l'engin moteur et du train, le cas échéant, avant toute mise en mouvement, lors de la mise en marche et pendant la marche.

4. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE DU TRAIN EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable :

- de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant le départ ;

- de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction de paramètres tels que les limitations de vitesse, les conditions météorologiques ou tout changement dans la signalisation.

5. MAÎTRISE DE LA CONDUITE DU TRAIN DE FAÇON À NE PAS DÉGRADER LES INSTALLATIONS OU LE MATÉRIEL ROULANT

Le conducteur doit être capable :

- d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables ;
- de faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance ;
- d'utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations.

6. ANOMALIES

Le conducteur doit :

- pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train ;
- être capable d'inspecter le train et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic ferroviaire et des personnes ;
- connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS AFFECTANT DES PERSONNES

Le conducteur doit :

- être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du train ;
- être capable de déterminer si le train transporte des matières dangereuses et de les reconnaître sur la base des documents du train ou de la liste des wagons ;
- connaître la procédure d'évacuation d'un train en cas d'urgence.

8. CONDITIONS DE REPRISE DE MARCHÉ APRÈS UN INCIDENT CONCERNANT LE MATÉRIEL ROULANT

Après un incident, le conducteur doit être capable d'évaluer si le matériel peut continuer à fonctionner et dans quelles conditions, de manière à communiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

Le conducteur doit pouvoir déterminer s'il faut procéder à une expertise avant que le train ne reprenne sa route.

9. IMMOBILISATION DU TRAIN

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le train, ou des parties de celui-ci, ne se mettent pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un train, ou des parties de celui-ci, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

C. CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET EXIGENCES CONCERNANT L'ATTESTATION

1. ESSAIS DE FREIN

Le conducteur doit être capable de vérifier et de calculer, avant le départ, que la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule.

2. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable :

- de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation ;
- de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.

3. CONNAISSANCE DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et d'autres prestations, telles la ponctualité et des éléments d'ordre économique. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants :

- les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.) ;

- la prise de connaissance préalable de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants ;
- la détermination des voies utilisables pour un mode d'exploitation donné ;
- les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation ;
- le régime d'exploitation ;
- le système de cantonnement et les règles associées ;
- le nom des gares ainsi que la position et le repérage à distance des gares et postes d'aiguillage, afin d'adapter la conduite en conséquence ;
- la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie ;
- les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par le conducteur ;
- les profils topographiques ;
- les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes ;
- les particularités d'exploitation: signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ

Le conducteur doit être capable :

- de ne mettre le train en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.) ;
- d'observer la signalisation latérale et en cabine, de la décoder sans hésitation ni erreur et d'exécuter les actions prescrites ;
- de conduire le train en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens contraire, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas de danger, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc. ;
- de respecter les arrêts prévus à l'horaire et les arrêts supplémentaires, et d'effectuer, si nécessaire, les opérations supplémentaires liées au service des

voyageurs lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. CONDUITE DU TRAIN

Le conducteur doit être capable :

- de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt ;
- d'utiliser les freins pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations ;
- de régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en tenant compte des caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

6. ANOMALIES

Le conducteur doit être capable :

- d'être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: signaux, voie, alimentation en énergie, passages à niveau, abords de la voie, autre matériel en circulation ;
- d'évaluer la distance d'arrêt afin de ne pas heurter des obstacles ;
- de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur ;
- en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS AFFECTANT DES PERSONNES

Le conducteur doit être capable :

- de prendre des mesures pour protéger le train et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes ;
- de déterminer le lieu d'arrêt du train à la suite d'un incendie et de faciliter l'évacuation des voyageurs si nécessaire ;
- de communiquer, dès que possible, des renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même ;
- de communiquer, dès que possible, ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure ;

- d'évaluer si l'infrastructure permet au véhicule de continuer à rouler et dans quelles conditions.

D. NIVEAU DE SCOLARITE

Pour être admis à l'une des fonctions de la catégorie B prévue à l'annexe III sub B i), le candidat doit être détenteur d'un diplôme scolaire correspondant au moins au niveau CATP ou, à défaut, d'un diplôme au moins équivalent reconnu par le membre du Gouvernement ayant l'Education nationale dans ses attributions.

