



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5109

Projet de loi ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic

Date de dépôt : 17-03-2003

Date de l'avis du Conseil d'État : 03-06-2003

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
17-03-2003	Déposé	5109/00	<u>3</u>
03-06-2003	Avis du Conseil d'Etat (3.6.2003)	5109/01	<u>16</u>
04-11-2003	Rapport de commission(s) : Commission des Travaux publics Rapporteur(s) :	5109/02	<u>19</u>
09-12-2003	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (09-12-2003) Evacué par dispense du second vote (09-12-2003)	5109/03	<u>24</u>
31-12-2003	Publié au Mémorial A n°195 en page 4074	5094,5098,5109,5143A,5169,5222,5255	<u>22</u>

5109/00

N° 5109

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic

* * *

*(Dépôt: le 17.3.2003)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (28.2.2003)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire des articles	9
5) Devis estimatif.....	10
6) Fiche financière	11
7) Calendrier prévisionnel	12

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Travaux Publics est autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic.

Palais de Luxembourg, le 28 février 2003

Le Ministre des Travaux Publics,
Erna HENNICOT-SCHOEPGES

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.– Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la mise en place d'un système de gestion du trafic, dénommé „centre de contrôle du trafic“, qui recueille toutes les informations nécessaires tant sur la situation du trafic que sur l'état des infrastructures routières et de leurs équipements afin de les transmettre respectivement aux instances publiques compétentes et aux usagers des routes.

Art. 2.– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser la somme de 55.800.000.– euros compte tenu d'un investissement global de 85.800.000.– euros dont 30.000.000.– euros ont déjà été liquidés. Ce montant correspond à la valeur 563,36 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er avril 2002. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice précité.

Art. 3.– Les dépenses sont imputables au Fonds des routes.

Art. 4.– Le deuxième alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé par les dispositions suivantes:

„Les dépenses occasionnées par la réalisation du programme général d'établissement d'une grande voirie de communication, prévu à l'article 6, alinéa 1er ainsi que celles relatives à la remise en état de cette même voirie et les frais de maintenance et d'entretien du centre de contrôle du trafic sont imputables au Fonds des routes. Le Ministre des travaux publics ordonnance les montants versés au Fonds des routes.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

L'HISTORIQUE DU PROJET

CITA („Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes“) est un système de regroupement des alarmes qui recueille et traite les alertes venant du réseau autoroutier et plus particulièrement des tunnels au centre de contrôle du trafic (CCT) à Bertrange. Ces informations couvrent la situation du trafic, l'état des infrastructures autoroutières et le fonctionnement des équipements de voirie. Elles proviennent notamment des caméras trafic, des boucles de comptage, des bornes d'appel d'urgence, des messages en provenance de la Police Grand-Ducale et de la Protection Civile, des stations météo, des équipements de voirie et de tunnels (ventilation, détecteurs).

En fonction de l'incident, les interventions appropriées sont déclenchées en coopération avec les instances publiques compétentes (essentiellement Police Grand-Ducale et Protection Civile) et les usagers en sont informés.

Le projet CITA a été initié par un marché négocié pour assistance technique en 1995/1996 après la réalisation d'une étude de faisabilité en 1994. En 1996/1997 suivait un marché négocié pour le système informatique. La loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes fut amendée au printemps 1998 à l'article 6 pour tenir compte de la mise en oeuvre de CITA:

„L'équipement de la grande voirie de communication comprend la mise en place d'un centre de contrôle du trafic qui recueille toutes les informations nécessaires tant sur la situation du trafic que sur l'état des infrastructures autoroutières et de leurs équipements afin de les transmettre aux instances publiques compétentes respectivement aux usagers des routes.“

En avril 1999 le bâtiment du centre de contrôle du trafic à Bertrange a été achevé et les premiers tests fonctionnels depuis ce centre ont débuté en début 2000. En octobre 2000 six opérateurs ont été formés et nommés. Le dispatching fonctionne 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 depuis novembre 2000. Actuellement la Police Grand-Ducale est présente au dispatching pendant les heures de pointe (3 fois 3 heures par jour).

Les résultats de l'audit du projet CITA, réalisé fin 2000 à la demande du ministère des Travaux Publics, se laissent résumer comme suit:

CITA est un outil de gestion du trafic techniquement fort et ouvert qui s'inscrit dans le contexte européen. Il est doté de grandes potentialités sur les plans de la coopération avec les services d'intervention de la Protection Civile et de la Police Grand-Ducale, et avec les partenaires externes de la communication et de l'échange des données. Il est capable de configurer un système de gestion global du trafic. Malheureusement ces potentialités ne sont pas réalisées au mieux et l'auditeur constate que le projet CITA dans son ensemble est gêné.

Pour remédier à cette déficience, un comité de pilotage du projet CITA a été institué au début de l'année 2001.

Avec le soutien de l'auditeur, ce groupe de pilotage a développé des stratégies pour améliorer la communication, pour mieux intégrer les partenaires externes et pour valoriser les potentialités de l'outil de gestion du trafic CITA.

Le volet de la communication comprend deux facettes:

- la présentation du projet au grand public avec la justification de sa nécessité, l'explication des problèmes de mise en place, la documentation de son fonctionnement et des potentialités techniques, les avantages pour le déroulement de la circulation tout en montrant les besoins en moyens budgétaires qui en découlent;
- la mise au point des informations communiquées aux usagers de la route, quel que soit le vecteur de diffusion: par panneaux à messages variables, par radio (RDS), par Internet, par les moyens de la téléphonie mobile (SMS), ou à l'avenir par l'intermédiaire de systèmes de navigation intégrés dans les voitures.

Le volet de l'intégration des partenaires a trait tant aux services d'intervention en cas d'incident ou d'accident qu'à la collaboration avec des partenaires externes tels que l'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg et les communes en ce qui concerne la mise au point de nouvelles fonctionnalités à intégrer dans le système.

Un autre point qui mérite d'être relevé est l'utilisation de l'outil CITA pour la gestion et la surveillance de la circulation à l'approche et dans les tunnels qui à l'avenir deviennent de plus en plus nombreux sur notre réseau autoroutier.

Il y a lieu de signaler la dimension européenne dans le projet par la participation dans CENTRICO („Central European Region Transport Telematics Implementation Project“: projet euro régional de l'Union européenne) et l'utilisation de la messagerie DATEX (format européen d'échange de données trafic) entre le CCT et le Centre Régional d'Information Routière (CRIR) de Metz. Cette coopération transfrontalière est d'autant plus importante que la part du trafic en transit et du trafic frontalier est importante. Avec les partenaires belges et français un plan de gestion trafic européen a été élaboré pour l'axe Bruxelles-Luxembourg-Nancy-Langres dans le cadre de CENTRICO.

