



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5666

Projet de loi concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées

Date de dépôt : 04-01-2007

Date de l'avis du Conseil d'État : 24-04-2007

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
18-10-2007	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
04-01-2007	Déposé	5666/00	<u>6</u>
24-04-2007	Avis du Conseil d'Etat (24.4.2007)	5666/01	<u>19</u>
25-06-2007	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Travaux publics	5666/02	<u>31</u>
06-07-2007	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (6.7.2007)	5666/03	<u>40</u>
25-09-2007	Rapport de commission(s) : Commission des Travaux publics Rapporteur(s) :	5666/04	<u>43</u>
23-10-2007	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (23-10-2007) Evacué par dispense du second vote (23-10-2007)	5666/05	<u>58</u>
31-12-2007	Publié au Mémorial A n°209 en page 3644	5666	<u>61</u>

# Résumé

N° 5666

## **PROJET DE LOI**

**concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées**

Le présent projet de loi a pour objet la transposition en droit luxembourgeois de la directive 2004/54/CE.

Suite à une série d'accidents routiers de grande envergure entre 1999 et 2001, la Commission européenne avait souligné dans son livre blanc sur la politique des transports de septembre 2001 la nécessité d'envisager une Directive européenne sur l'harmonisation des normes de sécurité minimales afin de garantir un niveau de sécurité élevé pour les usagers des tunnels, notamment ceux du réseau transeuropéen de transport.

Le Parlement européen et le Conseil du 29 avril 2004 ont à cette fin adopté la directive 2004/54/CE qui vise à imposer des exigences d'ordre organisationnel et technique pour les tunnels d'une longueur supérieure à 500 mètres situés sur le réseau routier transeuropéen et à assurer ainsi un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans lesdits tunnels par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accidents. La directive s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen ayant une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

La directive 2004/54/CE définit en outre les modalités d'approbation des concepts de sécurité à prévoir et de leur mise en service dans les tunnels, tout en introduisant l'obligation de rapports à communiquer aux instances communautaires en cas d'incident et de contrôles techniques à effectuer à des intervalles réguliers. Elle règle enfin les conditions de signalisation routière à l'entrée et à l'intérieur des tunnels.

En vue de la mise en oeuvre de ces exigences, elle répartit les responsabilités afférentes entre le gestionnaire du tunnel qui doit désigner un agent de sécurité, et une autorité administrative de surveillance qui peut recourir à des entités de contrôle tierces en vue d'assumer une partie de ses missions.

Au Grand-Duché deux tunnels font partie du réseau routier transeuropéen. Il s'agit en l'espèce des tunnels „Markusbierg“ et „Mondorf“ sur la liaison vers la Sarre (A13).

Le projet de loi sous rubrique entend suivre très étroitement les dispositions de la directive à transposer. Il prévoit en outre la possibilité d'étendre par la voie d'un règlement grand-ducal à des tunnels routiers (ou autoroutiers), autres que ceux situés sur un itinéraire repris dans le réseau routier transeuropéen, les exigences de sécurité mises en avant dans la directive.

Les exigences de sécurité minimales auxquelles doivent répondre les tunnels routiers sont arrêtées par règlement grand-ducal et correspondent à l'annexe I de la directive.

En ce qui concerne la définition et la répartition des tâches prévues par la directive, l'Inspection du Travail et des Mines (ITM) assume la fonction d'autorité administrative et de ce fait elle autorise la mise en service des tunnels. L'administration des Ponts et Chaussées, quant à elle, assume la fonction de gestionnaire des tunnels exploités par l'Etat. Ce dernier désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par l'ITM et qui assume ses tâches et fonctions pour tous les tunnels visés à l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi sous rubrique.

5666/00

**N° 5666****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

**concernant les exigences de sécurité minimales applicables  
aux tunnels du réseau routier transeuropéen et modifiant**

- 1. la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées;**
- 2. le Code du Travail**

\* \* \*

*(Dépôt: le 4.1.2007)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (21.12.2006) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs .....	7
4) Commentaire des articles .....	10

\*

**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 autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen et modifiant

1. la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées;
2. le Code du Travail.

Palais de Luxembourg, le 21 décembre 2006

*Le Ministre des Travaux Publics,*

Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### **Art. 1er. *Objet et champ d'application***

(1) La présente loi a pour objet d'assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accidents.

(2) Elle s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

(3) Elle peut s'appliquer à d'autres tunnels routiers ou autoroutiers, que ceux énumérés au paragraphe 2, qui sont en exploitation, en construction ou en projet. La liste des tunnels visés par le présent paragraphe est arrêtée par voie de règlement grand-ducal.

(4) Les modalités d'application de la présente loi sont arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

### **Art. 2. *Définitions***

Au sens de la présente loi on entend par:

- a) „réseau routier transeuropéen“, le réseau routier tel que défini à la section 2 de l'annexe I de la décision No 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau routier transeuropéen de transport et illustré par des cartes géographiques et/ou décrit dans l'annexe II de ladite décision.
- b) „services d'intervention“, tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés, ou fassent partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les pompiers et les équipes de secours.
- c) „longueur du tunnel“, la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte.
- d) „autorité administrative“: l'Inspection du Travail et des Mines.
- e) „gestionnaire du tunnel“: l'organisme public responsable de la gestion du tunnel. Pour les tunnels exploités par l'Etat il s'agit de l'administration des Ponts et Chaussées.
- f) „autorité compétente“: le maître de l'ouvrage.

### **Art. 3. *Mesures de sécurité***

(1) Les exigences de sécurité minimales auxquelles doivent répondre les tunnels visés à l'article 1er sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(2) Lorsque certaines exigences structurelles prévues par le règlement grand-ducal visé au paragraphe 1er ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, l'autorité administrative visée à l'article 4 peut accepter la mise en œuvre de mesures de réduction des risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure. L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux dispositions de l'article 13.

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux tunnels dont le projet a été approuvé avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

(3) Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen l'autorité administrative informe la Commission européenne des mesures de réduction des risques acceptées comme solution de substitution et justifie sa décision.

### **Art. 4. *Autorité administrative***

(1) L'autorité administrative veille à ce que tous les aspects de la sécurité des tunnels visés à l'article 1er soient respectés et elle prend les dispositions nécessaires pour assurer la conformité avec les dispositions de la présente loi.



(2) L'autorité administrative autorise la mise en service des tunnels visés à l'article 1er.  
Les modalités y relatives sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(3) Sans préjudice d'autres dispositions législatives applicables en la matière, l'autorité administrative est habilitée à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies. Elle spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

(4) Elle veille à ce que les tâches suivantes soient assurées:

- a) tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière;
- b) mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention sans préjudice des attributions relevant de l'Administration des services de secours;
- c) définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence;
- d) mettre en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.

(5) L'autorité administrative reconnaît le gestionnaire du tunnel en sa qualité d'organisme public responsable de la gestion du tunnel.

#### **Art. 5. Gestionnaire du tunnel**

(1) Le gestionnaire du tunnel est l'organisme public responsable de la gestion du tunnel qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation.

(2) Tout incident ou accident significatif survenant dans un tunnel en construction ou en exploitation fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel.

Ce compte rendu est transmis à l'agent de sécurité, à l'autorité administrative et aux services d'intervention dans un délai maximal d'un mois.

(3) Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé au paragraphe 2, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport à l'agent de sécurité, à l'autorité administrative et aux services d'intervention au plus tard un mois après réception.

(4) Le gestionnaire du tunnel établit un dossier de sécurité conformément aux dispositions prévues par règlement grand-ducal.

(5) Pour chaque tunnel le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par l'autorité administrative.

#### **Art. 6. Agent de sécurité**

(1) L'agent de sécurité fait partie du personnel du gestionnaire du tunnel.

L'agent de sécurité coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

L'agent de sécurité est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions.

L'agent de sécurité assume ses tâches et fonctions pour tous les tunnels visées à l'article 1er.

(2) L'agent de sécurité assume les fonctions suivantes:

- a) assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels;
- b) participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence;
- c) participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'à la spécification de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation de tunnels existants;

- d) vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés, et participer à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers;
- e) émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels;
- f) vérifier que la structure et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés;
- g) participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif visé au paragraphe 2 de l'article 5.

(3) L'agent de sécurité organise des réunions de travail et de coordination avec tous les responsables impliqués dans la gestion quotidienne des tunnels ou intervenant en cas d'un sinistre.

L'agent de sécurité, qui constate des problèmes de coordination entre les différents intervenants, respectivement une divergence entre les ressources techniques et financières du gestionnaire du tunnel et les améliorations souhaitables d'un point de sécuritaire, peut demander l'appui de l'autorité administrative qui, le cas échéant, soumettra la question, en vue d'une conciliation des parties, au Conseil Supérieur de la Sécurité des Tunnels visé par l'article 16.

#### **Art. 7. Entité de contrôle**

(1) L'autorité administrative peut exercer la fonction d'entité de contrôle ou peut la déléguer à un bureau d'ingénieurs ou d'experts particulièrement qualifiés en la matière.

(2) Les contrôles, les évaluations et les tests sont effectués par l'entité de contrôle.

Toute entité procédant aux contrôles, évaluations et tests doit avoir un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et doit jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

#### **Art. 8. Notification de l'autorité administrative**

Les nom et adresse de l'autorité administrative sont notifiés à la Commission européenne.

Lors de toute modification ultérieure de ces informations la Commission européenne est informée dans les trois mois.

#### **Art. 9. Tunnels dont le projet n'est pas encore approuvé**

(1) Tout tunnel dont le projet n'a pas été approuvé par l'autorité compétente avant l'entrée en vigueur de la présente loi est soumis aux exigences de la présente loi.

(2) Ce tunnel fait l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux dispositions arrêtées par règlement grand-ducal.

#### **Art. 10. Tunnels dont le projet a été approuvé mais qui ne sont pas encore ouverts**

(1) Dans le cas de tunnels dont le projet a été approuvé mais qui n'ont pas été ouverts à la circulation publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorité administrative évalue leur conformité aux exigences de la présente loi, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu par règlement grand-ducal.

(2) Lorsque l'autorité administrative constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi, elle prévient le gestionnaire du tunnel que des mesures appropriées, nécessaires pour améliorer la sécurité, doivent être prises et elle en informe l'agent de sécurité.

Le tunnel fait ensuite l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux dispositions décrites par règlement grand-ducal.

#### **Art. 11. Tunnels déjà en exploitation**

(1) Pour les tunnels qui sont déjà ouverts à la circulation au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi l'autorité administrative évalue leur conformité sur base d'un contrôle aux exigences de la présente loi, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu par règlement grand-ducal.

(2) Si nécessaire, le gestionnaire du tunnel propose à l'autorité administrative un plan d'adaptation du tunnel aux dispositions de la présente loi ainsi que les mesures correctives qu'il compte mettre en œuvre.

L'autorité administrative approuve les mesures correctives ou demande que des modifications y soient apportées.

Si les mesures correctives comportent des modifications substantielles de la construction ou de l'exploitation, la procédure prévue par règlement grand-ducal est mise en œuvre, une fois que ces mesures ont été réalisées.

(3) Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen, l'autorité administrative présente à la Commission européenne un rapport sur la manière dont elle envisage de se conformer aux exigences de la présente loi.

(4) La rénovation des tunnels est effectuée selon un échéancier et est terminée au plus tard le 30 avril 2014.

#### **Art. 12. Contrôles périodiques**

(1) L'autorité administrative vérifie que des contrôles réguliers sont effectués par l'entité de contrôle pour s'assurer que pour les tunnels visés à l'article 1er les dispositions de la présente loi soient respectées.

(2) L'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel donné n'excède pas six ans.

(3) Lorsque, à la lumière du rapport de l'entité de contrôle, l'autorité administrative constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi, elle informe le gestionnaire du tunnel et l'agent de sécurité que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel doivent être prises.

L'autorité administrative définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

(4) Si les mesures correctives comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, le tunnel doit, une fois ces mesures réalisées, faire l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation conformément à la procédure décrite par règlement grand-ducal.

#### **Art. 13. Analyse des risques**

(1) Une analyse des risques est effectuée, lorsque cela est nécessaire, par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité présenté à l'autorité administrative.

Il s'agit d'une analyse des risques pour un tunnel donné, prenant en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

(2) Une méthodologie détaillée et bien définie, correspondant aux meilleures pratiques disponibles, est utilisée.

Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen l'autorité administrative informe la Commission européenne de la méthodologie appliquée.

#### **Art. 14. Dérogation pour innovation technique**

(1) Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites par la présente loi et les règlements pris en son exécution, l'autorité administrative peut accorder une dérogation aux exigences de la présente loi, sur la base d'une demande dûment documentée présentée par le gestionnaire du tunnel.

(2) Si l'autorité administrative a l'intention d'accorder cette dérogation, une demande de dérogation contenant la demande initiale et l'avis de l'entité de contrôle est présentée au préalable à la Commission européenne.

(3) Si, dans un délai de trois mois, ni la Commission européenne, ni un Etat membre ne formule d'objection, la dérogation est considérée comme acceptée et la Commission européenne en informe tous les Etats membres.

(4) Si des objections sont formulées, la Commission européenne fait une proposition conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2 de la directive 2004/54/CE. Si la décision est négative, l'autorité administrative n'accorde pas la dérogation.

(5) Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 s'appliquent uniquement aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

(6) Après un examen effectué conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2 de la directive 2004/54/CE, une décision d'accorder une dérogation peut autoriser l'application de la dérogation en question à d'autres tunnels.

#### **Art. 15. Etablissement de rapports**

(1) Tous les deux ans le gestionnaire du tunnel établit des rapports sur les incendies dans les tunnels et les accidents qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels, ainsi que sur leur fréquence et leurs causes.

(2) Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen, ces rapports sont évalués et les informations sur le rôle effectif et l'efficacité des installations et mesures de sécurité sont fournies par l'autorité administrative à la Commission européenne avant la fin du mois de septembre de l'année suivant la période visée par le rapport. La Commission européenne met ces rapports à la disposition de tous les Etats membres.

Le gestionnaire du tunnel établit un plan assorti d'un calendrier pour l'application progressive des dispositions de la présente loi aux tunnels déjà en exploitation, tels que décrits à l'article 11, et le transmet à la Commission européenne.

Par la suite, l'autorité administrative informe la Commission européenne tous les deux ans de l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan et des adaptations éventuelles qui lui sont apportées, et ce jusqu'à la fin de la période prévue à l'article 11, paragraphe 4.

#### **Art. 16. Conseil supérieur de la sécurité des tunnels routiers**

Il est créé un Conseil supérieur de la sécurité des Tunnels Routiers.

Le Conseil supérieur de la sécurité des Tunnels Routiers est un organe de coordination et de conciliation entre les différents départements ministériels ayant une attribution dans le domaine faisant l'objet de la présente loi.

Le Conseil est présidé par un délégué du Ministre ayant dans ses attributions l'instance publique faisant fonction d'Autorité Administrative.

Le Conseil supérieur de la sécurité des Tunnels Routiers se réunit sur demande de son président en cas de constatation de graves divergences ou problèmes de coordination entre les différents intervenants impliqués dans la gestion quotidienne des tunnels ou intervenant en cas d'un sinistre.

Le Conseil Supérieur se réunit au moins deux fois par an.