E. CONNAISSANCES LINGUISTIQUES

Pour être admis et maintenu à des fonctions de sécurité tout candidat ou conducteur doit avoir une connaissance ou bien de la langue française ou bien de la langue allemande permettant au candidat de faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu, faire une description et participer à une conversation simple.

Cette exigence nécessite un niveau de pratique suffisant pour permettre la mise en œuvre des procédures de sécurité écrites et orales ainsi que les échanges d'informations, notamment en situation dégradée et en cas d'urgence.

Toutefois, s'il a été établi, lors de la procédure de recrutement, que le candidat possède de bonnes connaissances en langue luxembourgeoise, la vérification périodique de cette connaissance linguistique, telle qu'elle est prévue à l'article 18, n'est pas exigée. Il en est de même en ce qui concerne la vérification des connaissances en langue française ou allemande.

ANNEXE III

MODELE DE LA LICENCE ET DE L' ATTESTATION COMPLEMENTAIRE HARMONISEE

A. LICENCE

1. CARACTÉRISTIQUES DE LA LICENCE

Les caractéristiques physiques de la licence de conducteur de train doivent être conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

La carte doit être en polycarbonate.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des licences de conducteur destinées à garantir leur conformité avec les normes internationales doivent être conformes à la norme ISO 10373.

2. CONTENU DE LA LICENCE

Au recto de la licence doivent figurer :

- a) la mention « Licence de conducteur de train », imprimée en gros caractères ;
- b) la mention « Grand-Duché de Luxembourg » ;
- c) le signe distinctif « LU » correspondant au code ISO 3166 pour le Grand-Duché de Luxembourg, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes ;
- d) les informations spécifiques à la licence délivrée, numérotées comme suit :
 - i) le nom de famille du titulaire ;
 - ii) le ou les autres noms et prénoms du titulaire ;
 - iii) la date et le lieu de naissance du titulaire ;
 - iv) - la date de délivrance de la licence ;
- la date d'expiration de la licence ;
- le nom de l'autorité de délivrance ;
- le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur (mention facultative) ;
 - v) le numéro de licence qui donne accès aux données du registre national ;
 - vi) la photographie du titulaire ;
 - vii) la signature du titulaire ;

- e) la mention « modèle des Communautés européennes » et la mention « licence de conducteur de train » dans les autres langues de la CE, imprimées en jaune de façon à constituer la toile de fond de la licence ;
- f) les couleurs de référence :
 - bleu: Pantone Reflex Blue ;
 - jaune: Pantone Yellow ;
- g) des informations additionnelles et, le cas échéant, les restrictions médicales à l'utilisation imposées par l'autorité compétente, sous forme codée.

B. ATTESTATION

L'attestation doit contenir les éléments suivants :

- a) le nom de famille du titulaire ;
- b) le ou les autres noms et prénoms du titulaire ;
- c) la date et le lieu de naissance du titulaire ;
- d)
 - la date de délivrance de l'attestation ;
 - la date réelle de chacune des vérifications périodiques prévues au chapitre VII, ainsi que la date d'expiration de la validité respective de ces vérifications ;
 - le nom de l'autorité de délivrance ;
 - le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur ;
- e) le numéro de l'attestation qui donne accès aux données du registre national ;
- f) la photographie du titulaire ;
- g) la signature du titulaire ;
- h) le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure pour le compte duquel le conducteur est habilité à conduire des trains ;
- i) la catégorie dans laquelle le titulaire est habilité à conduire :
 - Catégorie A : locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres.
 - Catégorie B : transport de personnes et/ou de marchandises.

L'attestation peut contenir l'habilitation pour les deux catégories.

- j) le type ou les types de matériel roulant que le titulaire est habilité à conduire ;

- k) les infrastructures sur lesquelles le titulaire est habilité à conduire ;
- l) toute mention additionnelle ou restriction ;
- m) les compétences linguistiques.