Dans le passé les rôles exercés par le département des Travaux Publics en matière de transport routier, confirmés par les lois-cadres successives de l'administration des Ponts et Chaussées, se limitaient à la construction et à l'entretien des routes. Les seules interventions dans le déroulement de la circulation s'effectuaient par l'intermédiaire de la signalisation routière, tant horizontale que verticale.

C'est dans la foulée des programmes européens, tâchant de garantir aux populations les meilleures conditions de mobilité, que la gestion du trafic („Traffic Management“) est venue s'ajouter aux missions à accomplir par cette administration. Pour le moment cette nouvelle mission se limite au réseau autoroutier et est effectuée grâce à la mise en place du système CITA.

*

LA POLITIQUE EUROPEENNE EN MATIERE DE GESTION DU TRAFIC

Depuis 1990 la Communauté européenne a oeuvré pour la mise sur pied d'un réseau transeuropéen en matière de transport et de télécommunication. En exécution de l'article 155 (ex-article 129C) de la version consolidée du traité instituant la Communauté européenne, le réseau TEN-T („Trans-European Network – Transport“) a été créé, dont fait partie le réseau TERN („Trans-European Road Network“)

qui est un réseau d'infrastructure à haut niveau constitué presque exclusivement d'autoroutes. Le réseau TERN vise l'amélioration de la compétitivité de l'économie européenne par la mise à disposition au marché unique d'un système de transport intégré. Il s'étend sur l'Europe des quinze élargie de la Suisse et de la Norvège.

C'est en 1991 que la société sans but lucratif ERTICO, réunissant des partenaires des secteurs public et privé, a vu le jour. Le but principal de cette société est la promotion des systèmes et des services de transport intelligents (ITS: „Intelligent Transportation Systems and Services“).

Les sujets suivants font partie du programme des priorités de cette société:

- les services d'information des usagers de la route sur les conditions de circulation par radio, GMS, Internet, etc.;
- l'interopérabilité des services et systèmes de gestion du trafic;
- la propagation de la mobilité multimodale;
- les systèmes de navigation, de sécurité et de télépéage à installer dans les voitures;
- l'équipement des véhicules pour transports commerciaux (bus et camions);
- le système de navigation par satellite „Galileo“;

Les objectifs liés à ces programmes sont:

- la sauvegarde des vies humaines;
- l'accroissement de la sécurité sur les routes;
- la diminution des temps de voyages;
- la réduction des effets négatifs du transport routier sur l'environnement.

En 1996 l'Union européenne a adopté les lignes de conduite pour le réseau TEN-T, confirmant que les programmes ITS sont appelés à augmenter l'efficacité, la sécurité et le développement durable du transport par route.

Le livre blanc, définissant la politique européenne des transports à l'horizon 2010, confirme le rôle prépondérant que doivent jouer les systèmes ITS. Il est axé sur les quatre piliers:

- le rééquilibrage des modes de transports,
- la suppression des goulots d'étranglement,
- le placement des usagers au coeur de la politique des transports,
- la maîtrise de la mondialisation des transports.

Au Grand-Duché de Luxembourg, CITA contribue à la mise en oeuvre des politiques européennes en matière de transport routier.

*

LE SYSTEME CITA

Les fonctions de base du système CITA sont complétées par des fonctions additionnelles décrites sous le point B. Des nouvelles fonctions (point C) seront réalisées dans le cadre de la présente loi.

A. Les fonctions de base

A.a. Les limitations de vitesse et les interdictions de dépassement

De toutes les infrastructures routières, les autoroutes sont les plus sûres, les plus confortables et les plus performantes. La majorité des accidents sur les autoroutes ont comme cause une vitesse de circulation non adaptée à la situation. Or l'effet négatif de la vitesse est double: à côté d'une plus grande probabilité d'un accident, une vitesse trop élevée aggrave les conséquences des accidents.

Un rôle primordial revenant au système CITA est la régulation de la vitesse maximale autorisée pour l'adapter au mieux à la situation du trafic. La régulation se fait par modulation, c'est-à-dire par une réduction successive de la vitesse maximale autorisée.

Les objectifs recherchés sont:

- l'augmentation de la sécurité,

- la réduction du nombre et de la gravité des accidents,
- l’empêchement des accidents qui surviennent à la suite d’un premier accident (suraccidents),
- l’augmentation et l’équilibrage des temps intervéhiculaires,
- l’augmentation de la capacité d’évacuation des autoroutes,
- l’amélioration du niveau de service et du confort de roulement.

Il faut par ailleurs, considérer qu’une limitation identique de la vitesse maximale autorisée sur toutes les voies de circulation réduit considérablement les manoeuvres de dépassement. Dans certains cas, il peut cependant être utile de décréter aux poids lourds par une signalisation adéquate une interdiction de dépassement.

L’augmentation de la capacité d’évacuation due à la seule limitation de la vitesse reste assez faible (ordre de grandeur de 5%), par contre l’accroissement de la capacité par l’évitement d’accidents et de sur-accidents est significative (50% et plus).

Mais il ne suffit pas d’afficher les limitations de vitesse sur les Panneaux à Messages Variables (PMV), mais il faut également contrôler le respect de cette limitation et sanctionner les contrevenants. Comme les contrôles conventionnels ne sont guère possibles sur les autoroutes, il faudra recourir à la technique des contrôles-sanctions automatiques et créer, au besoin, une base légale pour ces contrôles.

Les solutions techniques, photographiant le panneau PMV avec l’affichage de la vitesse autorisée, reconnaissant les plaques minéralogiques des voitures, mesurant les vitesses pratiquées, transmettant et enregistrant ces données, existent. Une solution très sophistiquée a été développée sur l’autoroute M25 à la périphérie de Londres. La vitesse pratiquée est mesurée de deux manières différentes: une fois par radar et une deuxième fois à l’aide de deux prises de photos effectuées dans un intervalle de temps fixe, permettant à l’aide de marques apposées sur la chaussée de calculer la vitesse.

A côté des limitations de vitesse et de l’interdiction du dépassement pour camions, d’autres fonctions de base sont:

A.b. La signalisation d’un accident ou d’un bouchon

Depuis la mise en service le nombre des accidents et des accidents à la suite d’un premier accident a pu être réduit.

Des plans de gestion du trafic sont en cours d’élaboration pour qu’en cas de fermeture de l’autoroute, le trafic puisse être évacué par des itinéraires de remplacement.

Les procédures d’intervention sur autoroute sont déterminées afin d’améliorer la coordination des différentes instances publiques intervenant lors d’incidents ou d’accidents.

