



11 février 2010

# AVIS I/01/2010

relatif 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.

..... AVIS .....

Par lettre du 27 novembre 2009, Monsieur Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de règlement grand-ducal ayant pour objet la certification du personnel de conduite de locomotives et de trains assumant une fonction de sécurité dans le transport ferroviaire à l'avis de la Chambre des salariés.

**1.** Le présent projet de règlement grand-ducal procède à la transposition en droit national du 3<sup>e</sup> paquet ferroviaire et notamment de la directive 2007/59/CE et fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de trains, assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le système ferroviaire communautaire et plus particulièrement sur le réseau ferré du Grand-Duché de Luxembourg.

**2.** Cette certification prévue par le droit communautaire doit être mise en œuvre sur une dizaine d'années, en commençant par les conducteurs affectés aux services internationaux. Elle distingue une licence relative aux compétences et connaissances générales de la profession, attribuée par l'autorité compétente, et une attestation complémentaire, qui couvre les connaissances spécifiques aux matériels utilisés et aux lignes empruntées, qui est attribuée par l'employeur du conducteur.

**3.** La directive 2007/59/CE définit des conditions minimales d'âge, de formation de base, d'aptitude physique et de qualification professionnelle applicables aux conducteurs. Ces derniers devront en outre se soumettre à des vérifications périodiques, portant sur le respect de ces exigences médicales et professionnelles. La directive procède encore à la description des responsabilités, des tâches et des compétences des autorités et des acteurs du secteur (registres, inspections, sanctions).

**4.** La directive européenne aurait dû être transposée en droit national pour le 3 décembre 2009.

**5.** Le texte luxembourgeois de transposition des principes communautaires a plus particulièrement pour objet de :

- régler 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) ;
- prévoir les conditions d'obtention et de validité de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée ;
- fixer les motifs et les modalités de retrait, de suspension, de modification ou de renouvellement de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée ;
- réglementer l'agrément des centres chargés de la formation ;
- déterminer les pouvoirs de l'Administration des Chemins de Fer en la matière.

**6.** *La Chambre des salariés salue vivement l'initiative législative entamée, permettant la consécration au niveau européen d'un dénominateur commun en matière de sécurité ferroviaire par la certification des conducteurs de trains et de locomotives, basée sur des exigences minimales de formation et des systèmes coordonnés de vérification continue de leurs aptitudes et compétences professionnelles.*

**7.** *Vu surtout la multiplication d'opérateurs actifs sur l'infrastructure ferroviaire nationale, la démarche d'instauration d'une certification minimale commune, applicable -à terme- indistinctement à l'ensemble des salariés appelés à intervenir sur le réseau ferré luxembourgeois, constitue un frein à des phénomènes de distorsion de la concurrence dans le secteur du transport ferroviaire et assure en outre une garantie contre le dumping social pour les salariés concernés.*

## **1. Remarques préliminaires**

### **1.1. Champ d'application personnel du projet de règlement grand-ducal**

8. La nouvelle réglementation s'applique exclusivement aux conducteurs de trains et de locomotives assumant une responsabilité caractérisée en termes de sécurité ferroviaire, tandis que le personnel d'accompagnement dans les trains fera l'objet d'une réglementation postérieure à part.

*9. Dans ce contexte, notre Chambre professionnelle revendique la poursuite des travaux dans le sens de parvenir à une généralisation de ce genre de règles minimales communes de certification, applicables également pour d'autres catégories de personnel employé dans le secteur du transport ferroviaire, dont notamment le personnel d'accompagnement à bord des trains. Constituant d'ailleurs une revendication syndicale au niveau européen, la Chambre des salariés reste ainsi dans l'expectative du rapport de l'Agence ferroviaire européenne, qui est censé identifier les profils des autres personnels de bord impliqués dans l'exercice des tâches de sécurité, devant alimenter le cas échéant une nouvelle proposition de la Commission en vue de leur certification. Nonobstant l'intervention attendue par le législateur communautaire, la Chambre des salariés juge indispensable d'anticiper la démarche de la Commission européenne en élaborant dès à présent au niveau luxembourgeois une telle réglementation prévoyant la certification du personnel d'accompagnement dans les trains.*

### **1.2. Définitions**

10. Le projet de règlement grand-ducal énonce les définitions des notions utilisées permettant l'application des principes communautaires au niveau national.