Le Conseil Supérieur a la mission de concilier les parties et d'élaborer une position commune. Les décisions du Conseil supérieur sont à approuver par le Gouvernement en conseil.

En cas de besoin, le conseil peut solliciter l'avis ou la présence d'un expert indépendant, de l'agent de sécurité ou de toute autre personne ayant une attribution dans le domaine.

Le Conseil Supérieur de la Sécurité des Tunnels Routiers se compose de représentants:

- du ministre ayant le Travail et l'Emploi dans ses attributions
- du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions

- du ministre de l'Intérieur
- du ministre ayant les Transports dans ses attributions
- du ministre ayant la Justice dans ses attributions.

Chaque ministre a droit d'être représenté par un membre effectif et un membre suppléant. Tous les membres du Conseil Supérieur sont nommés par voie d'arrêté grand-ducal.

**Art. 17. Dispositions modificatives**

(1) L'article L. 611-1 du Code du travail est complété par un point 7) libellé comme suit:

„L'Inspection du Travail et des Mines assume la fonction d'autorité administrative conformément aux dispositions de la loi du xxxxxxxx concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen et modifiant 1. la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées, 2. le Code du travail.“

(2) L'article 1er de la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées est complété par un point libellé comme suit:

„L'Administration des Ponts et Chaussées assume la fonction de gestionnaire des tunnels conformément aux dispositions de la loi du xxxxxxxx concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen et modifiant 1. la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées, 2. le Code du travail.“

(3) Par dérogation aux dispositions de l'article 15 de la loi du 23 décembre 2005 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2006, l'Inspection du Travail et des Mines est autorisée, pour les besoins de la présente loi, à procéder à l'engagement d'un fonctionnaire de la carrière supérieure scientifique, en dehors du contingent légal autorisé.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

La présente loi a pour objet la transposition en droit luxembourgeois de la directive 2004/54/CE.

La directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen vise à assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels du réseau routier transeuropéen par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accidents.

Elle s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

Au Grand-Duché deux tunnels font partie du réseau routier transeuropéen. Il s'agit en l'espèce des tunnels „Markusbiert“ et „Mondorf“ sur la liaison vers la Sarre (A13).

D'autres tunnels qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive mais pour lesquels le Gouvernement souhaite rendre applicables les mesures prévues par les présentes dispositions peuvent être définis par voie de règlement grand-ducal.

Les exigences de sécurité minimales auxquelles doivent répondre les tunnels routiers sont arrêtées par règlement grand-ducal et correspondent à l'annexe I de la directive.

Afin de garantir que les exigences de la présente loi soient correctement appliquées et que tous les aspects de la sécurité dans les tunnels soient respectés, la loi prévoit la création des structures administratives nécessaires à cet effet, à savoir: une autorité administrative, un gestionnaire des tunnels, un agent de sécurité, une entité de contrôle, un conseil supérieur de la sécurité des tunnels.

En détail la définition et la répartition des tâches énumérées ci-dessus se résume comme suit:

1) L'Inspection du Travail et des Mines assume la fonction d'autorité administrative et de ce fait elle autorise la mise en service des tunnels.

Sans préjudice d'autres dispositions législatives applicables en la matière, l'Inspection du Travail et des Mines est habilitée à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de

sécurité ne sont pas réunies. Elle spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

Elle veille à ce que les tâches suivantes soient assurées:

- a) tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière;
- b) mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention;
- c) définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence;
- d) mettre en oeuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.

La reconnaissance du gestionnaire des tunnels relève également de ses responsabilités.

Eu égard au fait qu'il s'agit ici de tâches à haute responsabilité, un poste dans la carrière supérieure scientifique est créé à cet effet dans cette administration.

2) Le gestionnaire des tunnels est l'organisme public responsable de la gestion d'un tunnel qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation.

Cette fonction est assumée par l'administration des Ponts et Chaussées pour les tunnels exploités par l'Etat.

Le gestionnaire des tunnels doit cependant disposer des ressources humaines nécessaires pour l'accomplissement des nouvelles tâches qui lui incombent.

Ces moyens en ressources humaines seront créés dans le cadre d'un projet de loi spécifique visant la réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées et non par le biais de la présente loi comme c'est le cas pour l'autorité administrative.

Le gestionnaire des tunnels désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par l'Inspection du Travail et des Mines.

L'agent de sécurité assume ses tâches et fonctions pour tous les tunnels visés à l'article 1er de la loi.

Tout incident ou accident significatif survenant dans un tunnel fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le désigné.

Celui-ci fait partie du personnel gestionnaire des tunnels.

Il coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

L'agent de sécurité est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions de son administration à ce sujet.

L'agent de sécurité organise des réunions de travail et de coordination avec tous les responsables impliqués dans la gestion quotidienne des tunnels ou intervenant en cas d'un sinistre.

3) Lorsqu'il constate des problèmes de coordination entre les différents intervenants, respectivement une divergence entre les ressources techniques et financières du gestionnaire du tunnel et les améliorations souhaitables d'un point de sécuritaire, il peut demander l'appui de l'autorité administrative qui, le cas échéant, soumettra la question, en vue d'une conciliation des parties, au Conseil Supérieur de la Sécurité des Tunnels dont les attributions sont décrites ci-après.

Il s'agit d'un organe de coordination et de conciliation entre les départements ministériels ayant une attribution dans le domaine d'application de la présente loi.

Le Conseil supérieur de la sécurité des Tunnels Routiers est un organe qui n'est pas prévu par la directive.

Il est présidé par un délégué du Ministre du Travail et de l'Emploi et se réunit sur demande de son président en cas de constatation de graves divergences ou problèmes de coordination entre les différents intervenants impliqués dans la gestion quotidienne des tunnels ou intervenant en cas d'un sinistre.

Les réunions auront lieu au moins deux fois par an.

Le Conseil a la mission de concilier les parties et d'élaborer une position commune. Les décisions du Conseil supérieur de la sécurité des Tunnels Routiers sont à approuver par le Gouvernement en conseil.

En cas de besoin, le conseil peut solliciter l'avis ou la présence d'un expert indépendant, de l'agent de sécurité ou de toute autre personne ayant une attribution dans le domaine.

Le Conseil Supérieur de la Sécurité des Tunnels Routiers se compose de représentants des départements ministériels suivants:

- Ministère du Travail
- Ministère des Travaux Publics
- Ministère de l'Intérieur
- Ministère des Transports
- Ministère de la Justice.

Chaque département a droit à un membre effectif et à un membre suppléant. Tous les membres du Conseil Supérieur sont nommés par voie de règlement grand-ducal.

Cette façon de procéder devrait permettre de coordonner de façon efficace le travail de chacune des administrations concernées.

Périodiquement sont effectués des contrôles, évaluations et tests par une entité de contrôle pour assurer que pour les tunnels les dispositions de la présente loi soient respectées.

Cette fonction peut être assumée par l'Inspection du Travail et des Mines ou par un bureau d'ingénieurs ou d'experts particulièrement qualifiés en la matière.

L'entité de contrôle jouit d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

En cas de nécessité une analyse des risques est effectuée par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire des tunnels.

L'Inspection du Travail et des Mines peut, sur la base d'une demande dûment documentée présentée par le gestionnaire du tunnel, accorder une dérogation pour innovation technique afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies prescrite par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le gestionnaire des tunnels établit des rapports sur les incendies dans les tunnels et les accidents qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels, ainsi que sur leur fréquence et leurs causes.

C'est uniquement pour les tunnels du réseau routier transeuropéen que l'autorité administrative transmet les informations et rapports à la Commission européenne.

Les modalités relatives à l'approbation du projet d'un tunnel, au dossier de sécurité, à la mise en service d'un tunnel, aux modifications et exercices périodiques sont arrêtées par règlement grand-ducal et correspondent aux dispositions de l'annexe II de la directive.

La signalisation des tunnels, telle que prévue par l'annexe III de la directive, se fait conformément aux dispositions de l'arrêté grand-ducal 1955 Code de la route qui est adapté en conséquence.

Des campagnes d'information sur la sécurité dans les tunnels devraient être organisées par le gestionnaire du tunnel en collaboration avec l'agent de sécurité et mises en oeuvre en coopération avec les parties intéressées, sur la base des travaux coordonnés d'organisations internationales.

Ces campagnes portent sur le comportement approprié que doivent adopter les usagers de la route lorsqu'ils abordent un tunnel et lorsqu'ils le traversent, en particulier dans l'éventualité d'une panne de véhicule, d'un embouteillage, d'un accident ou d'un incendie.

Des informations sur les équipements de sécurité disponibles ainsi que sur le comportement à adopter par les usagers dans les tunnels devraient être fournies dans des endroits appropriés et d'accès facile pour les usagers des tunnels.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Article 1*

La loi vise à assurer la protection des usagers de la route à l'intérieur des tunnels du réseau routier transeuropéen par la prévention d'évènements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accident.

Les dispositions de la loi visent à sécuriser la circulation dans les tunnels, mesures qui contribuent à atteindre l'objectif du législateur et du gouvernement en matière de sécurité routière qui est de réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes.

Le champ d'application de la directive englobe les tunnels routiers des réseaux de transports transeuropéens de plus de 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou à l'état de projet. En revanche, les tunnels ferroviaires ne sont pas couverts par la proposition.

A l'heure actuelle deux tunnels nationaux, à savoir les tunnels Markusberg et Mondorf, tombent sous le coup du champ d'application de la directive 2004/54/CE.

Dans un souci d'harmoniser au niveau national les exigences de sécurité minimales dans les tunnels, il a été décidé d'élargir les effets de la loi à d'autres tunnels routiers ou autoroutiers que ceux des réseaux de transports transeuropéens, qui sont en exploitation, en construction ou en projet. La liste de ces tunnels sera arrêtée par voie de règlement grand-ducal.

### *Article 2*

Dans la recherche de l'autorité pouvant assurer sans trop de difficultés la fonction autorité administrative, le choix s'est porté sur l'Inspection du Travail et des Mines. L'autorité administrative a pour mission principale de veiller à ce que tous les aspects de la sécurité des tunnels soient respectés. A l'heure actuelle, l'Inspection du Travail et des Mines exerce déjà une fonction analogue en contrôlant que les mesures de sécurité sont respectées sur les chantiers de construction. Elle est le mieux à même pour effectuer le rôle d'autorité administrative.

Pour le cas où un tunnel transfrontalier viendrait à être construit entre le Luxembourg et un pays voisin, soit chaque Etat désigne individuellement une autorité administrative, soit les deux Etats désignent une autorité administrative conjointe.

L'organisme public responsable de la gestion journalière du tunnel est qualifié de gestionnaire du tunnel pour les besoins de la présente loi. Pour les tunnels exploités par l'Etat cette fonction est endossée par l'administration des Ponts et Chaussées. A l'heure actuelle, l'administration des Ponts et Chaussées a déjà dans ses attributions la gestion du trafic sur le réseau de la grande voirie et la surveillance de la sécurité dans les tunnels.

L'autorité compétente peut être l'Etat ou une commune, qui endosse la casquette de maître de l'ouvrage lors de la construction du tunnel.

### *Article 3*

Les exigences minimales tendant à renforcer la sécurité dans les tunnels routiers visés par la loi seront arrêtées par voie de règlement grand-ducal. Ce règlement devra contenir les spécifications techniques énoncées dans les annexes I et III de la directive 2004/54/CE.

La mise en œuvre des exigences minimales nécessitant parfois le recours à des solutions techniques qui ne peuvent pas être respectées ou qui engendrent un coût exorbitant, l'autorité administrative pourra accepter la mise en œuvre d'une solution de substitution. Ces mesures de substitution ne pourront toutefois être acceptées par l'autorité administrative que si elles atteignent un niveau de sécurité au moins comparable à celui des mesures prescrites par voie de règlement grand-ducal.

### *Article 4*

Cet article définit les responsabilités et obligations incombant à l'autorité administrative.

L'Inspection du Travail et des Mines, qui exerce cette fonction d'autorité administrative, est responsable de la sécurité en général dans les tunnels et prend les dispositions nécessaires pour assurer la conformité avec les prescriptions de la loi.

L'autorité administrative devra donner son autorisation pour toute mise en service d'un nouveau tunnel ou toute reconstruction d'un tunnel existant. Elle est habilitée à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les conditions de sécurité ne sont pas réunies.



Les attributions de l'Inspection du Travail et des Mines se trouvent augmentées par l'effet de la présente loi. En vue de permettre à l'Inspection du Travail et des Mines de satisfaire au mieux à ses nouvelles compétences, un nouveau poste dans la carrière supérieure scientifique est créé à l'article 17 relatif aux dispositions modificatives.

#### *Article 5*

Cet article concerne les responsabilités et obligations incombant au gestionnaire des tunnels.

Pour chaque tunnel, qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation, l'autorité administrative reconnaît comme gestionnaire du tunnel l'organisme public ou privé responsable de la gestion du tunnel au stade concerné.

Le gestionnaire nomme un fonctionnaire en charge des questions de sécurité, qui supervise et coordonne les mesures de prévention et de sécurité.

Tout incident ou accident significatif survenant dans un tunnel fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel.

Le gestionnaire du tunnel établit un dossier de sécurité conformément aux dispositions prévues par règlement grand-ducal.

#### *Article 6*

Cet article définit la mission et les responsabilités de l'agent de sécurité.

Pour les tunnels exploités par l'Etat, l'agent de sécurité fait partie du personnel de l'administration des Ponts et Chaussées. Toutefois, dans un souci de garantir son indépendance, cet agent ne devra recevoir aucune instruction de son employeur pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers. Dans cette optique, l'agent de sécurité qui constate des problèmes de coordination entre les différents intervenants, respectivement une divergence entre les ressources techniques et financières du gestionnaire du tunnel et les améliorations souhaitables d'un point de sécuritaire, peut demander l'appui de l'autorité administrative.

L'agent de sécurité doit organiser des réunions de travail et de coordination avec tous les responsables impliqués dans la gestion quotidienne des tunnels ou intervenant en cas de sinistre.

L'agent de sécurité coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. La loi énumère les diverses fonctions assumées par l'agent. Au vu de la longueur de la liste de ces missions on devine l'importance jouée par l'agent de sécurité dans le maintien de la sécurité dans les tunnels routiers.

#### *Article 7*

L'entité de contrôle doit seconder l'autorité administrative.

Cette entité devant effectuer des contrôles, des évaluations et des tests techniques, elle doit disposer d'un niveau de compétences élevé. Il est loisible à l'autorité de contrôle de choisir d'exercer elle-même cette fonction, si elle dispose des compétences requises, ou, dans le cas contraire, de la déléguer à un bureau d'ingénieurs ou d'experts particulièrement qualifiés en la matière.

En tout état de causes, la fonction d'entité de contrôle devra être confiée à un organe jouissant d'une indépendance fonctionnelle par rapport au gestionnaire du tunnel.

#### *Article 8*

La Commission européenne souhaitant maintenir un certain regard sur l'application de la directive 2004/54/CE dans les Etats membres, l'Etat luxembourgeois devra notifier à celle-ci les nom et adresse de l'autorité administrative ainsi que toute modification ultérieure de ces informations.

#### *Articles 9, 10 et 11*

La présente loi vise les tunnels en exploitation, en construction ou en projet.

Les données de base variant selon que le tunnel est en projet, en construction ou en exploitation, des dispositions particulières sont prises pour les différentes étapes de la procédure.