A.c. L’affichage des conditions météorologiques et de l’état de la chaussée

A côté de l’affichage des conditions météorologiques et de l’état de la chaussée (neige, brouillard, pluie, verglas, aquaplanage), les données recueillies par les stations météorologiques contribuent à une gestion efficace des moyens, notamment en conditions hivernales.

A.d. La signalisation des chantiers de travaux routiers

A.e. La surveillance visuelle des directions

Par la surveillance visuelle, les services de secours peuvent intervenir de manière plus ciblée et donc plus rapidement. C’est ainsi que des minutes précieuses peuvent être gagnées.

A.f. Le système d’aide à la décision pour les opérateurs

L’automatisation soulage et fournit une assistance aux opérateurs. L’intelligence du système informatique par la détection automatique d’incidents, la modulation, les propositions de scénarios d’affichage, permet de surveiller et de gérer des situations diverses dans des endroits différents. Cette fonctionnalité, qui demande à être affinée, sera de plus en plus utile avec l’accroissement du réseau sous surveillance.

B. Les fonctions additionnelles

B.a. L'information des usagers de la route

CITA ne remplit son rôle que si une grande majorité des usagers dispose de l'information pertinente dans leur langue respective et en temps réel. En effet ce n'est qu'à ce moment que l'utilisateur peut prendre la décision soit d'accepter la situation (p.ex.: incident de courte durée), soit de changer de mode de transport ou d'itinéraire.

Un des grands défis de chaque système de gestion de la circulation routière est la communication entre le centre d'informations, qui dispose de toutes les informations et les usagers de la route. Le moyen normal pour ce faire est l'utilisation des panneaux à messages variables implantés sur les infrastructures routières. L'efficacité de cette méthode de communication est bien sûr tributaire du nombre de portiques et de panneaux placés sur le terrain. Le grand avantage de ce système est de fournir des données actuelles et de les rendre accessibles à tous les usagers de la route, en recourant, autant que faire se peut, à des signaux routiers ou à des pictogrammes facilement compréhensibles.

Dans ce cadre il y a lieu de signaler l'importance de la connexion avec le système national français et les échanges avec la Belgique (centre PEREX à Namur) et l'Allemagne. Par ce biais les usagers frontaliers ou en transit peuvent être informés plus facilement.

D'autres moyens de communication sont:

- *Les messages trafic-info par radio*

De nos jours les véhicules peuvent être équipés d'une radio dotée du système RDS-TMC („Radio Data System – Traffic Message Channel“). Actuellement la couverture du système RDS-TMC s'étend sur l'Espagne, le nord de l'Italie, la France, la Suisse, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Flandre, la Suède et le Danemark.

Les centres d'informations de trafic transmettent les données vers des centres de génération automatique de messages. Les données sont continuellement mises à jour et grâce au standard européen chaque conducteur peut recevoir les messages dans sa langue natale.

L'utilisation de TMC n'est pas liée au mode de diffusion. A côté du mode RDS pour les radios FM, on peut tout aussi bien diffuser des messages TMC via la radio digitale (DAB: „Digital Audio Broadcasting“), option choisie par la Région Wallonne par exemple.

En ce qui concerne la diffusion classique sur les radios, la disponibilité d'une fréquence unique (107.7 en France ou 103.3 en Italie) est bien entendu intéressante.

- *La diffusion des informations via Internet*

Le CITA a son propre site Internet: www.cita.lu, mais met ses informations également à la disposition d'autres sites, comme p.ex.: www.rtl.lu, www.lesfrontaliers.lu où les images des caméras trafic installées sur les autoroutes et les informations sont diffusées.

Un site Internet a le désavantage de ne pas fournir des informations „embarquées“, mais d'obliger les usagers de la route à consulter les sites avant d'entamer leur voyage. Malgré cela le site du CITA est avec 25.000 contacts/jour très bien visité. Les clients potentiels sont les frontaliers et les navetteurs indigènes qui, avant de se mettre en route, se renseignent sur ce site sur les conditions de circulation sur le réseau autoroutier. Un prestataire privé offre un service personnalisé qui consiste à avertir par SMS ou courrier électronique l'utilisateur si le temps de parcours sur son itinéraire dépasse un certain seuil.

- *Les dispositifs de navigation embarqués dans les voitures*

Le fonctionnement de ce moyen de communication en ligne exige l'installation à bord des véhicules d'équipements plus ou moins sophistiqués. Les informations peuvent être communiquées par des antennes installées dans les dispositifs de balisage, sur les portiques ou par voie de satellite. La transmission des messages d'alerte et de sécurité ont lieu en temps réels. Les liaisons peuvent être unilatérales ou bidirectionnelles, c'est-à-dire qu'on peut faire contribuer les conducteurs à la détection des incidents et au recueil des données du trafic et de météo.

Malheureusement ces équipements ne sont pas encore normalisés et leur installation dans les véhicules n'est pas obligatoire. Il est clair que seuls des technologies standardisées, répandues largement et acceptées par le marché seront prises en compte. Dans ce cadre des synergies et des coopérations internationales avec les instances européennes, les prestataires de services d'information (radios, etc.), les

constructeurs automobiles, les opérateurs de télécommunications sont nécessaires. Ce nouveau mode de communication très prometteur prendra donc du temps à s'installer sur nos réseaux routiers.

B.b. La sécurité dans les tunnels

Des contraintes environnementales, comme la conservation du paysage et la protection des populations contre les nuisances émises par le trafic, font qu'au Luxembourg, tout comme dans beaucoup d'autres pays, un certain nombre de tronçons d'autoroute sont enfouis dans le sol. Or les récents accidents dans les tunnels du Mont-Blanc, du Tauern et du Gothard ont montré que malgré une haute technicité des installations de surveillance, des déficiences de sécurité dans ces ouvrages subsistent.

Une bonne exploitation d'un tunnel ne peut donc pas se limiter aux fonctions usuelles d'une gestion de trafic pratiquées en section courante, mais doit également englober le contrôle et la surveillance des équipements de sécurité et l'organisation des secours en cas d'accident.