ANNEXE IV

CAHIER DES CHARGES RELATIF A L'AGREMENT DES CENTRES DE FORMATION PROFESSIONNELLE

CHAPITRE I^{er}

Composition du dossier de demande d'agrément

La demande des centres de formation professionnelle (organismes de formation ou centres de formation d'entreprise) en vue de l'obtention ou du renouvellement de l'agrément prévu à l'article 21 du présent règlement grand-ducal doit comporter les éléments suivants :

1. Première demande d'agrément

a) Renseignements généraux

- nom et qualité du centre de formation (statut juridique, adresse postale et électronique, téléphone, télécopieur, responsable à contacter) ;
- le cas échéant, copie de la déclaration de dispensateur de formation ;
- extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande ;
- pour les centres de formation existants :
 - bilans pédagogiques de l'activité réalisée sur les trois derniers exercices clôturés indiquant pour chaque année, et pour chacune des formations professionnelles dispensées dans le domaine du transport ferroviaire, le nombre de stagiaires, le nombre de reçus ;
 - bilans financiers portant sur les trois exercices en question ; les centres de formation d'entreprise n'étant pas tenus de produire les bilans financiers ;
 - le cas échéant, tout autre document permettant d'apprécier l'expérience effective du centre de formation, au cours des trois dernières années, en matière de formation à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois.

b) Moyens des centres de formation

Les centres de formation doivent disposer d'un personnel et de moyens suffisants en adéquation avec les actions de formation des conducteurs habilités à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois. Ils doivent s'assurer que les formateurs d'entreprise disposent des moyens adaptés à la formation pratique en situation de production.

Les moyens des centres de formation seront précisés à partir des informations suivantes :

- nature, nombre et durée de formations initiales et continues envisagées pour les fonctions de sécurité correspondantes, sans que le nombre des sessions annuellement offertes en formation initiale ne puisse être inférieur à deux ;
- nombre de stagiaires prévu par formation ;
- coût des formations ;
- lieu et calendrier prévisionnel annuel des formations ;
- liste des formateurs avec les copies de leurs diplômes et/ou des certificats attestant de leur expérience professionnelle et justifiant l'activité de formateur dans les matières enseignées ;
- capacité d'accueil cohérente avec le nombre de stagiaires prévus, la durée des sessions et la nature des formations ;
- matériels et installations ferroviaires utilisés, y compris simulateurs, adaptés aux formations prévues ;
- accès aux matériels et installations ferroviaires pour la mise en situation (matériel roulant, équipements d'infrastructure, liste des établissements associés, etc.) ;
- méthodes d'enseignements et supports pédagogiques utilisés avec la liste des documents de référence et des documents professionnels remis aux stagiaires ;
- méthodes d'évaluation en cours de formation ;
- moyens supplémentaires humains et matériels envisagés au regard des prévisions de développement des formations et des nouvelles formations.

2. Demande de renouvellement d'agrément

Il conviendra de mettre à jour les éléments du dossier d'agrément précédent et de produire les éléments ou documents suivants :

- extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement d'agrément ;
- bilan pédagogique des formations initiales et continues des conducteurs habilités à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois dispensées depuis l'obtention de l'agrément précédent, indiquant le nombre de sessions organisées, le nombre de stagiaires, le nombre d'attestations délivrées ; pour les

centres de formation autres que les centres de formation d'entreprise, un bilan financier de ces formations devra être joint.

Chapitre II

Engagements des centres de formation

Tout centre de formation professionnelle qui sollicite l'agrément ou son renouvellement s'engage :

- à respecter les exigences en matière d'aptitude professionnelle du présent arrêté et précisées dans les annexes relatives aux fonctions de sécurité ;
- à s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées au chapitre III ci-après ;
- présenter chaque année au Ministre un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun des stages considérés, formation initiale ou formation continue, leur durée, le nombre des stagiaires inscrits et le nombre d'attestations délivrées aux stagiaires.

Chapitre III

Exigences relatives aux formateurs

Tout formateur chargé d'assurer la formation des conducteurs habilités à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois doit répondre aux exigences suivantes :

- avoir une formation générale et technique adaptée ;
- avoir une expérience professionnelle récente de trois ans minimum dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises ou une pratique continue de la formation aux fonctions de sécurité avec actualisation régulière des connaissances.

En outre, tout formateur d'entreprise doit exercer son activité sous la responsabilité pédagogique d'un centre de formation agréé. Les conditions d'exercice de cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation agréé.

Chapitre IV

Dépôt des demandes d'agrément

Les demandes d'agrément sont adressées au Ministre qui décide de l'agrément.

Exposé des motifs

Concerne: projet de règlement grand-ducal ayant pour objet

- a) **la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;**
- b) **de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.**

1. Considérations générales

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté et s'inscrit dans le cadre des mesures d'exécution de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Face aux initiatives de la Commission européenne de libéraliser et de revitaliser le secteur ferroviaire communautaire, il est indispensable de définir les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

Les règles communautaires contribuent également à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et la libre prestation des services dans le cadre de la politique commune des transports, tout en évitant toute distorsion de concurrence.

La loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire a notamment pour objet de transposer en droit luxembourgeois la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

La directive 2004/49/CE exige que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, qu'il soit conforme aux règles nationales de sécurité, ainsi qu'aux exigences

de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité, et que les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes soient appliqués. Ces systèmes de gestion de la sécurité prévoient, entre autres, des programmes de formation du personnel et des mécanismes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence.

Conformément à l'article 13, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont responsables du niveau de formation des conducteurs qu'ils emploient.

La directive 2007/59/CE fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Elle précise les tâches qui incombent aux autorités compétentes des États membres, aux conducteurs de trains et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les centres de formation.

Ces dispositions sont reprises dans le règlement grand-ducal en avant-projet.

La loi susmentionnée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire prévoit en son article 19 qu'un règlement grand-ducal d'exécution soit élaboré.

Ainsi le règlement grand-ducal en avant-projet prévoit d'établir les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des conducteurs de trains faisant partie des agents affectés à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire respectivement auprès du gestionnaire de l'infrastructure.

Le règlement grand-ducal en avant-projet organise également l'agrément des centres chargés de la formation ainsi que les pouvoirs, contrôles et éventuelles sanctions par l'Administration des Chemins de Fer.

L'objet du règlement grand-ducal se présente dès lors comme suit :

- il règle les conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de sécurité (détention de la licence de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée, ainsi que les conditions d'âge et de scolarité) ;
- il prévoit les conditions d'obtention et de validité de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée ;
- il fixe les motifs et les modalités de retrait, de suspension, de modification ou de renouvellement de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée ;
- il régit l'agrément des centres chargés de la formation ;
- il détermine les pouvoirs de l'Administration des Chemins de Fer en la matière.

La licence est délivrée par l'Administration des Chemins de Fer. Elle est valable pour une durée de 10 ans et appartient à son titulaire.

L'attestation complémentaire harmonisée est établie par l'employeur. Elle est valable pour une durée de 5 ans et appartient à l'employeur.

L'Administration des Chemins de Fer met en place et tient à jour un registre de toutes les licences délivrées, respectivement retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites.

Les registres nationaux des licences de conducteur de train, à établir conformément à l'article 22, paragraphe 1, de la directive 2007/59/CE, doivent d'ailleurs utiliser les paramètres fondamentaux définis à l'annexe I de la recommandation de l'Agence Ferroviaire Européenne du 24 juillet 2008 concernant les paramètres fondamentaux des registres de licences de conducteur de train et des registres d'attestations complémentaires conformément à la directive 2007/59/CE.

L'employeur met en place un registre de toutes les attestations complémentaires harmonisées délivrées, respectivement retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre est accessible à tout moment par l'Administration des Chemins de Fer.

L'agrément des centres de formation est accordé pour une période de 5 ans, renouvelable pour 5 ans. L'agrément de tout centre de formation nouvellement créé comporte une période probatoire de 2 ans. La liste des centres agréés est arrêtée sur la base de cahiers des charges, établis et présentés en conformité des dispositions de l'annexe 4 du règlement grand-ducal en avant-projet, par décision du Ministre. Elle est régulièrement mise à jour et publiée au Mémorial.

De plus, le règlement grand-ducal en avant-projet garantit l'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de trains à tout entreprise ferroviaire ou gestionnaire d'infrastructure.

Une dernière préoccupation a consisté à se tenir aussi près que possible des errements appliqués à l'heure actuelle par les CFL, sans préjudice des modifications induites par la législation applicable et celles que les responsables des CFL eux-mêmes ont proposées d'apporter.

En effet, le règlement grand-ducal en avant-projet a pour but d'harmoniser pour le Grand-Duché de Luxembourg les modalités de l'organisation de la formation de base, complémentaire et continue, le contenu minimal des formations et des épreuves d'examen, dans le but de garantir un haut niveau de sécurité d'exploitation et ceci notamment en cas de multiplication des opérateurs actifs sur l'infrastructure ferroviaire.

La formation complémentaire couvre les cas où un conducteur de train a l'ambition de fournir plus de services ou de changer vers des services qui sont de nature différente de ceux pour lesquels il a obtenu une attestation complémentaire harmonisée. Il s'agit notamment des conducteurs de train qui changent d'un mode de traction à l'autre,

respectivement passent d'un service à l'autre (système de sécurité différent, conduite sous d'autres régimes d'exploitation, ou encore transport de matières dangereuses).