Ainsi, les tunnels dont le projet n'a pas encore été approuvé par le maître de l'ouvrage au jour de l'entrée en vigueur de la présente, posent le moins de problèmes et doivent répondre aux exigences de la présente loi.

Concernant les tunnels dont le projet a été approuvé mais qui ne sont pas encore ouverts à la circulation et les tunnels déjà en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, leur mise en

conformité aux exigences de la présente loi passe par une évaluation à effectuer par l'autorité administrative. Celle-ci proposera les mesures d'amélioration à effectuer par le gestionnaire du tunnel.

Le coût des rénovations des tunnels déjà existants étant considérable, le maître de l'ouvrage est autorisé à étaler dans le temps les travaux de rénovation nécessaires pour satisfaire aux exigences de la présente loi. Les travaux devront dans tous les cas être achevés pour le 30 avril 2014, date butoir fixée par la directive 2004/54/CE.

#### *Article 12*

Le maintien d'un niveau de sécurité élevé nécessite un entretien adéquat des installations de sécurité dans les tunnels. Des contrôles réguliers sont à effectuer par l'autorité administrative. L'intervalle maximal entre les contrôles a été fixé à six ans.

L'autorité administrative définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

#### *Article 13*

Une analyse des risques est effectuée, en cas de nécessité. Cette analyse des risques prend en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

Cette analyse ne pourra être effectuée que par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle par rapport au gestionnaire du tunnel.

#### *Article 14*

Le règlement d'application de la présente loi définit les mesures de sécurité à mettre en œuvre dans les tunnels visés à l'article 1er. Il ne s'agit toutefois pas de fermer la porte à de nouvelles techniques. Des progrès techniques supplémentaires restent nécessaires pour améliorer la sécurité dans les tunnels.

A cet effet, l'autorité administrative pourra accorder une dérogation aux exigences de la loi, sur la base d'une demande dûment documentée présentée par le gestionnaire du tunnel.

Pour les seuls tunnels faisant partie du réseau routier transeuropéen, la dérogation ne pourra être accordée qu'avec l'aval de la Commission européenne.

#### *Article 15*

En vue d'évaluer l'efficacité des mesures de sécurité, le gestionnaire du tunnel établit, tous les deux ans, un rapport sur les incendies et les accidents dans les tunnels qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels, ainsi que sur leur fréquence et leurs causes.

Pour les tunnels déjà en exploitation, le gestionnaire du tunnel établit un calendrier pour leur mise en conformité progressive.

#### *Article 16*

Dans le cadre de la présente loi, plusieurs départements ministériels sont appelés à travailler ensemble. En vu d'assurer la coordination et la conciliation entre ces différents départements ministériels, il est créé un Conseil supérieur de la sécurité des tunnels routiers.

Le Conseil supérieur de la sécurité des tunnels routiers se réunit en cas de constatation de graves divergences ou problèmes de coordination entre les différents intervenants impliqués dans la gestion quotidienne des tunnels ou intervenants en cas d'un sinistre. Il doit concilier les parties et élaborer une position commune.

Les décisions du Conseil supérieur sont à approuver par le Gouvernement en conseil.

Le conseil peut, dans le cadre de sa mission, s'entourer de l'avis d'un expert indépendant, de l'agent de sécurité ou de toute autre personne ayant une attribution dans le domaine.

#### *Article 17*

La présente loi attribuant de nouvelles compétences tant à l'Inspection du Travail et des Mines qu'à l'Administration des Ponts et Chaussées, leurs lois-cadres respectives sont modifiées en conséquence.

5666/01

N° 5666<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI****concernant les exigences de sécurité minimales applicables  
aux tunnels du réseau routier transeuropéen et modifiant**

- 1. la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées;**
- 2. le Code du Travail**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(24.4.2007)

Par dépêche du 21 décembre 2006, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de loi sous rubrique qui a été élaboré par le ministre des Travaux publics.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient annexés un exposé des motifs et un commentaire des articles ainsi que le texte rectifié de la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Le Conseil d'Etat ignore si des chambres professionnelles ont été consultées, alors qu'au moment de l'adoption du présent avis aucune prise de position d'une chambre professionnelle ne lui était encore parvenue.

Les mesures destinées à reprendre en droit national interne les exigences communautaires concernant la sécurité dans certains tunnels routiers feront augmenter le coût d'aménagement et d'exploitation des tunnels visés et demanderont la mise en place de structures administratives appelées à assumer l'élaboration et la mise en œuvre des nouvelles prescriptions ainsi que leur entretien et leur contrôle. S'il peut être admis que le premier volet des dépenses identifiées ci-avant fera partie du coût des projets de construction ou de mise en conformité que le Gouvernement sera amené à soumettre à l'approbation du législateur en conformité avec l'article 99 de la Constitution, le dossier sous examen reste par contre muet sur le coût résultant des exigences administratives que demandera la mise en œuvre du projet de loi. L'impact budgétaire de ce coût administratif devrait faire l'objet de la fiche financière prévue par l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Or, cette fiche financière fait défaut dans le dossier soumis au Conseil d'Etat.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis se propose de transposer en droit luxembourgeois interne la directive 2004/54/CE précitée. Cette transposition aurait aux termes de l'article 18 de la directive dû être intervenue avant le 1er mai 2006.

L'effroi qu'avait causé auprès de la population européenne une série d'accidents routiers de grande envergure survenus dans trois longs tunnels alpins entre 1999 et 2001 (Tunnel du Mont Blanc, le 24 mars 1999; Tauern Tunnel, le 29 mai 1999; Tunnel du Saint-Gothard, le 24 octobre 2001), ainsi que les failles que ces sinistres avaient mises à jour dans les systèmes de sécurité et de protection contre les effets des accidents avaient conduit à des réactions décidées des autorités communautaires.

Déjà le 30 novembre 2001, les ministres des Transports des Etats membres directement concernés avaient, en présence de la vice-présidente de la Commission européenne en charge des transports,

solennellement déclaré à Zurich vouloir assurer la performance et la sécurité des tunnels et veiller à une application stricte de la législation en vigueur, notamment par un renforcement des contrôles, tout en développant l'équipement de sécurité et en révisant les règles de circulation et la régulation du trafic dans la région alpine.

La proposition avancée par la Commission européenne dans son livre blanc „La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix“ du 12 septembre 2001 d'un concept d'exigences minimales de sécurité dans les tunnels du réseau routier transeuropéen avait été reprise par les chefs d'Etat et de gouvernement lors du sommet européen de Laeken du 15 décembre 2001 pressant les services de la Commission à prendre d'urgence des mesures destinées à améliorer cette sécurité.

Donnant suite aux orientations politiques précitées, le Parlement et le Conseil ont adopté, sur base d'une proposition afférente de la Commission européenne, la directive 2004/54/CE précitée.

Cette directive arrête un relevé d'exigences minimales de sécurité applicables dans les tunnels du réseau transeuropéen routier. Elle définit en outre les modalités d'approbation des concepts de sécurité à prévoir et de leur mise en service dans les tunnels, tout en introduisant l'obligation de rapports à communiquer aux instances communautaires en cas d'incident et de contrôles techniques à effectuer à des intervalles réguliers. Elle règle enfin les conditions de signalisation routière à l'entrée et à l'intérieur des tunnels.

En vue de la mise en œuvre de ces exigences, elle répartit les responsabilités afférentes entre le gestionnaire du tunnel qui doit désigner un agent de sécurité, et une autorité administrative de surveillance qui peut recourir à des entités de contrôle tierces en vue d'assumer une partie de ses missions.

La directive distingue encore les conditions d'applicabilité des exigences de sécurité selon qu'il s'agit de tunnels dont le projet n'a pas encore été approuvé (article 9), de tunnels dont le projet a été approuvé mais qui ne sont pas encore ouverts à la circulation (article 10), ou de tunnels déjà en exploitation (article 11).

Le projet de loi soumis au Conseil d'Etat entend suivre très étroitement les dispositions de la directive à transposer. Il prévoit en outre la possibilité d'étendre par la voie d'un règlement grand-ducal à des tunnels routiers (ou autoroutiers), autres que ceux situés sur un itinéraire repris dans le réseau routier transeuropéen, les exigences de sécurité mises en avant dans la directive.

Selon l'exposé des motifs, deux tunnels autoroutiers situés sur le territoire luxembourgeois font partie du réseau routier transeuropéen. Il s'agit des tunnels „Markusbiërg“ et „Mondorf“ de l'autoroute A13. En appliquant les critères de sécurité de la directive à d'autres tunnels routiers d'une longueur supérieure à 500 mètres, comme prévu à titre optionnel à l'article 1er, paragraphe 2 du projet de loi, il faudrait y ajouter les tunnels „Gousselerbiërg“ et „Grouft“ situés sur la route du Nord en voie de réalisation ainsi que les tunnels du St. Esprit et le passage inférieur faisant la jonction au Dernier Sol entre l'aboutissement de la A3 (rond-point Gluck) et la Rocade de Bonnevoie.

Le Conseil d'Etat a itérativement critiqué l'option retenue par le Gouvernement lors de la transposition de directives communautaires concernant plus particulièrement le parachèvement du marché intérieur ou la mise en œuvre de la politique commune en matière de l'environnement ou de la sécurité des produits qui consiste à aller au-delà des exigences du droit communautaire à transposer. Si cette attitude critique a été dictée par le souci de ne pas hypothéquer la situation concurrentielle des entreprises luxembourgeoises, une telle retenue ne semble cependant pas de mise dans le contexte sous examen. En effet, il est difficile de comprendre pourquoi le trafic empruntant des tunnels routiers luxembourgeois situés en dehors du réseau transeuropéen devrait se contenter de standards de sécurité inférieurs à ceux valables dans les tunnels situés sur les axes de ce réseau. Dans la mesure où, selon la directive, il ne suffit pas que les autorités nationales appliquent les exigences communautaires de sécurité aux tunnels visés par la directive, mais qu'elles doivent en plus faire rapport à la Commission européenne sur les contrôles périodiques effectués et sur les incidents éventuels recensés, le Conseil d'Etat préférerait une application uniforme des critères de sécurité – nonobstant le fait que le tunnel est situé ou non sur un axe routier du réseau transeuropéen –, tout en limitant dans la loi l'obligation de rapporter à la Commission la mise en œuvre des contrôles et les incidents intervenus aux seuls tunnels visés par l'article 1er de la directive.

Pour les autres tunnels luxembourgeois à intégrer dans le champ d'application de la loi, dont notamment les tunnels existants sur le territoire de la capitale, le programme d'adaptation éventuellement requis devrait pouvoir s'inspirer sans difficulté des mesures transitoires et délais repris de l'article 11 de la directive et prévus à l'article 11 de la loi en projet.

Quant aux nombreux renvois à des mesures d'exécution réglementaires que comporte le projet de loi, le Conseil d'Etat rend attentif au fait que dans ces conditions la directive 2004/54/CE risque de n'être transposée que de façon incomplète du moment que les règlements d'exécution pertinents n'auront pas été pris à la date de l'entrée en vigueur de la loi. Il rappelle encore qu'en vertu de l'article 36 de la Constitution, „le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois“. C'est dire que „le pouvoir réglementaire d'exécution [lui] est conféré directement et expressément par la Constitution et que son exercice est subordonné à l'existence préalable d'une loi à exécuter. Du moment que la matière est fixée par la loi, le Grand-Duc peut prendre de manière spontanée des règlements, sans qu'il soit expressément habilité par la loi“<sup>1</sup>. Dans les conditions données, il s'avèrera superflu de mentionner explicitement l'exécution par voie réglementaire de nombre de dispositions légales prévues susceptibles d'être complétées par des mesures réglementaires. Dans la mesure où les exigences de sécurité s'appliquent aussi au personnel d'exploitation des tunnels, l'article 11 (5) de la Constitution érige par contre en matière réservée à la loi les mesures prévues à l'intention de ce personnel, d'éventuelles dispositions réglementaires d'exécution devant dans ces conditions être prises dans les formes de l'article 32 (3) de la Constitution. Le libellé que le Conseil d'Etat proposera ci-après à l'endroit de l'article 6 afférent de la loi en projet en tient compte.

A l'heure actuelle, le Conseil d'Etat ne se trouve saisi que d'un seul projet de règlement grand-ducal concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen qui prévoit de reprendre en droit national interne le contenu des annexes I et II de la directive 2004/54/CE. Le contenu du projet de règlement grand-ducal s'écarte dès lors de ce qu'énonce à ce sujet le commentaire des articles joint au projet de loi aux termes duquel le règlement en projet comporterait la transposition des annexes I et III de la directive.

Le Conseil d'Etat se demande encore quelle pourra être la plus-value de l'institution d'un Conseil supérieur de la sécurité des tunnels routiers, alors qu'il estime que grâce à une répartition des compétences conforme à la directive les responsabilités sont clairement identifiées en la matière. Dans la mesure où il s'agirait, le cas échéant, de procéder à des arbitrages politiques, ce rôle devrait en toute logique revenir au Conseil de gouvernement lui-même. Dans la mesure où il s'agirait uniquement de régler des questions techniques posées par les futures dispositions légales, il existe déjà à l'heure actuelle des instances interministérielles, telle la Commission de circulation de l'Etat, aptes à assumer cette fonction, permettant derechef l'économie d'une nouvelle instance gouvernementale consultative.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Intitulé*

Contrairement à ce que suggère l'intitulé qui a été retenu par les auteurs du projet de loi sous avis et qui reprend textuellement l'intitulé de la directive 2004/54/CE, le projet de loi sous examen ne vise pas uniquement les tunnels du réseau routier transeuropéen, mais est censé s'appliquer aussi à d'autres tunnels routiers luxembourgeois de même longueur que celle retenue dans la directive.

Par ailleurs, selon la solution retenue à l'article 17 (article 16 selon le Conseil d'Etat) il pourra, le cas échéant, être fait abstraction de la modification du Code du travail.

Afin d'en tenir compte, il y a lieu d'adapter cet intitulé et d'écrire:

*„Projet de loi concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant (1.) la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées (, 2. le Code du travail)“*

### *Article 1er*

Les paragraphes 1er et 2 de l'article 1er regroupent les dispositions de l'article 1er de la directive 2004/54/CE ayant trait à l'objet et au champ d'application de la directive.

Quant au paragraphe 3 qui prévoit une extension par voie de règlement grand-ducal des dispositions de la loi en projet à des tunnels situés en dehors du réseau routier transeuropéen, le Conseil d'Etat rappelle son observation formulée ci-avant dans le cadre des considérations générales. Les standards

<sup>1</sup> cf. Le Conseil d'Etat, Gardien de la Constitution et des Droits et Libertés fondamentaux, Luxembourg, 2006, p. 156.

de sécurité auxquels peut s'attendre l'automobiliste doivent être les mêmes, peu importe la situation du tunnel sur un axe du réseau routier transeuropéen ou non. Il conseille dès lors avec insistance de renoncer à la distinction prévue par les auteurs du projet de loi. A ce propos, le Conseil d'Etat propose de reprendre les dispositions des paragraphes 2 et 3 dans un seul paragraphe libellé comme suit:

„(2) Elle s'applique à tous les tunnels routiers d'une longueur supérieure à 500 mètres.“

Pour les motifs évoqués dans le cadre des considérations générales au sujet de l'application de l'article 36 de la Constitution, le paragraphe 4 s'avère superfétatoire. Le Conseil d'Etat propose de le supprimer.