Les missions revenant au CITA en matière de sécurité dans les tunnels sont multiples:

- équiper les tunnels de systèmes de gestion du trafic capables d'éviter des engorgements dans les tunnels;
- contrôler le respect des règles de circulation à l'approche et à l'intérieur des tunnels;
- organiser la fermeture totale ou partielle des voies de circulation pour les besoins de travaux d'entretien ou de travaux programmés;
- informer rapidement les usagers à l'intérieur ou à l'approche du tunnel en cas d'incident ou d'accident;
- veiller à l'application des directives internationales sur l'aménagement et la signalisation des sorties de secours et l'installation des équipements de ventilation;
- organiser des campagnes d'information et de sensibilisation des usagers de la route sur la conduite et le comportement corrects dans les tunnels en cas normal et en cas d'accident;
- intervenir dans la circulation pour faciliter et accélérer l'arrivée sur les lieux des équipes d'intervention;
- établir des itinéraires de remplacement permettant au trafic de contourner les tunnels;
- mettre au point avec les autres acteurs (Police Grand-Ducale, Protection Civile, Pompiers, etc.) des plans d'intervention d'urgence;
- être l'organe de coordination de la supervision des incidents dans les tunnels routiers et des organismes de contrôle des tunnels;
- organiser périodiquement des exercices de maîtrise des incendies et de sauvetage;
- répertorier et analyser toutes les données de tous les incidents dans les tunnels;
- surveiller 24 heures sur 24 les tunnels. Cette surveillance par les opérateurs est facilitée grâce à des vues techniques dans le système de supervision qui donnent un aperçu synthétique et ergonomique de la situation dans les tunnels.

C. Les nouvelles fonctions

La structuration du réseau autoroutier du Grand-Duché date de la fin des années 1960, donc d'une époque où s'annonçait la libre circulation des biens au niveau européen. Par crainte que le pays se retrouve isolé dans ce grand marché unique, les concepteurs d'antan ont imaginé un réseau autoroutier formé de trois axes principaux reliant la Ville de Luxembourg aux capitales européennes des pays limitrophes, à savoir Bruxelles par l'autoroute d'Arlon, Bonn par l'autoroute de Trèves et Strasbourg/Paris par l'autoroute de Thionville. Les principales autoroutes nationales, à savoir l'autoroute d'Esch et la Route du Nord, convergent également vers la capitale. Seule la Collectrice du Sud et la Route de la Sarre (A13) font exception à cette règle de structuration radiale et relient dans un mouvement tangentiel le bassin minier du Luxembourg au Land de la Sarre.

Les inconvénients de cette structure particulière sont multiples:

- réseau ramifié sans maillage et interconnexions s'opposant à une organisation rationnelle de la circulation et un équilibrage des flux sur les axes par des échanges à l'intérieur du réseau autoroutier;

- occupation, voire gaspillage, des capacités d'évacuation sur le boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg par un trafic de poids lourds en croissance permanente y passant en simple transit;
- surcharges régulières des principaux axes d'accès à la capitale qui est le plus grand centre d'attraction du pays, aggravées par le flux des frontaliers,
- nécessité de déverser au moindre incident ou accident la totalité du trafic sur le réseau de la voirie normale. Ces problèmes d'ordre structurel, combinés à une augmentation incessante des besoins en mobilité, représentent les plus grands défis auxquels se voit confrontée notre société. Afin d'y remédier, un système intégré de la mobilité et du développement territorial est en cours d'élaboration. (projet IVL: „Integratives Verkehrs- und Landesraum-Entwicklungskonzept“).

Le CITA a un rôle prédominant à jouer pour satisfaire à ces objectifs et pour garantir les meilleures conditions de sécurité et de confort aux usagers de la route. Pour y parvenir, il faudra prévoir une multitude de nouvelles fonctions:

C.a. L'intégration des routes annexes dans le système CITA

Les défauts dus au manque d'un réseau de grande voirie maillé et interconnecté peuvent être partiellement compensés par l'intégration dans le système CITA des routes annexes assurant la liaison entre différentes autoroutes, garantissant la connexion aux réseaux limitrophes (comme le contournement de Pétange ou la liaison de Micheville) ou élargissant le réseau par des voies d'ordre supérieur partant des échangeurs existants.

Les avantages se situent sur le plan de l'information des usagers tant sur les conditions de circulation sur les routes annexes que sur les autoroutes vers lesquelles elles convergent. Cette intégration nécessaire se matérialise par une surveillance en temps réel et la gestion des événements „trafic“ reçus par la Police Grand-Ducale à travers la messagerie.

C.b. Les temps de parcours

L'affichage du temps de parcours sur certains itinéraires informe les usagers de la route sur les conditions de circulation sur l'ensemble des parties susceptibles de se trouver sur leur itinéraire et les avertit des problèmes potentiels de surcharge qu'ils peuvent rencontrer. L'objectif est de maintenir les usagers sur les autoroutes qui, même en cas de surcharge ponctuelle, sont toujours plus performantes, plus rapides et plus sûres que les routes du réseau de la voirie normale. Le système actuel, très simpliste, sera perfectionné à l'aide de nouveaux logiciels en voie d'élaboration.

C.c. La gestion des accès autoroutiers

Mis à part le contrôle des gabarits et la détection des voitures fantômes, le but principal de cette fonction est la régulation des débits affluant vers les autoroutes. Il faut en effet se rappeler en mémoire que pour un même nombre de voies, la capacité d'une autoroute est le double de celle d'une route normale (environ 20.000 pour une route à 2x1 voie, contre 80.000 pour une autoroute à 2x2 voies, chaque fois les deux sens de circulation confondus).

Par la limitation d'accès, l'évacuation permanente d'un flux d'une double capacité sur les autoroutes peut être garantie, alors que les afflux non freinés bloqueraient totalement le trafic sur les autoroutes et conduiraient à un déversement, certes limité dans le temps, de l'ensemble de la circulation sur le réseau normal. En plus les panneaux situés aux entrées permettent une information „en amont“ des usagers.

C.d. La mobilité intermodale

Une mobilité intermodale présuppose l'équipement à un même niveau de technicité de toutes les infrastructures concernées: la route, les plates-formes d'échange et les moyens de transport en commun. L'objectif est d'informer, aux abords des échangeurs, les usagers de la route d'un côté sur les conditions de circulation sur les autoroutes et d'un autre côté sur les possibilités intermodales, par exemple de quitter l'autoroute, de laisser leur voiture sur un parking „Park and Ride“ et de continuer le voyage par les transports publics. L'avantage du changement (occasionnel) du mode de transport réside dans la continuité du voyage et le gain de temps.

D. Les perspectives d'avenir

Comme le système CITA est ouvert et extensible, des besoins futurs éventuels comme le télépéage, des systèmes de radio-navigation par satellite (Galileo) ou l'extension sur les aires urbaines peuvent être intégrés.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1, article 2 et article 3

Actuellement, l'unique disposition législative concernant le projet „CITA“ est intégrée dans l'article 6 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds de routes.

Comme en l'espèce il s'agit d'infrastructures importantes et durables, l'investissement doit être autorisé par un texte de loi, en l'occurrence par les articles 1 et 2 du projet de loi sous rubrique.