*11. La Chambre des salariés préconise une clarification au niveau de la définition de « l'employeur » par l'adjonction de la précision que la formation en cause est suivie « en vue d'une licence et/ou attestation complémentaire pour l'exercice d'une fonction de sécurité sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ».*

## **2. Certification du personnel affecté à des tâches de sécurité**

12. La loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire impose à l'entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure de n'employer aux tâches de sécurité qu'ils assument sur le réseau ferré national que du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et par les règles de sécurité nationales.

13. Le présent projet de règlement grand-ducal règle le détail des critères d'aptitude et de qualification ainsi que la procédure y applicable.

14. Ainsi, tout conducteur, pour être admis et maintenu à des fonctions de sécurité doit être titulaire de la certification requise qui consiste d'une part en une licence valide et d'autre part en une attestation complémentaire harmonisée.

### **2.1. La licence**

15. La délivrance de la licence présuppose, en sus de l'accomplissement de conditions d'âge et de scolarité, des exigences médicales relatives à l'aptitude physique et psychologique, ainsi que des compétences professionnelles générales et spéciales du candidat.

### **2.1.1. Conditions d'âge**

**16.** Pour l'activité de conducteur de trains et de locomotives sur le réseau national, l'âge minimal est fixé à 18 ans, alors que l'intervention en service international requiert un âge minimal de 20 ans.

### **2.1.2. Conditions de scolarité**

**17.** Comme scolarité de base pour être admis à des fonctions de sécurité, le projet de règlement grand-ducal, dans son annexe II point D, exige un niveau minimal de CATP ou équivalent pour être admis au transport de personnes et/ou de marchandises (catégorie B).

**18.** *La directive se réfère sans différenciation entre les catégories de conducteurs à 9 ans de scolarité et un niveau 3 en vertu de 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. Ce niveau 3 correspond à « une scolarité obligatoire et une formation technique complémentaire ou autre niveau secondaire ».*

**19.** *Le texte luxembourgeois omet de se prononcer sur le niveau minimal de scolarité requis dans le chef des conducteurs employés aux fonctions de la catégorie A. Il s'agit des conducteurs affectés à des locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres. Or, comme les conducteurs de cette catégorie A font partie intégrante du champ d'application personnel de la directive et de celui du projet luxembourgeois, notre Chambre préconise une consécration de leur statut professionnel sur base notamment de la pratique actuellement applicable à cette catégorie de salariés, et ce dans le but de disposer pour eux aussi de règles claires permettant la fixation et la mise en œuvre des critères et exigences en vue de leur certification.*

### **2.1.3. Exigences médicales liées à l'aptitude physique et psychologique du candidat**

**20.** Un examen médical ainsi qu'un examen psychologique du candidat à l'obtention de la licence sont imposés dans les 12 mois précédant la date prévue du début de la formation relative à l'acquisition des compétences professionnelles.

**21.** Le projet de règlement grand-ducal prévoit le détail des prérequis médicaux et psychologiques ainsi que les modalités et la procédure de déroulement de ces examens d'aptitude physique et psychologique dans son article 5 ainsi que dans l'annexe I.

**22.** *En termes de garanties procédurales, la Chambre des salariés est d'avis que les candidats devraient, en sus de la réception d'une motivation détaillée quant aux résultats des divers examens médicaux et psychologiques, bénéficier à tout moment d'un droit d'accès individuel à l'entièreté de leur dossier médical. Une précision dans ce sens devrait être insérée dans le texte du règlement grand-ducal.*

### **2.1.4. Les compétences professionnelles**

**23.** Il s'agit en vertu des détails prévus par l'annexe II du présent règlement grand-ducal des connaissances professionnelles générales et spéciales ainsi que des capacités de les mettre en œuvre auxquelles doivent satisfaire les candidats à l'obtention d'une licence.

**24.** Ces compétences professionnelles sont enseignées et acquises selon les cas par des formations de base, complémentaires et/ou continues, dispensées et validées par un centre de formation agréé. L'annexe II spécifie le contenu minimal desdites formations, leur déroulement et le contenu des épreuves d'examen.