#### Article 2

Par analogie à la directive à transposer, cet article comporte le relevé des définitions reprises de son article 2, complété par la définition d'autres notions essentielles du projet de loi.

Comme étant reprises de la directive, les définitions sous a), b) et c) ne donnent en principe pas lieu à observation, sauf que le Conseil d'Etat estime qu'il serait préférable de reprendre dans la définition relative aux services d'intervention la terminologie retenue à cet égard par la réglementation routière (cf. article 39, paragraphe 2 du Code de la Route) en écrivant „... y compris les services de la police, les services d'incendie, la protection civile, le service d'aide médicale urgente et les ambulances“.

Quant à la décision No 1692/96/CE à laquelle renvoie la définition sous a), il y a lieu d'écrire „décision modifiée No 1692/96/CE“, alors que cette décision a entre-temps été modifiée à deux reprises par celle No 1346/2001/CE du 22 mai 2001 (Journal Officiel de l'Union Européenne, L 185 du 6 juillet 2001) et par celle No 884/2044/CE du 29 avril 2004 (Journal Officiel de l'Union Européenne, L 167 du 30 avril 2004).

Quant aux autres définitions, le Conseil d'Etat se demande quelle peut en être l'utilité, alors qu'en vue de sa transposition la directive requiert en tout état de cause de la part des autorités nationales la désignation d'une autorité administrative en charge de la surveillance des tunnels ainsi que du ou des gestionnaires de tunnel (cf. définitions reprises sous d) et f) de l'article 2). Il propose par conséquent de désigner respectivement aux articles 4 et 5 les instances nationales compétentes pour faire fonction d'autorité administrative et de gestionnaire(s) de tunnel et de désigner dans les articles subséquents l'autorité administrative ainsi déterminée par sa dénomination légale.

Dans la mesure où le législateur préférerait néanmoins le maintien de ces définitions, le Conseil d'Etat donne à considérer que le relevé de l'article 2 devrait dans ces conditions être complété en toute logique par la définition de l'„agent de sécurité“ et de la ou des „entités de contrôle“ dont question respectivement aux articles 6 et 7 du projet de loi.

Le Conseil d'Etat s'interroge en outre sur l'opportunité d'insérer sous f) la définition de l'autorité compétente, alors que cette notion n'apparaît dans le dispositif de la loi en projet qu'au seul article 9, où le terme „autorité compétente“ peut sans problème être remplacé par la notion bien plus explicite de „maître de l'ouvrage“. En plus, la définition, partant inutile, du terme est faite pour semer la confusion entre autorité compétente et autorité administrative. Le Conseil d'Etat propose par conséquent de supprimer le point f) de l'article 2.

#### Article 3

L'article 3 reprend les dispositions des paragraphes 1er et 2 de l'article 3 de la directive 2004/54/CE.

Quant au paragraphe 1er, il est prévu de déterminer les exigences de sécurité minimales auxquelles doivent répondre les tunnels, dans un règlement grand-ducal. Comme le Conseil d'Etat se trouve par ailleurs saisi d'un projet de règlement grand-ducal portant entre autres exécution de ce paragraphe, celui-ci ne donne *a priori* pas lieu à observation. Or, contrairement aux indications du commentaire afférent à cet article, la base légale énoncée pour ce règlement grand-ducal se limite à la transposition de l'annexe I et omet d'évoquer explicitement l'annexe III de la directive ayant trait à la signalisation pour les tunnels. Le Conseil d'Etat propose dès lors de compléter le paragraphe 1er comme suit:

„(1) Les exigences de sécurité minimales auxquelles doivent répondre les tunnels visés à l'article 1er ainsi que la signalisation routière afférente sont arrêtées par règlement grand-ducal.“

Les paragraphes 2 et 3 reprennent les dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 de la directive.

L'autorité administrative est autorisée à accepter des solutions de substitution si l'application des exigences minimales de sécurité reprises à l'annexe I de la directive aboutit à des solutions qui ne

seraient pas techniquement faisables ou économiquement justifiées. *A priori*, la description de ces solutions de substitution qui fait référence à des mesures „[assurant] une protection équivalente ou supérieure“, s'avère insuffisamment précise pour garantir au maître de l'ouvrage une sécurité juridique appropriée. Or, comme l'efficacité des mesures en question doit être établie par une analyse des risques répondant aux critères légaux prévus à l'article 13, le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec la formulation du texte retenu.

Quant au deuxième alinéa du paragraphe 2, son orientation s'écarte de la disposition communautaire à transposer, le projet gouvernemental visant à ne pas considérer les tunnels dont le projet de loi a été approuvé avant l'entrée en vigueur de la loi, tandis que la directive prévoit son inapplicabilité „aux tunnels en projet visés à son article 9“, soit les tunnels dont le projet n'était pas encore approuvé avant le 1er mai 2006 (date d'échéance du délai de transposition accordée aux Etats membres). Dans l'intérêt d'une transposition conforme à la directive, le Conseil d'Etat insiste sur une adaptation du texte de l'article 3 du projet de loi reprenant le libellé de l'article 9 de la directive.

L'extension du champ d'application proposée par le Conseil d'Etat (cf. proposition de texte formulée à l'endroit du paragraphe 2 de l'article 1er) reste sans incidence sur le libellé du paragraphe 3 dont le texte a soin de préciser que l'obligation faite par l'article 3, paragraphe 2, de la directive aux Etats membres d'informer la Commission de la solution de substitution retenue est reprise pour le seul cas des tunnels faisant partie du réseau routier transeuropéen.

Enfin, les auteurs du projet de loi renoncent à mettre à profit la faculté offerte par l'article 3, paragraphe 3, de la directive d'imposer des prescriptions plus strictes que les exigences communautaires.

#### Article 4

En suivant la proposition du Conseil d'Etat faite à l'endroit de l'article 2, il y a lieu de libeller comme suit le paragraphe 1er de l'article 4 qui assure la transposition des dispositions de l'article 4 de la directive:

„(1) L'Inspection du travail et des mines est désignée comme autorité administrative au sens de la présente loi.

Elle veille à ce que tous les aspects ...“

Aux paragraphes 2, 3 et 5 de cet article, il y a lieu de remplacer la notion „autorité administrative“ par „Inspection du travail et des mines“. Par ailleurs, par référence à son observation à l'endroit des plans de sécurité mentionnés à l'article 6, paragraphe 2, le Conseil d'Etat propose de compléter le paragraphe 4 par une lettre e), libellée comme suit:

„e) veiller à l'établissement et à la tenue à jour d'un plan de sécurité à élaborer pour chaque tunnel.“

En ce qui concerne le paragraphe 2 qui renvoie à un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités selon lesquelles l'Inspection du travail et des mines autorise la mise en service des tunnels, il y a lieu tout d'abord de constater que les dispositions de transposition de l'Annexe II de la directive se trouvent intégrées dans le projet de règlement grand-ducal dont le Conseil d'Etat se trouve par ailleurs saisi depuis le 31 janvier 2007 et qui prévoit la reprise en droit national interne des Annexes I et II de la directive. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de reformuler le deuxième alinéa du paragraphe 2 comme suit:

„(2) Les modalités d'approbation des projets de tunnels, d'établissement des dossiers de sécurité afférents, d'autorisation de la mise en service des tunnels et des modifications substantielles apportées aux structures des tunnels ainsi que les modalités d'organisation d'exercices périodiques de sécurité sont arrêtées par règlement grand-ducal.“

Le paragraphe 5 apparaît comme redondant par rapport tant à la définition sous e) de l'article 2 que du paragraphe 1er de l'article 5. En effet, du moment que la loi prévoit comme critère de désignation du gestionnaire d'un tunnel sa qualité d'organisme public, la reconnaissance de cette qualité s'impose de plein droit à toute tierce personne sans que cette reconnaissance doive être explicitement répétée par une disposition légale spéciale. Le Conseil d'Etat propose par conséquent de supprimer le paragraphe 5.

Il se demande pourtant si l'opportunité du choix retenu par les auteurs du projet de loi demeure acquise dans la perspective annoncée par le Gouvernement d'évaluer les avantages de la réalisation de projets d'infrastructure futurs selon le modèle du partenariat public-privé („private public partnership“,



concept courant au Royaume-Uni et promu ces derniers temps par les instances communautaires ainsi que par certains secteurs de l'économie privée).

Enfin, il convient de noter que le projet gouvernemental ne mentionne pas l'hypothèse évoquée à l'article 4, paragraphe 3 de la directive d'un tunnel routier reliant le territoire de deux Etats membres. Si, d'après les projets en cours ou envisagés dans le cadre du développement du réseau routier national, il n'y a guère de projet de tunnel du genre envisagé, cette perspective ne saura pourtant pas être *a priori* écartée de façon définitive. Toutefois, les contraintes de l'article 99 de la Constitution, de légiférer en tout état de cause dans pareil cas de figure, comporteront la possibilité d'adapter, le cas échéant, la loi en projet en temps opportun.

#### Article 5

Dans la mesure où le Conseil d'Etat sera suivi quant à sa proposition de supprimer la définition figurant sous e) de l'article 2, le paragraphe 1er de l'article 5 n'aura pas d'effet redondant par rapport à cette définition et pourra être maintenu.

Par analogie à sa proposition de modification faite à l'endroit de l'article 4 sur la façon de désigner l'autorité administrative et nonobstant son observation concernant la perspective de construction et d'exploitation de futurs tunnels routiers selon la formule du „partenariat public-privé“, il propose de reformuler le paragraphe 1er comme suit, par référence aux définitions de la voirie figurant à l'article 5 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques:

„(1) L'Administration des ponts et chaussées est désignée gestionnaire des tunnels visés à l'article 1er et situés sur la voirie nationale.

Au cas où un tunnel visé à l'article 1er fait partie de la voirie communale, l'administration de la commune sur le territoire de laquelle il est situé est désignée gestionnaire de ce tunnel.“

Grâce au renvoi à l'article 1er retenu dans la proposition de texte ci-avant, la précision des auteurs du projet gouvernemental qu'il s'agit en l'occurrence d'un tunnel en projet, en construction ou en exploitation constituerait un double emploi et devient dès lors superflue.

Quant au cas où un futur tunnel routier de plus de 500 mètres se situera sur le point frontière avec un de nos pays voisins, le Conseil d'Etat renvoie à son observation afférente formulée à l'endroit de l'article 4.

Les paragraphes 2 et 3 reprenant les paragraphes 3 et 4 de l'article 5 de la directive ne donnent pas lieu à observation.

Au regard de ses propositions de texte concernant le deuxième alinéa du paragraphe 2 et l'ajout d'un point e) au paragraphe 4 de l'article 4, le Conseil d'Etat propose de reformuler comme suit le paragraphe 4:

„(4) Le gestionnaire désigné dans les conditions du paragraphe 1er établit pour chaque tunnel relevant de sa responsabilité le dossier de sécurité dont question à l'article 4, paragraphe 2 qui comprend notamment un plan de sécurité.“

Le Conseil d'Etat propose en outre de transférer la disposition du paragraphe 5 à l'article 6 parmi celles ayant trait à l'agent de sécurité. Le paragraphe 5 de l'article 5 en pourra être supprimé.

#### Article 6

Quant aux agents de sécurité que les gestionnaires de tunnels doivent nommer en exécution de la directive 2004/54/CE, les auteurs du projet de loi renoncent à la possibilité de choisir ceux-ci parmi les membres du personnel des services d'intervention et limitent le choix des personnes à désigner au personnel du gestionnaire du tunnel.

Le libellé du dernier alinéa du paragraphe 1er énonce la volonté des auteurs du projet de loi de désigner un seul et même agent de sécurité pour l'ensemble des tunnels. L'article 6, paragraphe 1 de la directive ne s'oppose pas à l'option d'un seul agent de sécurité, alors qu'il dispose qu'„un agent de sécurité peut assumer ses tâches et fonctions dans plusieurs tunnels d'une région donnée“. Par contre, il n'appartient pas au législateur mais au gestionnaire du tunnel de désigner cet agent. Comme le libellé retenu n'inclut par ailleurs pas la possibilité d'étendre les missions de cet agent aux tunnels dont la gestion est, le cas échéant, assurée par une administration communale, le Conseil d'Etat fait suivre une proposition de texte qui donne la souplesse nécessaire pour ce faire.

Le Conseil d'Etat note encore qu'au paragraphe 2, sous c), il est question de la définition de plans de sécurité, mais qu'il n'est nulle part spécifié à quelle instance appartient la responsabilité pour les établir. Aussi renvoie-t-il à ses propositions d'ajout d'une lettre e) au paragraphe 4 de l'article 4 et de complément de phrase in fine du paragraphe 4 de l'article 5.

Enfin, le deuxième alinéa du paragraphe 3 qui attribue une fonction d'arbitrage au Conseil supérieur de la sécurité des tunnels, dont l'introduction est prévue aux termes de l'article 16 lorsque des différends surgissent entre l'Inspection du travail et des mines et les gestionnaires de tunnels constitue une dangereuse dilution des compétences et de la responsabilité de l'autorité administrative qui doit être seule à détenir le pouvoir décisionnel en matière de sécurité des tunnels.

Au regard des observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose de modifier comme suit le paragraphe 1er de l'article 6 tout en tenant compte de sa proposition de texte relative au paragraphe 4 de l'article 4 et de la suppression proposée du paragraphe 5 de l'article 5:

„(1) Les gestionnaires désignés en vertu de l'article 4, paragraphe 1er, nomment pour un ou plusieurs tunnels relevant de leur responsabilité un ou plusieurs agents de sécurité qui sont choisis parmi les membres de leur personnel affecté, selon le cas, à la conception, à la construction ou à l'exploitation du ou des tunnels en relation avec lesquels ils assurent leur fonction. Le ou les agents désignés par l'Administration des Ponts et Chaussées peuvent, de l'accord de la ou des administrations communales concernées, assumer leur fonction également pour les tunnels dont est gestionnaire une administration communale.

L'agent de sécurité coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers de la route et du personnel d'exploitation du tunnel, en tenant compte des exigences de sécurité visées au paragraphe 1 de l'article 3.

Sa tâche porte sur toutes les questions ayant trait à la sécurité dans le tunnel en relation avec lequel il exerce sa fonction. Il accomplit sa tâche de sa propre initiative en toute indépendance par rapport aux structures hiérarchiques internes du gestionnaire du tunnel. Il ne reçoit pas d'instructions de son employeur sur ces questions.“

Le paragraphe 2 ne donne pas lieu à observation.

Quant au paragraphe 3, le Conseil d'Etat propose pour les motifs évoqués ci-avant de libeller comme suit le deuxième alinéa:

„L'agent de sécurité, qui constate ... souhaitables d'un point de vue sécuritaire, en réfère sans délai à l'Inspection du travail et des mines.“

#### Article 7

Conformément à son observation relative à l'article 4, le Conseil d'Etat propose de remplacer au paragraphe 1 la notion „autorité administrative“ par „Inspection du travail et des mines“. En outre, il constate que la qualification des bureaux d'ingénieurs ou d'experts éligibles pour assumer le rôle d'entité de contrôle se trouve déterminée au deuxième alinéa du paragraphe 2. Il propose par conséquent de supprimer les mots „particulièrement qualifiés en la matière“ au paragraphe 1er.