La formation de base et la formation complémentaire sont constituées de modules conformément aux exigences des entreprises ferroviaires. Compte tenu des pré-acquis du conducteur de train, la formation de base ou complémentaire pourra être allégée.

Pour les formations dispensées par des formateurs des entreprises ferroviaires, ces dernières transmettent préalablement pour accord un cahier des charges reprenant les matières traitées au Centre de Formation agréé.

2. Commentaire des articles

ad article 1^{er}

Le premier article énonce l'objet du règlement grand-ducal en question qui consiste en la détermination des conditions et des procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

En considérant que le personnel d'accompagnement des trains n'assure pas des tâches déterminantes pour la sécurité ferroviaire sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise, l'avant-projet de règlement grand-ducal se limite aux seuls conducteurs de trains.

ad article 2

Les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre de l'avant-projet de règlement grand-ducal sous examen sont reprises à l'article 2.

ad article 3

L'article 3 indique que tout conducteur, pour être admis et maintenu à des fonctions de sécurité, doit être titulaire de la certification requise qui consiste en une licence valide et une attestation complémentaire harmonisée valide.

ad article 4

L'article 4 énonce les conditions d'âge et de scolarité.

Les limites d'âge ont été fixées conformément aux stipulations de l'article 10 de la directive 2007/59/CE. La limite d'âge de 20 ans s'applique au personnel qui exécute des tâches de sécurité relative à la conduite lorsque la mission implique la traversée d'une ou de plusieurs frontières. Un conducteur ne sera pas considéré comme traversant une

frontière si l'activité implique uniquement une exploitation jusqu'à un lieu « frontière » conformément à l'article 2.2.1. de la STI « Exploitation et gestion du trafic ».

La Directive 2007/59/CE prescrit neuf années de scolarité et le niveau 3 des critères de la scolarité qui sont arrêtés par la Décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes.

Cette décision stipule pour le niveau 3 : « scolarité obligatoire et formation technique complémentaire ou autre de niveau secondaire ». L'article D de l'annexe II reste muet en ce qui concerne les catégories A et demande un diplôme scolaire correspondant au moins au niveau CATP pour les fonctions des catégories B.

ad article 5

L'article 5 fixe les conditions d'aptitude physique et psychologique des candidats à l'obtention de la licence.

Les candidats doivent avoir subi un examen médical et un examen psychologique dans les 12 mois précédant la date prévue du début de la formation. Le délai a été fixé à 12 mois afin de permettre aux entreprises ferroviaires de respecter les délais fixés pour la demande d'une licence tout en tenant compte de la durée de formation de base et des examens préalables.

ad article 6

L'article 6 fixe les conditions relatives aux compétences professionnelles des candidats à l'obtention de la licence.

Le présent règlement grand-ducal a pour but d'harmoniser pour le Grand-Duché de Luxembourg les modalités de l'organisation de la formation de base, complémentaire et continue, le contenu minimal des formations, des épreuves d'examen, dans le but de garantir un haut niveau de sécurité d'exploitation et ceci notamment en cas de multiplication éventuelle des opérateurs actifs sur l'infrastructure ferroviaire.

La formation complémentaire couvre les cas où un conducteur de train se destine à fournir plus de services ou de changer de services qui sont de nature différente de ceux pour lesquels il a obtenu une attestation complémentaire harmonisée. Il s'agit notamment des conducteurs de train qui changent d'un mode de traction à l'autre (diesel ou électrique), le passage d'un service à l'autre (voyageurs ou fret, mouvements de manœuvres), le passage d'une technologie de système de sécurité à l'autre (ETCS, Mémor II+, etc.), la conduite sous d'autres régimes d'exploitation (p. ex. courtes lignes en impasse), ou encore le transport de matières dangereuses.

La formation de base et la formation complémentaire sont constituées de modules conformément aux exigences des entreprises ferroviaires. Compte tenu des pré-acquis du conducteur de train, la formation de base ou complémentaire peut être allégée.

Pour les formations dispensées par des formateurs des entreprises ferroviaires, ces dernières transmettent préalablement un cahier des charges reprenant les matières traitées au carnet de formation agréé pour accord.