**25.** La formation de base et la formation complémentaire (en cas de changement d'affectation comme le moyen de traction, le service concerné, pour les nouveautés technologiques ou encore dans des situations exceptionnelles comme le transport de matières dangereuses) sont organisées sous formes de modules en fonction des exigences des entreprises ferroviaires. Elles comportent une partie théorique ainsi qu'un volet pratique, répertoriés dans un carnet d'apprentissage reprenant tous les examens théoriques et les différents stages pratiques. Chaque examen donne lieu selon les modalités et critères définis par le présent règlement grand-ducal à la délivrance au candidat (voire à l'employeur, si la formation a eu lieu à son initiative) d'un certificat de réussite.

**26.** Parmi les compétences professionnelles figurent également les exigences en matière de connaissances linguistiques, auxquelles il est fait référence au point E de l'annexe II.

**27.** *Lesdites exigences linguistiques constituent un préalable à l'obtention de la licence, mais valent également pour la délivrance, la reconnaissance et le maintien de l'attestation complémentaire.*

**28.** *Le projet de règlement grand-ducal retient l'exigence de connaissances linguistiques soit en langue allemande, soit en langue française, imposant au candidat à la licence, respectivement au conducteur de trains ou de locomotives, de pouvoir faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu, de faire une description et de participer à une conversation simple. Ces critères correspondent au niveau 3 prévu par la directive européenne.*

**29.** *Or, s'agissant de l'exercice d'une véritable fonction de sécurité, la Chambre des salariés préconise une modification de ces contraintes linguistiques, devant être adaptées aux particularités du Luxembourg, en raison aussi de l'existence de plusieurs gares « frontières », situées sur le territoire des pays limitrophes.*

**30.** *Ainsi notre Chambre revendique la connaissance cumulative de l'allemand et du français, ainsi qu'un niveau 5 (capacité de pouvoir adapter sa manière de parler en fonction de l'interlocuteur, pouvoir avancer une opinion, pouvoir négocier, convaincre et donner un conseil) pour une de ces langues, le niveau 3 devant suffire pour l'autre langue.*

**31.** *Les vérifications périodiques devraient porter sur les mêmes exigences linguistiques avec l'allègement envisageable de dispenser le cas échéant les personnes du contrôle des connaissances dans leur langue maternelle. La revendication de la CSL relative à de cette dispense du contrôle périodique se fonde sur des considérations de non discrimination, alors que le projet de règlement grand-ducal prévoit au bénéfice des luxembourgeois, présentant lors de la procédure de recrutement de bonnes connaissances en langue luxembourgeoise, que la vérification périodique (des connaissances en langue allemande ou française) n'est pas exigée.*

**32.** *Au vu des arguments précités, notre Chambre professionnelle sollicite une modification du texte réglementaire et plus particulièrement du point E de l'annexe II.*

### **2.1.5. Procédure de délivrance de la licence**

**33.** En cas de reconnaissance par l'autorité compétente de l'aptitude physique et psychologique exigée et des compétences professionnelles requises du candidat concerné, elle procède à l'émission et la délivrance de la licence de conducteur de trains ou de locomotives, conformément aux exigences procédurales et de forme prévues par l'annexe III.

**34.** La licence est inscrite dans le registre national des licences, devant être mis en place pour répertorier l'ensemble des licences délivrées, respectivement retirées, suspendues, modifiées ou renouvelées, déclarées perdues, volées ou détruites.

**35.** La licence a une durée de validité de 10 ans et reste la propriété de son titulaire.

### **2.2. L'attestation complémentaire harmonisée**

**36.** L'attestation complémentaire harmonisée appartient à l'employeur et est délivrée par lui après vérification des connaissances du candidat (titulaire d'une licence valable et muni de capacités linguistiques suffisantes) dans les matières relatives au matériel roulant, à l'infrastructure ferroviaire et au système de gestion de la sécurité.

**37.** *Au niveau du descriptif des matières prévues pour la connaissance du candidat du matériel roulant, notre Chambre demande que soit intégré dans l'annexe y relative le rajout que le candidat doit pouvoir acquérir les connaissances nécessaires pour les différents types de machines et de locomotives (notamment par rapport à leurs spécificités techniques ou/et mécaniques respectives), sur lesquelles il sera appelé à intervenir au cours de sa carrière professionnelle auprès d'un employeur déterminé.*

**38.** Les modalités relatives aux examens et vérifications des formations sont les mêmes que celles liées à l'obtention de la licence avec la particularité que la copie du certificat de réussite est transmise à l'employeur et à l'autorité compétente.