Alors que le recours par l'Inspection du travail et des mines à une ou plusieurs entités de contrôle est facultative aux termes du paragraphe 1er, il y a lieu de lire comme suit le paragraphe 2 de l'article sous examen:

„(2) Les contrôles, les évaluations et les tests requis dans l'intérêt de la sécurité d'un tunnel sont effectués par l'Inspection du travail et des mines ou l'entité de contrôle qu'elle a désignée à cet effet.

Toute entité ...“.

#### Article 8

Cet article assure la transposition de l'article 8 de la directive 2004/54/CE en ce qu'il prévoit que la désignation de l'Inspection du travail et des mines comme autorité administrative sera notifiée à la Commission européenne, sans pour autant préciser qui est l'autorité compétente pour faire cette notification.

Le Conseil d'Etat propose de reformuler comme suit le premier alinéa:

„Le ministre ayant l'Inspection du travail et des mines dans ses attributions notifie à la Commission européenne l'Inspection du travail et des mines en sa qualité d'autorité administrative au sens de la présente loi.“

Les dispositions du deuxième alinéa de cet article apparaissent comme superfétatoires. En effet, comme l'Inspection du travail et des mines est désignée autorité administrative dans la loi même, tout changement en la matière requerra une modification de la loi en projet. Il est dès lors inutile d'anticiper sur une telle modification éventuelle. Il échet par conséquent de supprimer le deuxième alinéa de l'article 8.

#### *Article 9*

Suite à la proposition du Conseil d'Etat de supprimer à l'article 2 la définition de l'autorité compétente, il convient de remplacer au paragraphe 1er cette notion par celle de „maître de l'ouvrage“.

En plus, il y a lieu de spécifier que sont visés les tunnels dont question à l'article 1er.

Quant au deuxième alinéa, le libellé risque de suggérer qu'il soit renvoyé à des dispositions réglementaires différentes de celles prévues à l'article 4, paragraphe 2.

Enfin, l'article 9 de la directive aurait en principe dû s'appliquer à partir du 1er mai 2006, échéance du délai prévu pour sa mise en œuvre, ce à quoi la bonne pratique législative s'oppose.

Pour éviter toute discussion sur une éventuelle rétroactivité de la disposition en question, et afin d'assurer une transposition correcte de la directive, le Conseil d'Etat propose de libeller en une seule phrase les deux paragraphes de l'article 9 sous avis:

„**Art. 9.** Les tunnels qui sont visés à l'article 1er et dont le projet n'a pas été approuvé par le maître de l'ouvrage font l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux modalités de l'article 4, paragraphe 2.“

#### *Article 10*

Cet article, qui transpose l'article 10 de la directive et qui a trait aux tunnels en construction, ne donne pas lieu à observation, sauf qu'il convient de remplacer tant au paragraphe 1 qu'au paragraphe 2 la référence à un règlement grand-ducal d'exécution par celle aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 4.

#### *Article 11*

Pour des raisons de concordance rédactionnelle avec les autres dispositions de la loi en projet, dans la teneur proposée par le Conseil d'Etat, il y a lieu de procéder aux modifications qui suivent.

Au paragraphe 1er, la référence à un règlement grand-ducal pour arrêter les modalités du dossier de sécurité est à remplacer par celle au paragraphe 2 de l'article 4.

Aux paragraphes 2 et 3, il convient de remplacer à trois reprises la notion „autorité administrative“ par „Inspection du travail et des mines“. Par ailleurs, le Conseil d'Etat propose de reprendre en une seule phrase libellée comme suit les dispositions des alinéas deux et trois du paragraphe 2:

„En vue de l'autorisation du maintien en service du tunnel, l'Inspection du travail et des mines approuve les mesures correctives ou demande que des modifications y soient apportées.“

La disposition du paragraphe 4 aura avantage à se lire comme suit:

„(4) Les gestionnaires des tunnels visés à l'article 1er procéderont à la rénovation de ces tunnels selon un programme qu'ils arrêteront à cet effet et qui viendra à échéance au plus tard le 30 avril 2014.“

#### *Article 12*

Rappelant qu'en vertu de l'article 7, l'Inspection du travail et des mines peut elle-même exercer les missions qui, selon la directive, peuvent encore être confiées aux entités de contrôle, le Conseil d'Etat propose de rédiger le paragraphe 1er comme suit:

„(1) L'Inspection du travail et des mines procède à des contrôles réguliers des tunnels visés à l'article 1er qui sont destinés à garantir que les dispositions de la présente loi sont respectées ou, dans la mesure où ces contrôles sont confiés à une ou plusieurs entités de contrôle tierces, vérifie que ces contrôles sont effectivement effectués.“

Le paragraphe 2 ne donne pas lieu à observation.

Pour des raisons rédactionnelles, il y a avantage à lire le deuxième alinéa du paragraphe 3 comme suit:

„L’Inspection du travail et des mines définit les conditions de la poursuite de l’exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s’appliqueront jusqu’à ce que les mesures correctives qu’elle aura imposée soient mises en œuvre. En attendant cette mise en œuvre, elle fixe en outre toutes les autres restrictions et conditions pertinentes qui s’avèrent nécessaires à la sécurité du tunnel.“

Le Conseil d’Etat propose de remplacer la référence à „la procédure décrite par règlement grand-ducal“ prévue au paragraphe 4 par celle au paragraphe 2 de l’article 4, en écrivant „... faire l’objet d’une nouvelle autorisation d’exploitation dans les conditions de l’article 4, paragraphe 2“.

#### *Article 13*

Le contenu de cet article constitue une copie conforme de l’article 13 de la directive.

Sauf que le Conseil d’Etat propose de remplacer à deux reprises le terme „autorité administrative“ par „Inspection du travail et des mines“, cet article ne donne pas lieu à observation.

#### *Article 14*

Cet article reprend les dispositions des paragraphes 1er à 6 de l’article 14 de la directive.

Sauf à remplacer le terme „autorité administrative“ par „Inspection du travail et des mines“, le paragraphe 1er ne donne pas lieu à observation.

Le Conseil d’Etat propose par ailleurs de regrouper les paragraphes 2 à 5 dans un paragraphe unique libellé comme suit:

„(2) Si l’Inspection du travail et des mines a l’intention d’accorder cette dérogation pour un tunnel du réseau routier transeuropéen, elle adresse au préalable à la Commission européenne le dossier contenant la demande initiale et l’avis qu’elle a préparé en sa qualité d’entité de contrôle ou dont elle a confié l’élaboration à une entité de contrôle tierce.

Si, dans un délai de trois mois, ni la Commission européenne ni un autre Etat membre de l’Union européenne ne formule pas d’objection, l’Inspection du travail et des mines accorde la dérogation.

Si des objections sont formulées et si la Commission européenne fait une proposition conformément à la procédure visée à l’article 17, paragraphe 2 de la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, l’Inspection du travail et des mines en tient compte en accordant la dérogation.

Si la décision est négative, l’Inspection du travail et des mines n’accorde pas la dérogation.“

Le Conseil d’Etat n’a pas d’objection quant au paragraphe 6 (3 selon le Conseil d’Etat), mais il donne à considérer que, le cas échéant, le libellé retenu pourra contraindre les autorités luxembourgeoises à recueillir l’accord de la Commission européenne et du comité prévu à l’article 17 de la directive pour des concepts de sécurité innovateurs qui s’appliqueront uniquement à des tunnels situés en dehors du réseau routier transeuropéen. Cette hypothèse pourrait poser problème au cas où les instances communautaires déclinent leur compétence.

#### *Article 15*

Le Conseil d’Etat estime que les rapports prévus au paragraphe 1er devront en tout état de cause être évalués et communiqués à l’Inspection du travail et des mines. La communication de ces rapports à la Commission européenne pourra par contre se limiter aux tunnels relevant du réseau routier transeuropéen. Dans ces conditions, le paragraphe 1er doit se lire comme suit:

„(1) Tous les deux ans, les gestionnaires de tunnels établissent des rapports sur les incendies dans les tunnels dont ils assument la responsabilité et sur les accidents qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels ainsi que sur leur fréquence et leurs causes.

Ces rapports sont évalués par l’agent de sécurité compétent et les informations sur le rôle effectif et l’efficacité des installations et mesures de sécurité sont communiquées à l’Inspection du travail et des mines.“

Le Conseil d’Etat pourrait encore se déclarer d’accord avec l’extension de l’obligation d’établir ces rapports à tout genre d’incidents graves susceptibles de mettre en danger les usagers de la route.

Tenant compte du nouveau libellé du paragraphe 1er, le paragraphe 2 est à adapter en conséquence:

„(2) L’Inspection du travail et des mines communique pour les tunnels du réseau routier transeuropéen les informations reçues à la Commission européenne avant la fin du mois de septembre de l’année suivant la période visée par le rapport.

Elle communique le programme de rénovation des tunnels du réseau routier transeuropéen en exploitation, prévu à l’article 11, paragraphe 4, à la Commission européenne et tient celle-ci informée tous les deux ans de l’état d’avancement de la mise en œuvre de ce programme et des adaptations éventuelles qui y sont apportées jusqu’à l’échéance du 30 avril 2014.“

#### *Article 16*

Pour les raisons plus amplement développées dans le cadre des considérations générales ci-avant et de son observation relative au Conseil supérieur de la sécurité des tunnels routiers faite à l’endroit de l’article 6, paragraphe 3, le Conseil d’Etat insiste sur la suppression de l’article 16, dont le contenu se heurte par ailleurs à la disposition de l’article 76 de la Constitution.

#### *Article 17 (16 selon le Conseil d’Etat)*

Le Conseil d’Etat donne à considérer que le texte tel que proposé au paragraphe 1er ne s’insère pas dans la logique de l’article L. 611-1 du Code du travail qui énumère les missions de l’Inspection du travail et des mines. Aussi conviendrait-il soit de modifier le texte aux fins d’en assurer la cohérence avec les points 1 à 6 de l’article L. 611-1, soit d’insérer le texte en tant que nouvel alinéa audit article, soit encore de faire purement et simplement abstraction d’une modification de l’article L. 611-1 et de relaisser le texte proposé en tant qu’article nouveau dans le dispositif de la loi en projet alors que l’article L. 611-1 dispose dans sa phrase introductive „Sans préjudice d’autres attributions qui lui sont réservées par les dispositions légales ... l’Inspection du travail et des mines ...“.

Le Conseil d’Etat a une nette préférence pour une des deux premières variantes.

L’insertion d’un nouveau point à l’article 1er de la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l’Administration des ponts et chaussées pose le même problème que celui évoqué ci-dessus. Aussi le Conseil d’Etat suggère-t-il de compléter l’article 1er de la loi précitée de 1974 par un nouvel alinéa 4. Le paragraphe 2 se lirait dès lors comme suit, compte tenu de la suggestion ci-après à l’endroit de l’intitulé abrégé:

„(2) L’article 1er de la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l’Administration des ponts et chaussées est complété par un quatrième alinéa libellé comme suit:

„L’Administration des ponts et chaussées assume la fonction de gestionnaire des tunnels situés sur la voirie nationale, conformément aux dispositions de la loi du *jj mm* 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels“.

En ce qui concerne le paragraphe 3, il est à redresser comme suit:

„(3) Par dérogation aux dispositions de l’article 16 de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses pour l’exercice 2007, ...“

#### *Article 17 (nouveau selon le Conseil d’Etat)*

Aux fins de faciliter d’éventuels renvois à la future loi, le Conseil d’Etat suggère de compléter le dispositif par un article nouveau prévoyant la possibilité de recourir à un intitulé abrégé. Cet article pourrait se lire comme suit:

##### **„Art. 17. Intitulé abrégé**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l’intitulé suivant: „Loi du *jj mm* 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 24 avril 2007.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5666/02

N° 5666<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

**concernant les exigences de sécurité minimales applicables  
aux tunnels du réseau routier transeuropéen et modifiant**

- 1. la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées;**
- 2. le Code du Travail**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (25.6.2007).....	1
2) Texte coordonné.....	3

\*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(25.6.2007)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir pour avis deux amendements au projet de loi sous objet, arrêtés par la Commission des Travaux publics lors de sa réunion du 7 juin 2007 suite à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat.

*1) Article 3. Mesures de sécurité**Texte de l'amendement concernant le paragraphe 2 alinéa 2:*

„Le présent paragraphe ne s'applique pas aux tunnels dont le projet n'a pas été approuvé avant l'entrée en vigueur de la présente loi.“

*Commentaire:*

Le paragraphe 2 alinéa 1er a trait aux solutions de substitution qui peuvent être acceptées par l'autorité administrative si l'application des exigences minimales de sécurité aboutit à des solutions qui ne seraient pas techniquement faisables ou économiquement justifiées.

Cette disposition n'est cependant pas applicable aux tunnels dont le projet n'a pas déjà été approuvé avant l'entrée en vigueur de la loi.

Cet amendement a pour objet de redresser l'erreur matérielle qui s'était glissée à l'alinéa 2 du paragraphe 2. du texte gouvernemental.

*2) Article 9. Tunnels dont le projet n'est pas encore approuvé**Texte de l'amendement:*

„Les tunnels qui sont visés à l'article 1er et dont le projet n'a pas été approuvé par le maître de l'ouvrage avant l'entrée en vigueur de la présente loi font l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux modalités de l'article 4, paragraphe 2.“



*Commentaire:*

Cette disposition concerne les tunnels en projet non encore approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi.

Ces tunnels devront dès leur conception répondre aux exigences de sécurité minimales et seront soumis aux modalités telles qu'arrêtées par l'article 4 paragraphe 2, notamment en ce qui concerne la procédure d'autorisation de mise en service.

Il est également spécifié que sont visés les tunnels mentionnés à l'article 1er de la loi.

L'amendement contient un ajout et une précision par rapport au texte initial.

\*

Afin de faciliter la lecture du texte retenu, que vous trouverez à titre d'information et sous forme de texte coordonné en annexe à la présente, la Commission tient à formuler les observations suivantes:

Dans l'intitulé de la loi il est fait abstraction d'une modification du Code du travail.

Ce faisant la Commission a adopté la troisième variante proposée par le Conseil d'Etat en relation avec l'article 16 et consistant à faire purement et simplement abstraction d'une modification de l'article L. 611-1 du Code du travail et à relaisser le texte proposé en tant qu'article nouveau dans le dispositif de la loi en projet. Le Ministère du Travail et de l'Emploi se rallie également à cette proposition.

Comme cependant l'article 4 paragraphe 1 définit l'Inspection du travail et des mines comme autorité administrative avec les missions qui sont les siennes, l'insertion d'un nouvel article devient dès lors superfétatoire.

En ce qui concerne les définitions reprises à l'article 2 la Commission a suivi les recommandations du Conseil d'Etat.

Pour les services d'intervention (point b) la terminologie retenue par la réglementation routière a été adoptée tandis que les instances nationales compétentes pour faire fonction d'autorité administrative et de gestionnaire de tunnel sont définies aux articles 4 et 5 avec leurs missions respectives. L'autorité compétente est définie à l'article 9.

Les points d), e) et f) de l'article 2 sont supprimés en conséquence.

La Commission a également fait sienne la recommandation du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 2 de l'article 4, qui a été reformulé en conséquence. Il s'agit des modalités selon lesquelles l'Inspection du travail et des mines en sa qualité d'autorité administrative autorise la mise en service des tunnels et qui sont repris dans un règlement grand-ducal.