Le carnet d'apprentissage reprend toutes les matières traitées lors de la partie théorique, tous les stages pratiques absolvés ainsi que toutes les notes obtenues lors des épreuves de validation intermédiaires.

L'Administration des Chemins de Fer est compétente pour procéder au retrait du carnet d'apprentissage, le cas échéant sur demande d'un carnet de formation agréé.

Cet article s'inspire considérablement de la pratique actuelle luxembourgeoise (Groupe CFL). – La composition du jury doit être définie par l'Administration des Chemins de Fer ce qui permettra à cette dernière de se faire représenter le cas échéant au sein de cette institution.

L'Administration des Chemins de Fer doit en outre fixer les critères minima à remplir par les examinateurs.

ad article 7

L'article 7 indique les conditions relatives à l'émission de la licence.

ad article 8

L'article 8 établit que l'attestation complémentaire harmonisée appartient à l'employeur et que c'est l'employeur qui l'établit.

ad article 9

L'article 9 énumère les examens et vérifications à faire par l'employeur avant de délivrer une attestation.

ad article 10

L'article 10 statue que les modalités relatives aux examens et vérifications visés à l'article 9 sub b) et c) et, sans préjudice des dispositions de l'annexe II sub E d), ainsi que celles relatives aux formations qui les précèdent éventuellement sont les mêmes que celles prévues aux paragraphes 3 et 4 de l'article 6, sauf que les copies des certificats visées au dernier alinéa dudit paragraphe 4 sont respectivement transmises à l'employeur et à l'autorité compétente.

ad article 11

L'article 11 établit la validité de l'attestation tant que son titulaire est employé en cette qualité auprès du même employeur.

ad article 12

L'article 12 prévoit l'obligation pour l'employeur de mettre en place un registre de toutes les attestations délivrées, retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées, ainsi que de celles déclarées perdues, volées ou détruites.

Les registres nationaux des attestations, à établir conformément à l'article 22, paragraphe 2, de la Directive 2007/59/CE doivent utiliser les paramètres fondamentaux définis à l'annexe II de la recommandation de l'ERA du 24 juillet 2008 concernant les paramètres fondamentaux des registres de licences de conducteur de train et des registres d'attestations complémentaires conformément à la Directive 2007/59/CE.

ad article 13

L'article 13 fixe les conditions de validité de la licence.

ad article 14

Le laps de temps de validité d'une licence de conducteur, à savoir 10 ans, demande des évaluations périodiques des compétences afin de garantir un haut niveau de sécurité d'exploitation. Une périodicité triennale de ces épreuves de vérification semble appropriée. Le conducteur peut se présenter à cette évaluation intermédiaire sous condition qu'il ait participé annuellement avec succès à une formation continue.

ad article 15

L'article 15 cite les cas dans lesquels le titulaire d'une licence voit sa licence retirée, suspendue ou modifiée.

ad article 16

L'article 16 oblige l'autorité compétente à organiser un dispositif de contrôle continu de toutes les activités de formation, de vérification des compétences et de mise à jour des licences et attestations.

ad article 17

L'article 17 fixe les conditions de validité de l'attestation.

ad article 18

Afin d'éviter que le laps de temps entre deux prestations sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise devient trop long, provoquant ainsi une dégradation des habitudes d'appliquer les gestes du métier dictés par les particularités inhérentes à l'infrastructure nationale, chaque conducteur titulaire d'une licence et d'une attestation complémentaire harmonisée pour l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise doit assurer au moins une prestation tous les 6 mois sur les itinéraires concernés.

ad article 19

L'article 19 cite les cas dans lesquels le titulaire d'une attestation voit son attestation retirée, suspendue ou modifiée.

ad article 20

L'article 20 concerne le cas du conducteur dont l'état de santé remet en cause son aptitude à exercer ses fonctions.

ad articles 21 et 22

L'article 21 constate que la liste des centres agréés est arrêtée sur la base de cahiers des charges, établis et présentés en conformité des dispositions de l'annexe IV du présent règlement grand-ducal, par décision du Ministre. Elle est régulièrement mise à jour et publiée au Mémorial.

L'article 22 indique que l'agrément des centres de formation est accordé pour une période de cinq ans à compter de sa date de délivrance et qu'il est renouvelable par périodes de cinq ans.