**39.** L'attestation reste valide tant que son titulaire est employé auprès du même employeur.

**40.** L'employeur met en place un registre des attestations délivrées, respectivement retirées, suspendues, modifiées, renouvelées, voire déclarées perdues, volées ou détruites.

**41.** L'autorité compétente dispose d'un droit d'accès illimité et inconditionnel à ce registre et notamment à toutes les données y contenues (attestations professionnelles, certificats de réussite aux formations, résultats des examens médicaux initiaux et périodiques, vérifications des compétences professionnelles).

### **2.3. Validité de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée**

#### **2.3.1. Le régime de la validité de la licence**

**42.** La durée de validité de la licence est de 10 ans. Le titulaire de la licence doit se soumettre à des examens médicaux périodiques de contrôle de l'aptitude physique (annuellement, sauf circonstances particulières), à un examen médical et/ou psychologique de contrôle (si besoin en fonction des circonstances, voire d'office en cas de reprise de la fonction après un accident de

travail, une maladie professionnelle, après une absence de longue durée ou en cas de renouvellement de la licence temporairement retirée, suspendue ou modifiée pour des raisons médicales, voire sur demande du conducteur lui-même) et à une vérification périodique (tous les 3 ans) de ses compétences professionnelles. Le résultat de ces examens/contrôles médicaux et des vérifications des compétences professionnelles détermine l'application du régime des retraits, suspensions, modifications, respectivement renouvellements des licences sur décision de l'autorité compétente.

**43. Le commentaire des articles du projet de règlement grand-ducal stipule par rapport à l'article 14 que « le conducteur peut se présenter à cette évaluation intermédiaire (de vérification périodique des compétences professionnelles) sous condition qu'il ait participé annuellement avec succès à une formation continue ». Cette disposition devrait faire partie intégrante du corps de texte du futur règlement grand-ducal.**

**44. De manière générale, notre Chambre professionnelle souhaite l'intégration dans le projet de règlement grand-ducal de précisions supplémentaires explicites relatives aux différentes formations continues, auxquelles doivent pouvoir se soumettre les conducteurs de trains et de locomotives en vue de l'acquisition, voire du maintien des capacités et compétences professionnelles requises en vertu des du contrôle périodique prévu par la nouvelle réglementation.**

**45. Par ailleurs, l'on peut également concevoir la consécration explicite d'un droit des salariés concernés à un temps de formation adéquat, se situant pendant les heures de service avec la garantie de conservation de la rémunération.**

**46. La Chambre des salariés se demande encore s'il ne convient pas, dans un souci de clarté, de libeller la première phrase de l'article 15 comme suit : « Lorsqu'en vertu des dispositions prévues à l'article 13 du présent règlement grand-ducal, le titulaire obtient un résultat négatif lors d'un examen ou d'une vérification périodique des compétences, la licence est, suivant le cas... ».**

**47. Par rapport au positionnement de l'article 16 du projet de règlement grand-ducal, notre chambre professionnelle souhaite son déplacement à la fin du chapitre VII, notamment après l'article 20, alors que ledit article se rapporte à la procédure de suivi de toutes les activités de formation, de vérification des compétences et de mise à jour tant des licences que des attestations complémentaires.**

**48. Quant au fond, cet article 16 pourrait être reformulé pour clarifier que sont visées les formations continues au sens stricte du terme, ce qui aurait pour conséquence d'adapter corrélativement l'article 17 b) dans le sens suivant « se soumettre, en formation continue, à une vérification périodique de ses compétences... ».**

**49. La licence étant délivrée pour une durée initiale de 10 ans et conservant sa validité sous réserve de l'accomplissement par le conducteur des conditions relatives aux vérifications périodiques décrites ci-avant, il y a lieu de s'interroger sur l'opportunité d'inclure dans le texte luxembourgeois une disposition expresse relative aux modalités de la reconduction de cette licence à l'échéance des 10 ans. Comme le titulaire de la licence se soumet à une cadence annuelle de vérification de son état de santé, respectivement triennale par rapport à ses compétences professionnelles, notre Chambre considère que la reconduction de la licence après 10 ans devrait être automatique.**

### **2.3.2. Le régime de la validité de l'attestation complémentaire**

**50.** La validité de l'attestation complémentaire est principalement conditionnée par la possession par son titulaire d'une licence valable.