Une partie du projet a déjà été mise en place sur base de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée et a partant été financée à charge des crédits du Fonds des routes. Mais d'un côté des nouvelles fonctionnalités, comme par exemple la surveillance des tunnels seront mises en place et d'autre côté le réseau autoroutier s'agrandira dans les années à venir par l'A 7 („Route du Nord“) et l'A 13 („Autoroute de la Sarre“) de sorte que des dépenses supplémentaires sont inévitables.

Pour plus de lisibilité, l'entièreté de l'investissement prévu a été reprise à l'article 2, y compris les dépenses couvertes par l'amendement du 26 mai 1998 de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée.

Article 4

L'article 16 alinéa 2 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est modifié dans le sens que les frais de maintenance et d'entretien du centre de contrôle du trafic sont également imputables au Fonds des routes. Il s'agit en l'occurrence de l'entretien technique des équipements et de la maintenance de l'informatique et du réseau de télécommunication.

*

DEVIS ESTIMATIF

Indice semestriel des prix à la construction 563,36 (1.4.2002)

Infrastructures

EUR TTC

<i>Phase 1</i> (A3 – Autoroute de Thionville, A6 – Autoroute d’Arlon, système du Centre de contrôle et gestion projet): fin 2000	19.300.000
Gestion de projet	450.000
Etudes et assistance technique	2.402.000
Système informatique du Centre de contrôle du trafic	2.597.000
Réseau de terrain	3.466.000
Signalisation, comptage et vidéo	4.527.000
Météo	432.000
Communication	3.057.000
Tunnels	834.000
Soutien financier UE	-700.000
Divers et imprévus	2.235.000
<i>Phases 2 & 3</i> (A1 – Autoroute de Trèves, A4 – Autoroute d’Esch et A13 – Collectrice du Sud): fin 2002	17.000.000
Etudes et assistance technique	0
Réseau de terrain	5.119.000
Signalisation, comptage et vidéo	6.677.000
Météo	0
Communication	4.731.000
Tunnels	706.000
Soutien financier UE	-835.000
Divers et imprévus	602.000
<i>Phase 4</i> (A13 – Liaison avec la Sarre): fin 2003	11.500.000
Etudes et assistance technique	1.122.000
Réseau de terrain	1.168.000
Signalisation, comptage et vidéo	2.580.000
Météo	472.000
Communication	1.832.000
Tunnels	3.687.000
Soutien financier UE	-88.994
Divers et imprévus	727.994
<i>Phase 5</i> (A7 - Autoroute du Nord): fin 2007	26.500.000
Etudes et assistance technique	2.200.000
Réseau de terrain	1.500.000
Signalisation, comptage et vidéo	1.300.000
Météo	370.000
Communication	2.600.000
Tunnels	17.739.000
Divers et imprévus	791.000

Phase 6 (Liaison Micheville): pour mémoire	
Coût total infrastructures	74.300.000

Extensions

Exploitation: fin 2007	4.000.000,00
Messagerie informatique avec la Police Grand-Ducale et la Protection Civile	475.000
Vues techniques tunnels	250.000
Evolution DATEX Stradanet V2	125.000
Evolution hardware et software pour phase 5	500.000
Mise en place de panneaux à messages variables (PMV) à l'approche des croix de Cessange et Gasperich	150.000
Impact de la limitation de vitesse maximale de 130 km/h	2.500.000
Gestion: fin 2007	5.500.000
Etudes pour le plan de gestion trafic	250.000
Intégration des routes annexes dans CITA	2.500.000
Etudes pour les procédures d'intervention	250.000
Gestion des accès autoroutiers	2.500.000
Information: fin 2007	2.000.000
Etudes opportunité/faisabilité systèmes d'information	250.000
Mise en oeuvre nouveaux systèmes d'information	1.500.000
Evolution système informatique „temps de parcours“	250.000
Coût total extensions	11.500.000
Coût total TTC en EUR	85.800.000

*

FICHE FINANCIERE**Coûts de consommation et d'entretien annuels**

(selon l'article 79 du chapitre 17 de la loi du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)

*Frais d'entretien et de maintenance**EUR TTC*

Informatique	250.000.-
Réseau de télécommunication	750.000.-
Entretien technique des équipements	4.000.000.-
Total arrondi des frais d'entretien et de maintenance	5.000.000.-

Frais de personnel

Les frais de personnel sont fonction du mode de gestion retenu.

*

CALENDRIER PREVISIONNEL

	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>
Phase 1	████████████████████										
Phases 2 + 3			████████████████████								
Phase 4					████████████████████						
Phase 5							████████████████████				
Extensions						████████████████████					

5109/01

N° 5109¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI**ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(3.6.2003)

Par dépêche du 27 février 2003, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique qui a été élaboré par la ministre des Travaux publics. Le dossier était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un devis estimatif ainsi que d'un calendrier prévisionnel des travaux.

Le projet vise, à travers la mise en place d'un système de gestion du trafic et de l'autorisation des dépenses afférentes, à compléter les équipements et infrastructures déjà en place et à rendre possible une extension du C.I.T.A. (Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes).

Le système C.I.T.A., dont la conception remonte au milieu des années 90 et dont l'installation s'est faite progressivement jusqu'en 2000, devait apporter la réponse à des problèmes constatés dans le contexte du réseau autoroutier de l'époque. Comme ce réseau a été sensiblement complété depuis – Route du Nord, autoroute vers la Sarre – et comme la surveillance en continu des tunnels plus nombreux s'ajoute comme élément nouveau aux anciennes missions, le Centre de Contrôle du Trafic (CCT) deviendra un outil de travail d'un autre ordre. En outre, le potentiel des équipements techniques sera amélioré grâce à des extensions qui porteront sur les volets exploitation, gestion et information.

Le projet CCT se greffera sur le C.I.T.A. et le résorbera. Il n'y aura donc pas juxtaposition de deux systèmes séparés, mais unicité du système de gestion du trafic.

Le projet de loi se propose de résoudre implicitement un autre problème. Le système C.I.T.A., malgré son coût important, ne fut pas autorisé par une loi spécifique. L'article IV de la loi du 26 mai 1998 concernant le Fonds des Routes lui accordait le statut d'un „équipement de grande voirie“ et son financement se faisait par le truchement du Fonds des Routes. Les auteurs du projet de loi entendent remédier à cette situation en ancrant le CCT dans une loi spécifique et en faisant entériner par le législateur l'investissement antérieur et ceux à venir.