Dans la suite et pour des raisons de concordance rédactionnelle avec les dispositions du projet de loi et sur proposition du Conseil d'Etat, les références à un règlement grand-ducal sont remplacées par celle à l'article 4 paragraphe 2.

Quant à la signalisation des tunnels, la Commission signale que sur initiative du Ministère des Transports les dispositions de l'annexe III de la directive 2004/54/CE concernant la signalisation des tunnels ont été intégrées dans un projet de règlement grand-ducal modifiant le Code de la route qui sera soumis sous peu au Conseil de Gouvernement.

Il s'ensuit que le paragraphe 1er de l'article 3 est maintenu dans sa version initiale.

\*

Copie de la présente est envoyée pour information à M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics, et à Mme Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Tout en espérant que les amendements proposés par la Commission des Travaux publics pourront être avisés par le Conseil d'Etat dans les meilleurs délais, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Lucien WEILER

\*

## TEXTE COORDONNE

### PROJET DE LOI

**concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées**

#### **Art. 1er. *Objet et champ d'application***

(1) La présente loi a pour objet d'assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accidents.

(2) Elle s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

(3) Elle peut s'appliquer à d'autres tunnels routiers ou autoroutiers, que ceux énumérés au paragraphe 2, qui sont en exploitation, en construction ou en projet. La liste des tunnels visés par le présent paragraphe est arrêtée par voie de règlement grand-ducal.

(4) Les modalités d'application de la présente loi sont arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

#### **Art. 2. *Définitions***

Au sens de la présente loi on entend par:

- a) „réseau routier transeuropéen“, le réseau routier tel que défini à la section 2 de l'annexe I de la décision *modifiée* No 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau routier transeuropéen de transport et illustré par des cartes géographiques et/ou décrit dans l'annexe II de ladite décision.
- b) „services d'intervention“, tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés, ou fassent partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, *les services d'incendie, la protection civile, le service d'aide médicale urgente et les ambulances.*
- c) „longueur du tunnel“, la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte.

#### **Art. 3. *Mesures de sécurité***

(1) Les exigences de sécurité minimales auxquelles doivent répondre les tunnels visés à l'article 1er sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(2) Lorsque certaines exigences structurelles prévues par le règlement grand-ducal visé au paragraphe 1er ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, l'autorité administrative visée à l'article 4 peut accepter la mise en œuvre de mesures de réduction des risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure. L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux dispositions de l'article 13.

*Le présent paragraphe ne s'applique pas aux tunnels dont le projet n'a pas été approuvé avant l'entrée en vigueur de la présente loi.*

(3) Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen l'autorité administrative informe la Commission européenne des mesures de réduction des risques acceptées comme solution de substitution et justifie sa décision.

#### **Art. 4. *Autorité administrative***

(1) *L'Inspection du travail et des mines est désignée comme autorité administrative au sens de la présente loi.*

Elle veille à ce que tous les aspects de la sécurité des tunnels visés à l'article 1er soient respectés et elle prend les dispositions nécessaires pour assurer la conformité avec les dispositions de la présente loi.

(2) *L'Inspection du travail et des mines* autorise la mise en service des tunnels visés à l'article 1er.

*Les modalités d'approbation des projets de tunnels, d'établissement des dossiers de sécurité afférents, d'autorisation de la mise en service des tunnels et des modifications substantielles apportées aux structures des tunnels ainsi que les modalités d'organisation d'exercices périodiques de sécurité sont arrêtées par règlement grand-ducal.*

(3) Sans préjudice d'autres dispositions législatives applicables en la matière, *l'Inspection du travail et des mines* est habilitée à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies. Elle spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

(4) Elle veille à ce que les tâches suivantes soient assurées:

- a) tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière;
- b) mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention sans préjudice des attributions relevant de l'Administration des services de secours;
- c) définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence;
- d) mettre en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.

(5) *L'Inspection du travail et des mines* reconnaît le gestionnaire du tunnel en sa qualité d'organisme public responsable de la gestion du tunnel.

#### **Art. 5. Gestionnaire du tunnel**

(1) Le gestionnaire du tunnel est l'organisme public responsable de la gestion du tunnel qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation.

(2) Tout incident ou accident significatif survenant dans un tunnel en construction ou en exploitation fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel.

Ce compte rendu est transmis à l'agent de sécurité, à *l'Inspection du travail et des mines* et aux services d'intervention dans un délai maximal d'un mois.

(3) Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé au paragraphe 2, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport à l'agent de sécurité, à l'autorité administrative et aux services d'intervention au plus tard un mois après réception.

(4) Le gestionnaire du tunnel établit un dossier de sécurité conformément aux dispositions prévues par *l'article 4, paragraphe 2*.

(5) Pour chaque tunnel le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par *l'Inspection du travail et des mines*.

#### **Art. 6. Agent de sécurité**

(1) L'agent de sécurité fait partie du personnel du gestionnaire du tunnel.

L'agent de sécurité coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

L'agent de sécurité est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions.

L'agent de sécurité assume ses tâches et fonctions pour tous les tunnels visés à l'article 1er.

(2) L'agent de sécurité assume les fonctions suivantes:

- a) assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels;
- b) participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence;
- c) participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'à la spécification de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation de tunnels existants;
- d) vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés, et participer à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers;
- e) émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels;
- f) vérifier que la structure et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés;
- g) participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif visé au paragraphe 2 de l'article 5.

(3) L'agent de sécurité organise des réunions de travail et de coordination avec tous les responsables impliqués dans la gestion quotidienne des tunnels ou intervenant en cas d'un sinistre.

L'agent de sécurité, qui constate des problèmes de coordination entre les différents intervenants, respectivement une divergence entre les ressources techniques et financières du gestionnaire du tunnel et les améliorations souhaitables d'un point de vue sécuritaire, *en réfère sans délai à l'Inspection du travail et des mines.*

#### **Art. 7. Entité de contrôle**

(1) L'Inspection du travail et des mines peut exercer la fonction d'entité de contrôle ou peut la déléguer à un bureau d'ingénieurs ou d'experts particulièrement qualifiés en la matière.

(2) Les contrôles, les évaluations et les tests requis dans l'intérêt de la sécurité d'un tunnel sont effectués *par l'Inspection du travail et des mines ou l'entité de contrôle qu'elle a désignée à cet effet.*

Toute entité procédant aux contrôles, évaluations et tests doit avoir un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et doit jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

#### **Art. 8. Notification de l'autorité administrative**

*Le ministre ayant l'Inspection du travail et des mines dans ses attributions notifie à la Commission européenne l'Inspection du travail et des mines en sa qualité d'autorité administrative au sens de la présente loi.*

#### **Art. 9. Tunnels dont le projet n'est pas encore approuvé**

*Les tunnels qui sont visés à l'article 1er et dont le projet n'a pas été approuvé par le maître de l'ouvrage avant l'entrée en vigueur de la présente loi font l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux modalités de l'article 4, paragraphe 2.*

#### **Art. 10. Tunnels dont le projet a été approuvé mais qui ne sont pas encore ouverts**

(1) Dans le cas de tunnels dont le projet a été approuvé mais qui n'ont pas été ouverts à la circulation publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi, *l'Inspection du travail et des mines évalue leur conformité aux exigences de la présente loi, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu aux dispositions de l'article 4 paragraphe 2.*

(2) Lorsque *l'Inspection du travail et des mines* constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi, elle prévient le gestionnaire du tunnel que des mesures appropriées, nécessaires pour améliorer la sécurité, doivent être prises et elle en informe l'agent de sécurité.

Le tunnel fait ensuite l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux dispositions de l'article 4 paragraphe 2.

### **Art. 11. Tunnels déjà en exploitation**

(1) Pour les tunnels qui sont déjà ouverts à la circulation au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi *l'Inspection du travail et des mines* évalue leur conformité sur base d'un contrôle aux exigences de la présente loi, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu *aux dispositions de l'article 4 paragraphe 2*.

(2) Si nécessaire, le gestionnaire du tunnel propose à *l'Inspection du travail et des mines* un plan d'adaptation du tunnel aux dispositions de la présente loi ainsi que les mesures correctives qu'il compte mettre en œuvre.

*L'Inspection du travail et des mines* approuve les mesures correctives ou demande que des modifications y soient apportées.

Si les mesures correctives comportent des modifications substantielles de la construction ou de l'exploitation, la procédure prévue par *l'article 4 paragraphe 2* est mise en œuvre, une fois que ces mesures ont été réalisées.

(3) Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen, *l'Inspection du travail et des mines* présente à la Commission européenne un rapport sur la manière dont elle envisage de se conformer aux exigences de la présente loi.

(4) La rénovation des tunnels est effectuée selon un échéancier et est terminée au plus tard le 30 avril 2014.

### **Art. 12. Contrôles périodiques**

(1) *L'Inspection du travail et des mines* procède à des contrôles réguliers des tunnels visés à *l'article 1er* qui sont destinés à garantir que les dispositions de la présente loi sont respectées ou, dans la mesure où ces contrôles sont confiés à une ou plusieurs entités de contrôle tierces, vérifie que ces contrôles sont effectivement effectués.

(2) L'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel donné n'excède pas six ans.

(3) Lorsque, à la lumière du rapport de l'entité de contrôle, *l'Inspection du travail et des mines* constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi, elle informe le gestionnaire du tunnel et l'agent de sécurité que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel doivent être prises.

*L'Inspection du travail et des mines* définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

(4) Si les mesures correctives comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, le tunnel doit, une fois ces mesures réalisées, faire l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation *dans les conditions de l'article 4, paragraphe 2*.

### **Art. 13. Analyse des risques**

(1) Une analyse des risques est effectuée, lorsque cela est nécessaire, par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité présenté à *l'Inspection du travail et des mines*.

Il s'agit d'une analyse des risques pour un tunnel donné, prenant en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

(2) Une méthodologie détaillée et bien définie, correspondant aux meilleures pratiques disponibles, est utilisée.

Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen *l'Inspection du travail et des mines* informe la Commission européenne de la méthodologie appliquée.

#### **Art. 14. Dérogation pour innovation technique**

(1) Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites par la présente loi et les règlements pris en son exécution l'*Inspection du travail et des mines* peut accorder une dérogation aux exigences de la présente loi, sur la base d'une demande dûment documentée présentée par le gestionnaire du tunnel.

(2) Si l'*Inspection du travail et des mines* a l'intention d'accorder cette dérogation, une demande de dérogation contenant la demande initiale et l'avis de l'entité de contrôle est présentée au préalable à la Commission européenne.

(3) Si, dans un délai de trois mois, ni la Commission européenne, ni un Etat membre ne formule d'objection, la dérogation est considérée comme acceptée et la Commission européenne en informe tous les Etats membres.

(4) Si des objections sont formulées, la Commission européenne fait une proposition conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2 de la directive 2004/54/CE. Si la décision est négative, l'*Inspection du travail et des mines* n'accorde pas la dérogation.

(5) Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 s'appliquent uniquement aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

(6) Après un examen effectué conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2 de la directive 2004/54/CE, une décision d'accorder une dérogation peut autoriser l'application de la dérogation en question à d'autres tunnels.

#### **Art. 15. Etablissement de rapports**

(1) *Tous les deux ans, les gestionnaires de tunnels établissent des rapports sur les incendies dans les tunnels dont ils assument la responsabilité et sur les accidents qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels ainsi que sur leur fréquence et leurs causes.*

*Ces rapports sont évalués par l'agent de sécurité compétent et les informations sur le rôle effectif et l'efficacité des installations et mesures de sécurité sont communiquées à l'Inspection du travail et des mines.*

(2) *L'Inspection du travail et des mines communique pour les tunnels du réseau routier transeuropéen les informations reçues à la Commission européenne avant la fin du mois de septembre de l'année suivant la période visée par le rapport.*

*Elle communique le programme de rénovation des tunnels du réseau routier transeuropéen en exploitation, prévu à l'article 11, paragraphe 4, à la Commission européenne et tient celle-ci informée tous les deux ans de l'état d'avancement de la mise en œuvre de ce programme et des adaptations éventuelles qui y sont apportées jusqu'à l'échéance du 30 avril 2014.*

#### **Art. 16. Dispositions modificatives**

(1) L'article 1er de la loi *modifiée* du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées est complété par un point libellé comme suit:

„L'Administration des Ponts et Chaussées assume la fonction de gestionnaire des tunnels conformément aux dispositions de la loi du *jj mm* 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi *modifiée* du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées.“

(2) *Par dérogation aux dispositions de l'article 16 de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses pour l'exercice 2007 l'Inspection du Travail et des Mines est autorisée, pour les besoins de la présente loi, à procéder à l'engagement d'un fonctionnaire de la carrière supérieure scientifique, en dehors du contingent légal autorisé.*

#### **Art. 17. Intitulé abrégé**

*La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „Loi du *jj mm* 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers“.*

Service Central des Imprimés de l'Etat

5666/03



**N° 5666<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI****concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(6.7.2007)

En application de l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, le Président de la Chambre des députés a, par courrier du 25 juin 2007, saisi le Conseil d'Etat de deux amendements adoptés par la Commission des travaux publics au sujet du projet de la loi sous objet. Au courrier en question était en outre joint un texte coordonné intégrant celles parmi les modifications du projet gouvernemental formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 24 avril 2007 que la commission parlementaire entend retenir, ainsi que les amendements sous examen. Contrairement à la lettre de saisine, le même texte coordonné entend conférer au projet de loi l'intitulé suggéré par le Conseil d'Etat dans son avis susmentionné.

*Amendement 1*

Cet amendement vise à corriger une erreur qui s'était glissée dans le texte du projet de loi gouvernemental.

Comme le nouveau texte proposé pour l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 3 est conforme aux observations afférentes du Conseil d'Etat du 24 avril 2007, il ne donne pas lieu à critique.

*Amendement 2*

L'amendement 2 précise la portée du texte proposé par le Conseil d'Etat pour l'article 9.

Cet amendement ne donne pas non plus lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 juillet 2007.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5666/04

**N° 5666<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI****concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS**

(25.9.2007)

La Commission se compose de: M. Lucien CLEMENT, Président-Rapporteur; Mmes Sylvie ANDRICH-DUVAL, Anne BRASSEUR, MM. Emile CALMES, Fernand DIEDERICH, Ali KAES, Mme Viviane LOSCHETTER, MM. Robert MEHLEN, Marcel SAUBER, Jos SCHEUER et Roland SCHREINER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés par le Ministre des Travaux publics en date du 4 janvier 2007. Le projet a été accompagné d'un exposé des motifs ainsi que d'un commentaire des articles.

Le Conseil d'Etat a rendu deux avis: le premier en date du 24 avril 2007 et le deuxième le 6 juillet 2007.

Lors de la réunion du 7 mai 2007, la Commission des Travaux publics a désigné son Président, M. Lucien Clement, comme rapporteur du projet de loi. En date du 21 mai 2007 la Commission a procédé à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 24 avril 2007. La Commission a poursuivi ses travaux lors de la réunion du 7 juin 2007. Lors de cette réunion, la Commission a adopté deux amendements qui ont été transmis au Conseil d'Etat le 25 juin 2007.

Le Conseil d'Etat a avisé les amendements parlementaires susmentionnés en date du 6 juillet 2007.