**51.** Le conducteur doit par ailleurs se soumettre à des vérifications périodiques *via formation continue* de ses compétences professionnelles (matériel roulant [tous les 3 ans], infrastructures [ 1 journée de formation continue tous les 12 mois ou après l'absence de plus de 6 mois], compétences linguistiques [tous les 3 ans ou après toute absence supérieure à 1 an].

**52.** *Au niveau de la périodicité des vérifications relatives aux connaissances des infrastructures, la Chambre des salariés propose de mettre en concordance l'article 17 b) 2<sup>ème</sup> paragraphe, dernière phrase avec les dispositions prévues à l'article 18 b) du projet et de retenir que « l'intervalle entre les deux vérifications ne doit pas dépasser 12 mois (à la place de 18 mois) ».*

**53.** Les vérifications relatives aux infrastructures et aux connaissances linguistiques sont opérées par un centre de formation agréé, alors que le contrôle des connaissances des conducteurs par rapport au matériel roulant est de la compétence de l'employeur.

**54.** Est également imposée une formation complémentaire en cas de modifications essentielles ou importantes aux dispositions réglementaires nationales.

**55.** Le conducteur de trains ou de locomotives doit encore attester d'une pratique sur le terrain d'un minimum de 50 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 6 mois. Pour le cas où cette pratique sur le terrain n'est plus donnée, le conducteur en cause est obligé de se soumettre avant la reprise de sa fonction à une formation complémentaire, dont la date de réussite et par conséquent de renouvellement de l'attestation fait fonction de point de départ pour les autres, respectivement nouvelles vérifications périodiques précitées.

**56.** L'attestation complémentaire étant l'accessoire d'une licence valable, il en résulte que l'affectation de la licence emporte automatiquement selon les cas le retrait, la suspension ou la modification de l'attestation du conducteur concerné.

**57.** L'attestation complémentaire suit néanmoins son régime propre en fonction des résultats aux vérifications périodiques qui la concernent. Ainsi, elle est immédiatement retirée en cas de résultat négatif et toute absence non justifiée auxdites vérifications, de même qu'en cas de cessation de la relation de travail. Le conducteur obtient cependant une copie de son attestation en vue de justifier de ses compétences professionnelles acquises auprès d'un nouvel employeur.

**58.** Toute attestation retirée, suspendue, modifiée peut être renouvelée si son titulaire remplit de nouveau les conditions du présent règlement grand-ducal. Le retrait, la suspension ou la modification sont opérés par l'employeur, qui en informe sans délai l'autorité compétente.

**59.** *Comme la directive européenne et le projet de règlement grand-ducal de transposition s'inscrivent principalement dans la logique de garantir la sécurité ferroviaire par la certification des conducteurs de trains et de locomotives, le texte répertorie presque exclusivement des*

*contraintes à charge desdits conducteurs, à l'exclusion de dispositions protectrices à leur égard.*

**60.** *Or, face au risque latent et omniprésent de la perte de l'emploi en cas d'affectation de la licence ou de l'attestation complémentaire, la Chambre des salariés sollicite la responsabilisation de l'employeur en lui imposant dans le cadre de la mise en œuvre des prescriptions prévues par la future réglementation une obligation générale de bonne foi. L'employeur devrait partant être tenu de collaborer activement, par tous les moyens dont il dispose, à l'acquisition et au maintien par les salariés qu'il emploie, des connaissances professionnelles requises en vertu du présent règlement grand-ducal. A l'inverse, le texte devrait contenir une interdiction à son égard de compromettre d'une quelconque manière que ce soit le bon accomplissement des conditions et exigences en cause et de s'abstenir plus particulièrement de tout agissement ou comportement de nature à constituer un frein à la réalisation des prescriptions prévues par la présente réglementation.*

**61.** *A titre illustratif, l'employeur devrait s'engager à mettre, dans la mesure du possible, à la disposition des salariés, confrontés à une perte de leur licence ou de leur attestation complémentaire, des solutions de rechange, consistant par exemple dans la mutation à un autre poste disponible dans l'entreprise (atelier, bureau).*

**62.** *Au niveau de l'expérience pratique sur le terrain, forcément tributaire de l'organisation et de la répartition du travail faite par l'employeur, celui-ci devrait également se voir attribuer sa part de responsabilité dans le processus en cause. Dans ce contexte, les obligations de l'employeur pourraient par exemple consister dans un déploiement imposé d'engagements et d'efforts réels permettant à ses salariés de justifier effectivement des temps et itinéraires de conduite requis pour la validité de leur attestation complémentaire.*

### **3. Les centres de formation agréés**

**63.** La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré national est organisée et dispensée par un ou plusieurs centres de formation. Ces centres de formation sont accrédités par le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions.