L'article 1er autorise la mise en place d'un système de gestion du trafic. Il autorise de même la collecte de toutes les informations sur la situation du trafic, sur l'état des infrastructures ainsi que sur les équipements. Ce qui compte dès lors, ce ne sont pas des informations à caractère personnalisé ou individualisé, mais des synthèses formées à partir de grandes masses de données. S'il est vrai que le système doit permettre, le cas échéant, la localisation de la voiture automobile particulière qui a été ou risque d'être la cause d'un accident, cette isolation d'une information spécifique a pour but principal la prévention de l'aggravation d'une situation ou, si possible, d'un accident, donc la sécurité des usagers de la route. D'après les auteurs du projet, le système n'a pour finalité ni la collecte d'informations concernant des personnes individuelles, ni la poursuite d'infractions commises sur la voie publique, telles celles en relation avec le Code de la route.

Dans la mesure où la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel serait toutefois mise en cause, il est évident que les conditions de licéité du traitement des données ainsi que les procédures d'autorisation établies par cette loi seraient à respecter.

L'article 2 du projet détermine le cadre budgétaire. La dépense totale autorisée se chiffre à 85.800.000.- euros dont 30.000.000.- euros ont déjà été investis dans le contexte de la réalisation du projet C.I.T.A.

Vu que la réalisation du projet s'étalera sur plusieurs années, la solution retenue par l'article 3 – imputation des dépenses à charge du Fonds des Routes – semble raisonnable.

L'adaptation du texte de l'article 16 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est la conséquence nécessaire de la transparence plus grande que les auteurs du projet de loi entendent instaurer quant au financement du projet CCT et de l'imputation des dépenses à charge du Fonds des Routes.

Enfin, le Gouvernement devrait clarifier le concept d'ensemble du système technique de contrôle du trafic routier. Pour le contrôle du trafic sur les autoroutes, le système CCT succède dans un intervalle de temps assez court à la première étape constituée par le C.I.T.A. La connexion du système CCT avec le réseau routier normal se limitera à la gestion de l'accès vers les autoroutes. Eu égard aux progrès techniques combinés aux avantages manifestes qu'apporte déjà le système C.I.T.A. et que ne manquera pas d'apporter encore le système CCT, ne faut-il pas prévoir d'ores et déjà la mise en place ultérieure d'un système qui prendra en charge aussi les routes nationales, les accès vers les principales agglomérations et vers les sites accueillant, au gré des manifestations et des événements, des flux importants de trafic? La réalisation d'un système autonome de contrôle des routes normales ne ferait guère de sens, et sa connexion avec le système CCT – sauf à être planifié bien à l'avance – risquerait de provoquer un réaménagement fondamental de celui-ci.

Le Conseil d'Etat peut néanmoins donner son accord avec l'ensemble du texte proposé du projet de loi.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 3 juin 2003.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

5109/02

N° 5109²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI**ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS

(4.11.2003)

La Commission se compose de: M. Nicolas STROTZ, Président-Rapporteur; MM. Jeannot BELLING, Niki BETTENDORF, Jean-Pierre KOEPP, Nico LOES, Mme Dagmar REUTER-ANGELSBURG, MM. Jos SCHEUER, John SCHUMMER, Fred SUNNEN, Lucien WEILER et Georges WOHLFART, Membres.

*

1. ANTECEDENTS

En date du 17 mars 2003, Madame la Ministre des Travaux Publics a déposé le projet sous rubrique à la Chambre des Députés. L'avis du Conseil d'Etat est parvenu à la Chambre des Députés le 3 juin 2003.

Dans la réunion du 31 janvier 2002, la Commission des Travaux Publics a analysé l'audit concernant le projet CITA, réalisé par la société ALGOE Consultants.

Dans la réunion du 24 juin 2003, la Commission des Travaux Publics a désigné son rapporteur en la personne de son président Monsieur Nicolas Strotz. Au cours de la même réunion, la Commission a procédé à l'examen des textes du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat.

La Commission des Travaux Publics a analysé et adopté le rapport écrit dans la réunion du 4 novembre 2003.

*

2. CONSIDERATIONS GENERALES**2.1. Objet de la loi**

Le présent projet de loi a pour objet la mise en place d'un système de télématique routière sous la dénomination „Centre de Contrôle du Trafic“. L'objectif du Centre de Contrôle du Trafic est de sécuriser et de fluidifier la circulation routière par une gestion du trafic efficace. Le projet a été initié suite aux programmes européens qui, depuis le début des années 1990, tâchent de garantir de meilleures conditions de mobilité aux populations notamment par la promotion de services de transport intelligents (ITS: „Intelligent Transportation Services“). Les systèmes de télématique routière font partie de ces services.

En mai 1998, l'article 6 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes a été modifié pour tenir compte de la mise en œuvre de CITA (Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes) en tant qu'équipement du réseau de la grande voirie.

Le Centre de Contrôle du Trafic à Bertrange est opérationnel depuis novembre 2000. Vu que le système, tel qu'il fonctionne à l'heure actuelle sera complété par l'ajout de nouvelles fonctionnalités et étendu sur les nouvelles autoroutes (Autoroute de la Sarre, Route du Nord) et qu'il va gérer le réseau annexe, le législateur a voulu l'ancrer dans une loi spéciale de financement.

Pour des raisons de transparence, l'ensemble de l'investissement pour la mise en place du système est repris dans le présent projet de loi, y compris l'investissement réalisé dans le cadre de l'amendement de l'article 6 du Fonds des Routes.

2.2. Description succincte des fonctions du centre de contrôle du trafic

Afin de pouvoir garantir une gestion de trafic efficace, le centre de contrôle du trafic offre un certain nombre de fonctions. Parmi les fonctions de base du système figurent:

- Les limitations de vitesse et les interdictions de dépassement. Un rôle primordial est la régulation de la vitesse maximale autorisée pour l'adapter au mieux à la situation du trafic.
- La signalisation d'un accident ou d'un bouchon. Depuis la mise en service le nombre des accidents et des accidents à la suite d'un premier accident a pu être réduit grâce à cette fonction.
- L'affichage des conditions météorologiques et de l'état de la chaussée. Ces informations sont importantes aussi bien pour les usagers que pour l'Administration des Ponts et Chaussées (service hivernal).
- La signalisation des chantiers de travaux routiers.
- La surveillance visuelle des directions. Par cette fonction, des informations comme la localisation et l'envergure d'un incident ou d'un accident peuvent être déterminées plus facilement.
- Le système d'aide à la décision pour les opérateurs. L'automatisation soulage et fournit une assistance aux opérateurs. Cette fonctionnalité, qui demande à être affinée, sera de plus en plus utile avec l'accroissement du réseau sous surveillance.