La Commission des Travaux publics s'est réunie le 10 septembre 2007 pour examiner l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 25 septembre 2007.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES****Objet de la loi**

Le présent projet de loi a pour objet la transposition en droit luxembourgeois de la directive 2004/54/CE.

Suite à une série d'accidents routiers de grande envergure entre 1999 et 2001, la Commission européenne avait souligné dans son livre blanc sur la politique des transports de septembre 2001 la nécessité d'envisager une Directive européenne sur l'harmonisation des normes de sécurité minimales afin de

garantir un niveau de sécurité élevé pour les usagers des tunnels, notamment ceux du réseau transeuropéen de transport.

Le Parlement européen et le Conseil du 29 avril 2004 ont à cette fin adopté la directive 2004/54/CE qui vise à imposer des exigences d'ordre organisationnel et technique pour les tunnels d'une longueur supérieure à 500 mètres situés sur le réseau routier transeuropéen et à assurer ainsi un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans lesdits tunnels par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accidents. La directive s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen ayant une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

La directive 2004/54/CE définit en outre les modalités d'approbation des concepts de sécurité à prévoir et de leur mise en service dans les tunnels, tout en introduisant l'obligation de rapports à communiquer aux instances communautaires en cas d'incident et de contrôles techniques à effectuer à des intervalles réguliers. Elle règle enfin les conditions de signalisation routière à l'entrée et à l'intérieur des tunnels.

En vue de la mise en oeuvre de ces exigences, elle répartit les responsabilités afférentes entre le gestionnaire du tunnel qui doit désigner un agent de sécurité, et une autorité administrative de surveillance qui peut recourir à des entités de contrôle tierces en vue d'assumer une partie de ses missions.

### **Situation au Luxembourg**

Au Grand-Duché deux tunnels font partie du réseau routier transeuropéen. Il s'agit en l'espèce des tunnels „Markusbiert“ et „Mondorf“ sur la liaison vers la Sarre (A13).

Le projet de loi sous rubrique entend suivre très étroitement les dispositions de la directive à transposer. Il prévoit en outre la possibilité d'étendre par la voie d'un règlement grand-ducal à des tunnels routiers (ou autoroutiers), autres que ceux situés sur un itinéraire repris dans le réseau routier transeuropéen, les exigences de sécurité mises en avant dans la directive.

Les exigences de sécurité minimales auxquelles doivent répondre les tunnels routiers sont arrêtées par règlement grand-ducal et correspondent à l'annexe I de la directive.

En ce qui concerne la définition et la répartition des tâches prévues par la directive, l'Inspection du Travail et des Mines (ITM) assume la fonction d'autorité administrative et de ce fait elle autorise la mise en service des tunnels. L'administration des Ponts et Chaussées, quant à elle, assume la fonction de gestionnaire des tunnels exploités par l'Etat. Ce dernier désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par l'ITM et qui assume ses tâches et fonctions pour tous les tunnels visés à l'article 1er du projet de loi sous rubrique.

\*

### **III. TRAVAUX PARLEMENTAIRES**

Les membres de la Commission des Travaux publics ont dû constater qu'il y a urgence de voter le projet de loi sous rubrique le plus vite possible par la Chambre des Députés, comme en date du 27 juin 2007 la Commission européenne a décidé d'engager devant la Cour de justice européenne une procédure contre le Luxembourg pour n'avoir ni transposé la directive concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels ni notifié les mesures de mise en oeuvre.

Après la présentation du projet de loi par le rapporteur et les explications afférentes de la part des représentants du Ministère des Travaux publics, les membres de la Commission parlementaire ont examiné en détail l'avis du Conseil d'Etat du 24 avril 2007 lors de leur réunion du 21 mai 2007.

Dans sa réunion du 7 juin 2007 la Commission des Travaux publics a adopté deux amendements au texte du projet de loi initial.

Le premier amendement a comme objet de redresser une erreur d'ordre matériel qui s'était glissée à l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 3 du texte gouvernemental.

Le deuxième amendement visant l'article 9 contient un ajout et une précision par rapport au texte initial.

Dans son avis complémentaire du 6 juillet 2007, le Conseil d'Etat a marqué son accord avec les deux amendements proposés.

Pour le détail des travaux parlementaires ainsi que des avis du Conseil d'Etat il est renvoyé au commentaire des articles.

\*

#### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Intitulé*

Le Conseil d'Etat a constaté que contrairement à ce que suggère l'intitulé retenu dans le projet initial, qui reprend textuellement l'intitulé de la directive 2004/54/CE, le projet de loi sous examen ne vise pas uniquement les tunnels du réseau routier transeuropéen, mais est censé s'appliquer aussi à d'autres tunnels routiers luxembourgeois de même longueur que celle retenue dans la directive.

Selon le Conseil d'Etat, la solution retenue à l'article 17 (qui suite à cet avis devient le nouvel article 16) permet qu'il pourra être fait abstraction de la modification du Code du Travail.

Après l'analyse approfondie du problème, la Commission parlementaire a décidé d'adopter la version proposée par le Conseil d'Etat et de supprimer dans l'intitulé la référence au Code du Travail.

##### *Article 1er*

La loi vise à assurer la protection des usagers de la route à l'intérieur des tunnels de plus de 500 m du réseau routier transeuropéen.

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 1er regroupent les dispositions de l'article 1er de la directive 2004/54/CE ayant trait à l'objet et au champ d'application de la directive.

Le paragraphe 3 prévoit une extension par voie de règlement grand-ducal des dispositions de la loi en projet à des tunnels situés en dehors du réseau routier transeuropéen. Quant à cette disposition, le Conseil d'Etat considère que les standards de sécurité auxquels peuvent s'attendre les automobilistes doivent être les mêmes, peu importe la situation du tunnel sur un axe du réseau transeuropéen ou non. La Haute Corporation propose par conséquent de renoncer à la distinction prévue par les auteurs du texte sous rubrique.

Après l'analyse de l'article 1er, la Commission se prononce en faveur du texte tel que déposé par le Gouvernement avec le motif que la version proposée par le Conseil d'Etat poserait un certain nombre de problèmes en pratique.

##### *Article 2*

Par analogie à la directive 2004/54/CE, cet article comporte le relevé des définitions reprises dans son article 2, complété par la définition d'autres notions essentielles du projet de loi.

Dans son avis du 24 avril 2007, le Conseil d'Etat estime qu'il serait préférable de reprendre dans la définition relative aux services d'intervention la terminologie retenue à cet égard par la réglementation routière (Article 39, paragraphe 2 du Code de la Route).

Après avoir consulté le Ministère des Transports, la Commission des Travaux publics décide de modifier le point b) de l'article tel que le souhaite le Conseil d'Etat et de reprendre la terminologie de l'article 39 paragraphe 2 du Code de la Route.

Pour ce qui est du point d) le Conseil d'Etat a proposé de reprendre les définitions sub d) et f) dans le cadre d'un amendement concernant l'article 4. Cependant et compte tenu du fait que le Conseil d'Etat propose en relation avec ce dernier article une définition précise de „l'autorité administrative“, que le „gestionnaire du tunnel“ tel que défini à l'article 5 restera inchangé et que „l'autorité compétente“, conformément à la recommandation du Conseil d'Etat, sera définie seulement à l'article 9, la proposition d'un amendement en relation avec les définitions précitées devient superfétatoire. Il s'ensuit que les définitions figurant à l'art. 2 sont supprimées à partir du point d).

La Commission a retenu de signaler au Conseil d'Etat pourquoi ces points ont été supprimés et comment les définitions afférentes se retrouvent dans le texte de loi.

### Article 3

Cet article reprend les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la directive 2004/54/CE.

Suite au premier avis du Conseil d'Etat, la Commission parlementaire a décidé de maintenir le paragraphe 1 tel que déposé par le Gouvernement, vu qu'après consultation du Ministère des Transports il s'avère que les dispositions de l'annexe III de la directive 2004/54/CE et concernant la signalisation des tunnels ont été intégrées dans un projet de règlement grand-ducal modifiant le Code de la Route.

En ce qui concerne le paragraphe 2, la Commission a décidé d'amender l'alinéa 2 afin de redresser l'erreur matérielle qui s'était glissée dans le texte déposé par le Gouvernement.

Dans son avis complémentaire du 6 juillet 2007, le Conseil d'Etat a marqué son accord avec le texte proposé par la Commission.

### Article 4

L'article 4 définit les responsabilités et obligations qui incombent à l'autorité administrative.

Après l'analyse de l'avis du Conseil d'Etat, la Commission est d'accord pour reformuler le paragraphe 1 tel que préconisé par le Conseil d'Etat et pour remplacer partout dans le texte du projet de loi les termes „l'autorité administrative“ par ceux de „l'Inspection du travail et des mines“.

La Commission refuse d'adopter un nouveau point e) tel que proposé par le Conseil d'Etat, comme ce texte semble trop flou.

En ce qui concerne le paragraphe 2 qui renvoie à un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités selon lesquelles l'Inspection du travail et des mines autorise la mise en service des tunnels, il y a lieu tout d'abord de constater que les dispositions de transposition de l'Annexe II de la directive sont intégrées dans le projet de règlement grand-ducal dont le Conseil d'Etat se trouve saisi depuis le 31 janvier 2007 et qui prévoit la reprise en droit national interne des Annexes I et II de la directive. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de reformuler le deuxième alinéa du paragraphe 2. La Commission suit l'avis du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat considère le paragraphe 5 comme redondant par rapport tant à la définition sous e) de l'article 2 que du paragraphe 1er de l'article 5, avec l'argument que la loi prévoit comme critère de désignation du gestionnaire d'un tunnel sa qualité d'organisme public, la reconnaissance de cette qualité s'impose de plein droit à toute tierce personne sans que cette reconnaissance doive être explicitement répétée par une disposition légale spéciale. Le Conseil d'Etat propose de supprimer le paragraphe 5.

La Commission ne partage pas l'avis du Conseil d'Etat sur le paragraphe 5 et refuse par conséquent de le supprimer.

### Article 5

L'article 5 concerne les responsabilités et obligations incombant au gestionnaire des tunnels.

Dans la mesure où le Conseil d'Etat sera suivi quant à sa proposition de supprimer la définition figurant sous e) de l'article 2, le paragraphe 1er de l'article 5 n'aura pas d'effet redondant par rapport à cette définition et pourra être maintenu.

Vu qu'au paragraphe 4 il n'est plus question d'un règlement grand-ducal, la référence afférente a été remplacée par une référence à l'article 4, paragraphe 2. Cette remarque vaut également pour d'autres articles du projet où la référence a été modifiée par analogie.

### Article 6

Cet article définit la mission et les responsabilités de l'agent de sécurité.

Le nouveau texte formulé par le Conseil d'Etat à l'endroit du paragraphe 1 ne trouve pas l'accord de la Commission, vu que certains tunnels ne relèvent pas de la compétence de l'Administration des Ponts et Chaussées et qu'il faudra par conséquent également réserver à la Ville de Luxembourg la faculté de nommer ses propres agents de sécurité. Le paragraphe 1 est par conséquent maintenu tel que formulé initialement.

Selon le Conseil d'Etat, le deuxième alinéa du paragraphe 3, qui attribue une fonction d'arbitrage au Conseil supérieur de la sécurité des tunnels, dont l'introduction est prévue aux termes de l'article 16 lorsque des différends surgissent entre l'Inspection du travail et des mines et les gestion-

naires de tunnels, constitue une dangereuse dilution des compétences et de la responsabilité de l'autorité administrative qui doit être seule à détenir le pouvoir décisionnel en matière de sécurité des tunnels.

La Commission partage l'avis de la Haute Corporation et par conséquent le paragraphe 3 de l'alinéa 2 est reformulé tel que proposé par le Conseil d'Etat, après que ce texte ait reçu l'aval de l'Inspection du Travail et des Mines, tout comme celui du Directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées et de l'agent de sécurité ff.

De même que le Conseil d'Etat, la Commission constate que le mot „vue“ manque dans l'alinéa précité, de sorte qu'il y a lieu de redresser cette erreur purement matérielle en écrivant „... d'un point de vue sécuritaire, en réfère ...“.

#### Article 7

L'article 7 a pour objet l'entité de contrôle.

Le Conseil d'Etat constate que la qualification des bureaux d'ingénieurs ou d'experts éligibles pour assumer le rôle d'entité de contrôle se trouve déterminée au deuxième alinéa du paragraphe 2. Il propose par conséquent de supprimer les mots „particulièrement qualifiés en la matière“ au paragraphe 1er.

Alors que le recours par l'Inspection du travail et des mines à une ou plusieurs entités de contrôle est facultatif aux termes du paragraphe 1er, le Conseil d'Etat estime qu'il est nécessaire de reformuler le paragraphe 2 de l'article sous examen.

La Commission partage l'avis du Conseil d'Etat.

#### Article 8

Cet article transpose l'article 8 de la directive 2004/54/CE en prévoyant que la désignation de l'Inspection du travail et des mines en tant qu'autorité administrative sera notifiée à la Commission européenne.

Dans son premier avis le Conseil d'Etat propose de reformuler comme suit le premier alinéa:

„Le ministre ayant l'Inspection du travail et des mines dans ses attributions notifie à la Commission européenne l'Inspection du travail et des mines en sa qualité d'autorité administrative au sens de la présente loi.“

Le Conseil d'Etat est d'avis que les dispositions du deuxième alinéa de cet article apparaissent superfétatoires, comme l'Inspection du travail et des mines est désignée autorité administrative dans la loi même, ce qui entraînerait que tout changement en la matière requerra une modification de la loi en projet. Cet alinéa devrait par conséquent être supprimé.

La Commission marque son accord avec les propositions du Conseil d'Etat.

#### Article 9

L'article 9 vise les tunnels dont le projet n'est pas encore approuvé.

Suite à sa proposition de supprimer à l'article 2 la définition de l'autorité compétente, le Conseil d'Etat souligne qu'il convient de remplacer au paragraphe 1er cette notion par celle de „maître de l'ouvrage“.

Selon le Conseil d'Etat, il y a lieu aussi de spécifier que sont visés les tunnels dont est question à l'article 1er.

Quant au deuxième alinéa, la Haute Corporation estime que le libellé risque de suggérer qu'il soit renvoyé à des dispositions réglementaires différentes de celles prévues à l'article 4, paragraphe 2.

Enfin, le Conseil d'Etat met en évidence que l'article 9 de la directive aurait en principe dû s'appliquer à partir du 1er mai 2006, échéance du délai prévu pour sa mise en oeuvre, ce à quoi la bonne pratique législative s'oppose.

Pour éviter toute discussion sur une éventuelle rétroactivité de la disposition en question, et afin d'assurer une transposition correcte de la directive, le Conseil d'Etat propose de libeller en une seule phrase les deux paragraphes de l'article 9 sous avis:

„**Art. 9.** Les tunnels qui sont visés à l'article 1er et dont le projet n'a pas été approuvé par le maître de l'ouvrage font l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux modalités de l'article 4, paragraphe 2.“



Après examen du texte proposé par le Conseil d'Etat, la Commission marque son accord avec la version de la Haute Corporation. En même temps, il est retenu qu'il y aura lieu d'y faire un ajout, en précisant que tout tunnel dont le projet n'a pas été approuvé avant l'entrée en vigueur de la présente loi „fera l'objet d'une autorisation de mise en service ...“.