**64.** La liste des centres agréés est arrêtée sur la base de cahiers de charges en conformité avec les dispositions de l'annexe IV du présent règlement grand-ducal.

**65.** L'agrément des centres de formation est accordé pour 5 ans et renouvelable également par période de cinq ans.

**66.** Pour tout centre de formation nouvellement agréé, le projet de règlement grand-ducal prévoit une période probatoire de 2 ans, comportant 3 mois avant la fin de cette période probatoire un contrôle relatif au respect du cahier des charges, à la conformité des moyens mis en œuvre avec les clauses de l'agrément et au déroulement correct des formations.

**67.** Par ailleurs, l'agrément est soumis à la condition que le centre de formation concerné assure au personnel affecté à des tâches de sécurité un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation.

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

**68.** Le projet de règlement grand-ducal spécifie encore les interdictions de la consommation de substances dangereuses, incompatibles avec l'exercice d'une fonction de sécurité.

#### **5. Contrôle et sanctions**

**69.** Le chapitre X rassemble, outre les voies de recours, les dispositions relatives au régime général de vérification incombant à l'autorité compétente ainsi que les mesures pouvant et devant être prises en vue d'assurer le respect de la réglementation du présent projet.

**70.** *De l'avis de la Chambre des salariés, le dernier paragraphe de l'article 28 du projet de règlement grand-ducal devrait être reformulé pour prévoir que « et en général, sans préjudice du contrôle général et ponctuel sur place des conditions de travail applicables dans le secteur, procéder à des enquêtes concernant le respect du présent règlement grand-ducal 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 ».*

**71.** L'article 30 du projet de règlement grand-ducal prévoit que l'autorité compétente, en cas de constatation d'une menace grave pour la sécurité ferroviaire, peut immédiatement exiger la relève du conducteur et lui interdire d'opérer sur le réseau ferré luxembourgeois en attendant une décision relative à une éventuelle suspension de la licence ou de l'attestation complémentaire.

**72.** *Se rapportant à un problème pouvant mettre en péril la vie de personnes, la Chambre des salariés estime qu'il est préférable d'enlever le qualificatif de « grave » et de permettre une telle intervention de l'autorité compétente dès l'existence d'une quelconque menace pour la sécurité ferroviaire.*

**73.** Tous les 5 ans s'opère un mécanisme d'évaluation des procédures d'acquisition et de vérification des connaissances et des compétences professionnelles ainsi que du système de délivrance des licences et des attestations.

**74.** Le projet de règlement grand-ducal prévoit de manière globale et en termes génériques dans son article 34 le fonctionnement des voies de recours. *La directive dénote à cet égard l'avantage d'une meilleure lisibilité et prévisibilité et prévoit pour chaque thème et dans les différents stades de la procédure la référence explicite aux voies de recours. La Chambre des salariés aurait accueilli la transposition de ce procédé dans l'agencement du projet de règlement grand-ducal.*

#### **6. Dispositions transitoires et dérogatoires**

**75.** Le projet de règlement grand-ducal accorde aux acteurs concernés un certain délai pour la mise en œuvre finalisée des actes (licences, attestations) et pour la mise en place des registres introduits par la nouvelle réglementation.

**76.** L'article 35 du projet de règlement grand-ducal prévoit une période transitoire d'un an au bénéfice des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour la mise en œuvre des prescriptions prévues par le présent règlement grand-ducal. *La formulation de l'article en cause pourrait être légèrement adaptée pour prévoir que « Les entreprises ferroviaires ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire disposent d'une période transitoire ne pouvant dépasser un an à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal ».*

\* \* \*

**77.** Sous réserve de la prise en compte des remarques formulées dans son avis, la Chambre des salariés donne son accord au présent projet de règlement grand-ducal.

---

Luxembourg, le 11 février 2010

Pour la Chambre des salariés,

La direction

Le président



René PIZZAFERRI



Norbert TREMUTH



Jean-Claude REDING

L'avis a été adopté à l'unanimité.