S'y ajoutent des fonctions complémentaires importantes, en l'occurrence:

- *L'information des usagers de la route.* L'objectif de cette fonction est que les usagers disposent d'une information trafic pertinente dans leur langue respective et en temps réel. Dans ce contexte le partenariat avec les radios et les autres prestataires de service est important.
- *La sécurité dans les tunnels.* L'objectif est d'éviter des incidents ou des accidents dans les tunnels, toujours plus nombreux sur le réseau routier. Les campagnes de sensibilisation et d'information jouent un rôle important dans la prévention. Les incidents doivent pouvoir être détectés rapidement. Ensuite les mesures adéquates doivent être initiées avec le concours des instances publiques compétentes.

Toutes ces nouvelles fonctions permettent d'offrir des services de confort aux usagers:

- *L'intégration des routes annexes dans le système.* Cette intégration nécessaire se matérialise surtout par la gestion des événements „trafic“ reçus par la Police Grand-Ducale à travers la messagerie;
- *Les temps de parcours.* L'objectif est de maintenir les usagers sur les autoroutes qui, même en cas de surcharge ponctuelle, sont toujours plus performantes, plus rapides et plus sûres que les routes du réseau de la voirie normale. Le système actuel sera perfectionné à l'aide de nouveaux logiciels;
- *La gestion des accès autoroutiers;*
- *La mobilité intermodale.* L'objectif est d'informer, aux abords des échangeurs, les usagers de la route d'un côté sur les conditions de circulation sur les autoroutes et d'un autre côté sur les possibilités intermodales, par exemple de garer leur voiture sur un parking „Park and Ride“ et de continuer le voyage par les transports publics.

Afin de pouvoir informer les instances publiques compétentes et les usagers sur la situation du trafic et l'état des infrastructures routières, le système doit recueillir les données des différents équipements installés aux abords du réseau routier. Pour offrir les fonctions énumérées ci-dessus, le centre de contrôle du trafic a recours à un ensemble d'équipements tels que la signalisation variable, les boucles de comptage trafic, la détection automatique d'incidents, les caméras de surveillance, les stations météorologiques, les transformateurs, l'éclairage, la ventilation dans les tunnels, la détection d'incendies, les détecteurs pour l'opacité et la concentration en monoxyde de carbone (CO), les dispositifs de surveillance des niches SOS dans les tunnels, les pompes et la transmission radio. Grâce au réseau de communication et aux ordinateurs spécialisés (PC-Classes), le centre peut commander ces équipements et obtenir les informations nécessaires à l'exploitation.

2.3. Aspects financiers

Le devis du projet de loi s'élève à 85.800.000 euros, sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux. Dans le cadre du projet CITA 30.000.000 euros ont déjà été investis. L'indice semestriel des prix à la construction s'élève à 563,36 au 1er avril 2002. Les dépenses sont imputables au Fonds des Routes.

*

3. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

D'après le Conseil d'Etat le Gouvernement devrait clarifier le concept d'ensemble du système technique de contrôle du trafic routier. Pour le contrôle du trafic sur les autoroutes, le système CCT succède dans un intervalle de temps assez court à la première étape constituée par le C.I.T.A. La connexion du système CCT avec le réseau routier normal se limitera à la gestion de l'accès vers les autoroutes. Eu égard aux progrès techniques combinés aux avantages manifestes qu'apporte déjà le système C.I.T.A. et que ne manquera pas d'apporter encore davantage le système CCT, le Conseil d'Etat se demande s'il ne faut pas prévoir la mise en place ultérieure d'un système qui prendra en charge aussi les routes nationales, les accès vers les principales agglomérations et vers les sites accueillant, au gré des manifestations et des événements, des flux importants de trafic. Dans cette optique, la réalisation d'un système autonome de contrôle des routes normales ne ferait guère de sens, et sa connexion avec le système CCT – sauf à être planifiée bien à l'avance – risquerait de provoquer un réaménagement fondamental de celui-ci. Sur ce point, il convient de préciser que le réseau annexe est pris en compte par le projet de loi notamment par le traitement des événements trafic reçus par la Police Grand-Ducale moyennant la messagerie. Il n'y aura pas de deuxième système de télématique routière pour la voirie annexe.

A l'exception de ces observations, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi sous rubrique.

*

4. TRAVAUX DE LA COMMISSION

La Chambre des Députés a adopté une motion invitant le Gouvernement à fournir une information adéquate concernant la gestion future du projet. La Ministre des Travaux Publics a par conséquent précisé que le Gouvernement entend créer un établissement public chargé de la gestion du CCT, ce qui sera fait par le biais du projet de loi 5208 ayant pour objet la création d'un établissement public sous la dénomination „Centre National de Gestion du Trafic“ pour l'exploitation du centre de contrôle du trafic, déposé le 10 septembre 2003.

D'après les explications du Ministère, le coût élevé du projet est dû au coût initial élevé du grand nombre d'équipements techniques nécessaires. L'instauration d'un contrôle électronique du trafic est basée sur une volonté politique européenne, à laquelle le Luxembourg ne saurait se soustraire.

Concernant les contacts avec l'étranger, les échanges d'ores et déjà établis entre opérateurs peuvent être intensifiés et élargis à l'avenir. A côté de ces contacts, il existe un plan de gestion du trafic régional allant de Bruxelles à Langres.

Le Ministère a en outre précisé que rien ne s'oppose à ce que des informations sur les transports en commun soient diffusées par le biais du CCT. Quant au respect de la législation sur la protection des données, le Ministère a expliqué que le système actuel n'est pas en mesure d'identifier des personnes ou des plaques d'immatriculation, du fait qu'il ne dispose pas des équipements indispensables aux contrôles de vitesse. Il est par ailleurs précisé que le système actuel permet uniquement d'établir des moyennes réalisées par l'ensemble du trafic, de sorte qu'il faudrait, le cas échéant, prévoir l'installation des radars pour répondre à une demande éventuelle. A l'occasion de l'assemblée générale de la Sécurité routière, le Ministre des Transports a signalé qu'il voudrait bien introduire un tel système permettant d'identifier des plaques d'immatriculation. Le Conseil de gouvernement ne s'est toutefois pas encore prononcé à ce sujet. A l'heure actuelle, certains problèmes subsistent en matière de compatibilité du système avec la législation relative aux données à caractère personnel, qu'il s'agit d'éradiquer au préalable.

Vu les problèmes se posant au niveau du numerus clausus dans la fonction publique, le Ministère se propose d'engager cinq employés à durée déterminée, pour assurer une permanence de deux opérateurs 24 heures sur 24, en attendant la création de l'établissement public évoqué ci-dessus ainsi qu'une meilleure coordination avec les autres acteurs concernés par les questions du trafic.

Quant à une collaboration avec les médias luxembourgeois, un projet de convention concernant la fourniture d'informations aux médias est élaboré. Il est précisé qu'il existe d'ores et déjà une étroite collaboration avec RTL, ce qui ne signifie en rien qu'une coopération avec d'autres opérateurs soit exclue.