Les législateurs de nos réseaux limitrophes (Belgique et France) ne prescrivent pas une durée de validité fixe de l'agrément. Les centres de formation garantissent par le fonctionnement conformément à une norme internationale reconnue, que la formation est de la qualité demandée. L'organisme de sécurité procède à un contrôle annuels (audits) que les centres de formation fonctionnent convenablement et que les formations dispensées donnent le résultat de qualité et de sécurité demandés.

ad articles 23 à 27

Les dispositions des articles 23 à 31 sont relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement d'un conducteur.

ad article 28

L'article 28 permet à l'autorité compétente de vérifier la validité de la licence et de l'attestation des conducteur, l'accomplissement par les conducteurs des conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions de sécurité qu'ils assurent, et, en général, de procéder à des enquêtes concernant le respect du présent règlement grand-ducal et des conditions de travail applicables dans le secteur par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire relevant de sa compétence.

ad article 29

L'article 29 énumère les mesures à prendre par l'autorité compétente en cas d'irrégularité constatée lors d'une vérification prévue à l'article 28.

ad article 30

L'article 30 concerne le cas d'un conducteur constituant une menace grave pour la sécurité ferroviaire.

ad article 31

L'article 31 prévoit que les mesures prises en exécution des articles 29 et 30 comportent la mise à jour des registres prévus aux articles 7 et 12.

ad article 32

L'article 32 implique un accès équitable et non discriminatoire pour tout candidat ou conducteur aux formations prévues par le présent règlement grand-ducal, ainsi que sur le respect du cahier des charges, la conformité des moyens mis en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans l'agrément ministériel et le déroulement correct des formations.

L'alinéa 2 prévoit la suspension par décision motivée du Ministre au cas où des irrégularités, en termes de moyens ou de mise en œuvre des formations considérées, seraient constatées.

ad article 33

L'article 33 oblige l'inspection du Travail et des Mines de procéder, selon une périodicité ne dépassant pas cinq ans, à l'évaluation des procédures d'acquisition et de vérification des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations.

ad article 34

L'article 34 fixe la compétence à statuer en cas de différend.

ad articles 35 à 40

Les articles 35 à 40 fixent les dispositions transitoires et dérogatoires.

L'article 35 prévoit une période transitoire d'un an pour la mise en œuvre des prescriptions. Cette période transitoire d'une année est justifiée avant tout afin de permettre aux entreprises ferroviaires de procéder aux travaux de demande des licences et à la confection des attestations de tous les conducteurs concernés.

Selon l'article 37, après la date d'expiration, à moins d'une réglementation communautaire plus favorable, nul conducteur ne pourra exercer des fonctions de sécurité s'il n'est pas titulaire de la licence et de l'attestation prescrite par le présent règlement grand-ducal.

L'article 38 établit que tout conducteur employé à des fonctions de sécurité au moment de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal est dispensé de la formation et des examens prévus au chapitre IV à condition que l'employeur lui certifie les compétences professionnelles requises et que son aptitude physique soit confirmée par un certificat médical établi en conformité respectivement des articles 5 et 13 sub a).

L'article 39 prévoit les cas exceptionnels dans lesquels l'obligation de posséder une attestation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas.

L'article 40 indique que les licences émises par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de la Communauté européenne en conformité du droit communautaire sont reconnues au même titre que celles émises par l'autorité compétente luxembourgeoise.

ad article 41

p.m.



6

jointe au

projet de règlement grand-ducal ayant pour objet

- a) la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;**
- b) de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.**

(en vertu de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal a pour objectif principal d'établir les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des conducteurs de trains faisant partie des agents affectés à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le règlement grand-ducal en avant-projet organise également l'agrément des centres chargés de la formation ainsi que les pouvoirs, contrôles et éventuelles sanctions par l'Administration des Chemins de Fer.

L'objet du règlement grand-ducal se présente dès lors comme suit :

- il règle les conditions générales d'admission et de maintien à des fonctions de sécurité (détention de la licence de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée, ainsi que les conditions d'âge et de scolarité) ;
- il prévoit les conditions d'obtention et de validité de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée ;
- il fixe les motifs et les modalités de retrait, de suspension, de modification ou de renouvellement de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée
- il réglemente l'agrément des centres chargés de la formation ;
- il détermine les pouvoirs de l'Administration des Chemins de Fer en la matière.

Il convient de noter que l'avant-projet de règlement grand-ducal n'engendrera aucun coût financier supplémentaire à charge du budget de l'Etat.