*

5. CONCLUSION ET TEXTE COORDONNE

Ces considérations amènent la Commission des Travaux Publics à reconnaître l'utilité et la nécessité du présent projet d'investissement. Voilà pourquoi elle recommande à la Chambre des Députés de voter le projet de loi dans la version suivante:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic

Art. 1er.– Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la mise en place d'un système de gestion du trafic, dénommé „centre de contrôle du trafic“, qui recueille toutes les informations nécessaires tant sur la situation du trafic que sur l'état des infrastructures routières et de leurs équipements afin de les transmettre respectivement aux instances publiques compétentes et aux usagers des routes.

Art. 2.– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser la somme de 55.800.000.- euros compte tenu d'un investissement global de 85.800.000.- euros dont 30.000.000.- euros ont déjà été liquidés. Ce montant correspond à la valeur 563,36 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er avril 2002. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice précité.

Art. 3.– Les dépenses sont imputables au Fonds des routes.

Art. 4.– Le deuxième alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé par les dispositions suivantes:

„Les dépenses occasionnées par la réalisation du programme général d'établissement d'une grande voirie de communication, prévu à l'article 6, alinéa 1er ainsi que celles relatives à la remise en état de cette même voirie et les frais de maintenance et d'entretien du centre de contrôle du trafic sont imputables au Fonds des routes. Le Ministre des travaux publics ordonnance les montants versés au Fonds des routes.“

Luxembourg, le 4 novembre 2003

Le Président-Rapporteur,
Nicolas STROTZ

5109/03

N° 5109³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL PAR LE CONSEIL D'ETAT

(9.12.2003)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 17 novembre 2003 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 12 novembre 2003 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 3 juin 2003;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 9 décembre 2003.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5094,5098,5109,5143A,5169,5222,5255

MEMORIAL

**Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg**

**MEMORIAL**

**Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg**

RECUEIL DE LEGISLATION**A — N° 195****31 décembre 2003****Sommaire**

Règlement grand-ducal du 16 décembre 2003 fixant les coefficients d'ajustement prévus à l'article 220 du Code des assurances sociales	page 4070
Loi du 17 décembre 2003 portant approbation de l'Avenant, signé à Bruxelles, le 11 décembre 2002, à la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique en vue d'éviter les doubles impositions et de régler certaines autres questions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et le Protocole final y relatif, signés à Luxembourg, le 17 septembre 1970	4070
Loi du 18 décembre 2003 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire	4073
Loi du 19 décembre 2003 autorisant le Gouvernement à émettre en 2004 un ou plusieurs emprunts	4074
Loi du 19 décembre 2003 ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic ..	4074
Loi du 19 décembre 2003 portant création de l'établissement public «Centre National de Rééducation Fonctionnelle et de Réadaptation»	4075
Loi du 19 décembre 2003 portant modification de la loi du 12 février 1999 concernant la mise en œuvre du plan d'action national en faveur de l'emploi 1998	4078
Loi du 19 décembre 2003 portant réactivation du fonds d'équipement militaire	4081
Règlement grand-ducal du 19 décembre 2003 portant fixation des coefficients adaptant le salaire, traitement ou revenu moyen des années 1937, 1938 et 1939 devant servir de base au calcul des indemnités pour dommages corporels, aux rémunérations payées depuis le 1^{er} octobre 1944 ..	4081
Protocole d'Accord en exécution de l'article 395 du Code des assurances sociales, conclu suite à la négociation menée entre	
- l'Union des Caisses de Maladie agissant en sa qualité d'organisme gestionnaire de l'assurance dépendance, d'une part	
- et la Confédération luxembourgeoise des prestataires et ententes dans les domaines de prévention, d'aide et de soins aux personnes dépendantes, agissant en sa qualité de groupement professionnel des établissements et des prestataires d'aides et de soins au sens des articles 389 et 390 du Code des assurances sociales, d'autre part	4082
Accord général sur les privilèges et immunités du Conseil de l'Europe, signé à Paris, le 2 septembre 1949 et Protocole additionnel – Adhésion de la Bosnie-Herzégovine	4083
Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, faite à New York, le 10 juin 1958 – Adhésion du Nicaragua	4083
Amendement au paragraphe 2 de l'article 43 de la Convention relative aux droits de l'enfant, adopté à la Conférence des Etats Parties, le 12 décembre 1995 – Acceptation du Bélarus	4083
Accord européen concernant les personnes participant aux procédures devant la Cour européenne des Droits de l'Homme, signé à Strasbourg, le 5 mars 1996 – Déclaration du Royaume-Uni	4083

Règlement grand-ducal du 16 décembre 2003 fixant les coefficients d'ajustement prévus à l'article 220 du Code des assurances sociales.

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

Vu l'article 220 du Code des assurances sociales;

Vu les avis de la Chambre de travail, de la Chambre des employés privés et de la Chambre de commerce; la Chambre d'agriculture et la Chambre des métiers demandées en leurs avis;

Vu l'article 2(1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Santé et de la Sécurité sociale et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Les coefficients d'ajustement définitifs applicables aux salaires, traitements ou revenus cotisables en vue de leur ajustement au niveau de vie de l'année de base servant de référence pour le calcul des pensions sont fixés comme suit:

Année	Coefficients
1985	0,990
1986	0,968
1987	0,958
1988	0,946
1989	0,919
1990	0,907
1991	0,886
1992	0,877
1993	0,859
1994	0,845
1995	0,832
1996	0,826
1997	0,821
1998	0,811
1999	0,797
2000	0,783
2001	0,770
2002	0,760

Art. 2. Le présent règlement remplace le règlement grand-ducal du 19 décembre 2002 fixant les coefficients d'ajustement prévus à l'article 220 du Code des assurances sociales.

Art. 3. Notre Ministre de la Santé et de la Sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent règlement qui est publié au Mémorial et qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2004.

*Le Ministre de la Santé
et de la Sécurité sociale,
Carlo Wagner*

Palais de Luxembourg, le 16 décembre 2003.
Henri

Loi du 17 décembre 2003 portant approbation de l'Avenant, signé à Bruxelles, le 11 décembre 2002, à la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique en vue d'éviter les doubles impositions et de régler certaines autres questions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et le Protocole final y relatif, signés à Luxembourg, le 17 septembre 1970.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 12 novembre 2003 et celle du Conseil d'Etat du 9 décembre 2003 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique.- Est approuvé l'Avenant, signé à Bruxelles, le 11 décembre 2002, à la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique en vue d'éviter les doubles impositions et de régler certaines autres questions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et le Protocole final y relatif, signés à Luxembourg, le 17 septembre 1970.