En date du 25 juin 2007, le Président de la Chambre des Députés a fait parvenir cet amendement au Conseil d'Etat, qui a marqué son accord avec le texte dans son avis complémentaire du 6 juillet 2007.

#### *Article 10*

Cet article, qui transpose l'article 10 de la directive et qui a trait aux tunnels en construction, ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf qu'il convient de remplacer tant au paragraphe 1 qu'au paragraphe 2 la référence à un règlement grand-ducal d'exécution par celle aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 4.

La Commission des Travaux publics décide de reprendre les modifications proposées par le Conseil d'Etat.

#### *Article 11*

L'article 11 vise les tunnels déjà en exploitation.

Pour des raisons de concordance rédactionnelle avec les autres dispositions de la loi en projet, dans la teneur proposée par le Conseil d'Etat et acceptée par la Commission parlementaire, il y a lieu de procéder à quelques modifications dans le texte initial.

#### *Article 12*

Le maintien d'un niveau de sécurité élevé nécessite un entretien adéquat des installations de sécurité dans les tunnels. Des contrôles réguliers sont à effectuer. L'intervalle maximal entre les contrôles a été fixé à six ans.

Rappelant qu'en vertu de l'article 7, l'Inspection du travail et des mines peut elle-même exercer les missions qui, selon la directive, peuvent encore être confiées aux entités de contrôle, le Conseil d'Etat propose de rédiger le paragraphe 1er comme suit:

„(1) L'Inspection du travail et des mines procède à des contrôles réguliers des tunnels visés à l'article 1er qui sont destinés à garantir que les dispositions de la présente loi sont respectées ou, dans la mesure où ces contrôles sont confiés à une ou plusieurs entités de contrôle tierces, vérifie que ces contrôles sont effectivement effectués.“

Le paragraphe 2 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat souligne que pour des raisons rédactionnelles il serait à nouveau opportun de modifier le texte de l'alinéa 2 du paragraphe 3.

Le Conseil d'Etat propose encore de remplacer la référence à „la procédure décrite par règlement grand-ducal“ prévue au paragraphe 4 par celle au paragraphe 2 de l'article 4, en écrivant „... faire l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation dans les conditions de l'article 4, paragraphe 2“.

La Commission est d'accord pour rédiger le paragraphe (1) tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 dans la version reformulée par le Conseil d'Etat n'est cependant pas adopté par la Commission, sauf qu'il y a lieu de remplacer dans le texte gouvernemental les termes „autorité administrative“ par ceux de „Inspection du travail et des mines“.

#### *Article 13*

Le contenu de l'article 13 est une copie conforme de l'article 13 de la directive.

Sauf que le Conseil d'Etat propose de remplacer à deux reprises le terme „autorité administrative“ par „Inspection du travail et des mines“, cet article ne donne pas lieu à observation.

La Commission se rallie aux observations du Conseil d'Etat.

#### *Article 14*

L'article 14 vise les dérogations aux exigences de la loi qui peuvent être accordées afin de permettre aux innovations techniques d'améliorer la sécurité dans les tunnels.

La Commission est d'accord de remplacer les termes „autorité administrative“ par „Inspection du travail et des mines“ tel que proposé par le Conseil d'Etat.

La Commission est d'avis que le texte déposé est plus proche de celui de la directive, de sorte qu'elle décide de ne pas adopter la version „améliorée“ du Conseil d'Etat, qui voudrait regrouper les dispositions des paragraphes 2 à 5 en un seul paragraphe 2.

Pour ce qui est des réflexions formulées par le Conseil d'Etat dans le contexte du paragraphe 6, la Commission des Travaux publics estime qu'en pratique les problèmes évoqués ne se poseront pas.

#### *Article 15*

Afin de pouvoir évaluer l'efficacité des mesures de sécurité il est prévu d'établir tous les deux ans un rapport sur les incidences et les accidents dans les tunnels qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels, ainsi que sur leur fréquence et leurs causes.

Le Conseil d'Etat estime que les rapports prévus au paragraphe 1er devront en tout état de cause être évalués et communiqués à l'Inspection du travail et des mines. La communication de ces rapports à la Commission européenne pourra par contre se limiter aux tunnels relevant du réseau routier transeuropéen. Dans ces conditions, la Haute Corporation propose de reformuler le texte.

La Commission se rallie aux observations du Conseil d'Etat et adopte les paragraphes 1 et 2 dans le nouveau libellé proposé par la Haute Corporation.

#### *Article 16 (supprimé)*

Le Conseil d'Etat se demande quelle pourrait être la plus-value de l'institution d'un Conseil supérieur de la sécurité des tunnels routiers, alors qu'il estime que grâce à une répartition des compétences conforme à la directive les responsabilités sont clairement identifiées en la matière. Dans la mesure où il s'agirait, le cas échéant, de procéder à des arbitrages politiques, ce rôle devrait en toute logique revenir au Conseil de gouvernement lui-même. Dans la mesure où il s'agirait uniquement de régler des questions techniques posées par les futures dispositions légales, il existe déjà à l'heure actuelle des instances interministérielles, telle la Commission de circulation de l'Etat, aptes à assumer cette fonction, permettant derechef l'économie d'une nouvelle instance gouvernementale consultative.

Par conséquent, le Conseil d'Etat insiste sur la suppression de l'article 16, dont le contenu se heurterait par ailleurs à la disposition de l'article 76 de la Constitution.

Vu le risque d'un refus de la dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat évoqué lors de la dernière réunion, la Commission parlementaire décide de supprimer cet article tout en évoquant la possibilité de créer le Conseil supérieur de la sécurité des tunnels routiers par voie de règlement grand-ducal, ce qui serait alors conforme à l'art. 76 de la Constitution.

#### *Article 17 (qui devient l'article 16 nouveau, suite à la suppression de l'ancien article 16)*

Dans son premier avis le Conseil d'Etat donne à considérer que le texte tel que proposé au paragraphe 1er ne s'insère pas dans la logique de l'article L. 611-1 du Code du travail qui énumère les missions de l'Inspection du travail et des mines. Aussi conviendrait-il soit de modifier le texte aux fins d'en assurer la cohérence avec les points 1 à 6 de l'article L. 611-1, soit d'insérer le texte en tant que nouvel alinéa audit article, soit encore de faire purement et simplement abstraction d'une modification de l'article L. 611-1 et de relaisser le texte proposé en tant qu'article nouveau dans le dispositif de la loi en projet alors que l'article L. 611-1 dispose dans sa phrase introductive „Sans préjudice d'autres attributions qui lui sont réservées par les dispositions légales ... l'Inspection du travail et des mines ...“.

La Commission opte pour la 3ième variante du Conseil d'Etat qui consiste à faire abstraction d'une modification de l'article L. 611-1 et de relaisser le texte proposé en tant qu'article nouveau dans le dispositif de la loi en projet.

Comme cependant l'article 4, paragraphe 1 définit l'Inspection du travail et des mines comme autorité administrative avec les missions qui sont les siennes dans ce contexte, il n'est plus nécessaire d'insérer un nouvel article.

Le paragraphe 1er pourra dès lors être supprimé et la numérotation sera adaptée en conséquence. La référence au code de travail sera également supprimée.

*Article 17 (nouveau)*

Aux fins de faciliter d'éventuels renvois à la future loi, le Conseil d'Etat suggère de compléter le dispositif par un article nouveau prévoyant la possibilité de recourir à un intitulé abrégé.

La Commission adopte ce nouvel article tel que proposé par le Conseil d'Etat.

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi No 5666 dans la teneur qui suit:

\*

## TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

#### **concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées**

#### **Art. 1er. *Objet et champ d'application***

(1) La présente loi a pour objet d'assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accidents.

(2) Elle s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

(3) Elle peut s'appliquer à d'autres tunnels routiers ou autoroutiers, que ceux énumérés au paragraphe 2, qui sont en exploitation, en construction ou en projet. La liste des tunnels visés par le présent paragraphe est arrêtée par voie de règlement grand-ducal.

(4) Les modalités d'application de la présente loi sont arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

#### **Art. 2. *Définitions***

Au sens de la présente loi on entend par:

- a) „réseau routier transeuropéen“, le réseau routier tel que défini à la section 2 de l'annexe I de la décision modifiée No 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau routier transeuropéen de transport et illustré par des cartes géographiques et/ou décrit dans l'annexe II de ladite décision.
- b) „services d'intervention“, tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés, ou fassent partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les services d'incendie, la protection civile, le service d'aide médicale urgente et les ambulances.
- c) „longueur du tunnel“, la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte.

#### **Art. 3. *Mesures de sécurité***

(1) Les exigences de sécurité minimales auxquelles doivent répondre les tunnels visés à l'article 1er sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(2) Lorsque certaines exigences structurelles prévues par le règlement grand-ducal visé au paragraphe 1er ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, l'autorité administrative visée à l'article 4 peut accepter la mise en œuvre de mesures de réduction des risques comme solution de

substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure. L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux dispositions de l'article 13.

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux tunnels dont le projet n'a pas été approuvé avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

(3) Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen l'autorité administrative informe la Commission européenne des mesures de réduction des risques acceptées comme solution de substitution et justifie sa décision.

#### **Art. 4. Autorité administrative**

(1) L'Inspection du travail et des mines est désignée comme autorité administrative au sens de la présente loi.

Elle veille à ce que tous les aspects de la sécurité des tunnels visés à l'article 1er soient respectés et elle prend les dispositions nécessaires pour assurer la conformité avec les dispositions de la présente loi.

(2) L'Inspection du travail et des mines autorise la mise en service des tunnels visés à l'article 1er.

Les modalités d'approbation des projets de tunnels, d'établissement des dossiers de sécurité afférents, d'autorisation de la mise en service des tunnels et des modifications substantielles apportées aux structures des tunnels ainsi que les modalités d'organisation d'exercices périodiques de sécurité sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(3) Sans préjudice d'autres dispositions législatives applicables en la matière, l'Inspection du travail et des mines est habilitée à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies. Elle spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

(4) Elle veille à ce que les tâches suivantes soient assurées:

- a) tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière;
- b) mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention sans préjudice des attributions relevant de l'Administration des services de secours;
- c) définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence;
- d) mettre en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.

(5) L'Inspection du travail et des mines reconnaît le gestionnaire du tunnel en sa qualité d'organisme public responsable de la gestion du tunnel.

#### **Art. 5. Gestionnaire du tunnel**

(1) Le gestionnaire du tunnel est l'organisme public responsable de la gestion du tunnel qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation.

(2) Tout incident ou accident significatif survenant dans un tunnel en construction ou en exploitation fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel.

Ce compte rendu est transmis à l'agent de sécurité, à l'Inspection du travail et des mines et aux services d'intervention dans un délai maximal d'un mois.

(3) Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé au paragraphe 2, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport à l'agent de sécurité, à l'autorité administrative et aux services d'intervention au plus tard un mois après réception.

(4) Le gestionnaire du tunnel établit un dossier de sécurité conformément aux dispositions prévues par l'article 4, paragraphe 2.

(5) Pour chaque tunnel le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par l'Inspection du travail et des mines.

**Art. 6. Agent de sécurité**

(1) L'agent de sécurité fait partie du personnel du gestionnaire du tunnel.

L'agent de sécurité coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

L'agent de sécurité est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions.

L'agent de sécurité assume ses tâches et fonctions pour tous les tunnels visés à l'article 1er.

(2) L'agent de sécurité assume les fonctions suivantes:

- a) assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels;
- b) participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence;
- c) participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'à la spécification de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation de tunnels existants;
- d) vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés, et participer à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers;
- e) émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels;
- f) vérifier que la structure et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés;
- g) participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif visé au paragraphe 2 de l'article 5.

(3) L'agent de sécurité organise des réunions de travail et de coordination avec tous les responsables impliqués dans la gestion quotidienne des tunnels ou intervenant en cas d'un sinistre.

L'agent de sécurité, qui constate des problèmes de coordination entre les différents intervenants, respectivement une divergence entre les ressources techniques et financières du gestionnaire du tunnel et les améliorations souhaitables d'un point de vue sécuritaire, en réfère sans délai à l'Inspection du travail et des mines.

**Art. 7. Entité de contrôle**

(1) L'Inspection du travail et de mines peut exercer la fonction d'entité de contrôle ou peut la déléguer à un bureau d'ingénieurs ou d'experts.

(2) Les contrôles, les évaluations et les tests requis dans l'intérêt de la sécurité d'un tunnel sont effectués par l'Inspection du travail et des mines ou l'entité de contrôle qu'elle a désignée à cet effet.

Toute entité procédant aux contrôles, évaluations et tests doit avoir un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et doit jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

**Art. 8. Notification de l'autorité administrative**

Le ministre ayant l'Inspection du travail et des mines dans ses attributions notifie à la Commission européenne l'Inspection du travail et des mines en sa qualité d'autorité administrative au sens de la présente loi.

**Art. 9. Tunnels dont le projet n'est pas encore approuvé**

Les tunnels qui sont visés à l'article 1er et dont le projet n'a pas été approuvé par le maître de l'ouvrage avant l'entrée en vigueur de la présente loi font l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux modalités de l'article 4, paragraphe 2.

**Art. 10. Tunnels dont le projet a été approuvé mais qui ne sont pas encore ouverts**

(1) Dans le cas de tunnels dont le projet a été approuvé mais qui n'ont pas été ouverts à la circulation publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi, l'Inspection du travail et des mines évalue leur conformité aux exigences de la présente loi, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu aux dispositions de l'article 4 paragraphe 2.

(2) Lorsque l'Inspection du travail et des mines constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi, elle prévient le gestionnaire du tunnel que des mesures appropriées, nécessaires pour améliorer la sécurité, doivent être prises et elle en informe l'agent de sécurité.

Le tunnel fait ensuite l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux dispositions de l'article 4 paragraphe 2.

**Art. 11. Tunnels déjà en exploitation**

(1) Pour les tunnels qui sont déjà ouverts à la circulation au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi l'Inspection du travail et des mines évalue leur conformité sur base d'un contrôle aux exigences de la présente loi, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu aux dispositions de l'article 4 paragraphe 2.

(2) Si nécessaire, le gestionnaire du tunnel propose à l'Inspection du travail et des mines un plan d'adaptation du tunnel aux dispositions de la présente loi ainsi que les mesures correctives qu'il compte mettre en œuvre.

L'Inspection du travail et des mines approuve les mesures correctives ou demande que des modifications y soient apportées.

Si les mesures correctives comportent des modifications substantielles de la construction ou de l'exploitation, la procédure prévue par l'article 4 paragraphe 2 est mise en œuvre, une fois que ces mesures ont été réalisées.

(3) Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen, l'Inspection du travail et des mines présente à la Commission européenne un rapport sur la manière dont elle envisage de se conformer aux exigences de la présente loi.

(4) La rénovation des tunnels est effectuée selon un échéancier et est terminée au plus tard le 30 avril 2014.

**Art. 12. Contrôles périodiques**

(1) L'Inspection du travail et des mines procède à des contrôles réguliers des tunnels visés à l'article 1er qui sont destinés à garantir que les dispositions de la présente loi sont respectées ou, dans la mesure où ces contrôles sont confiés à une ou plusieurs entités de contrôle tierces, vérifie que ces contrôles sont effectivement effectués.

(2) L'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel donné n'excède pas six ans.

(3) Lorsque, à la lumière du rapport de l'entité de contrôle, l'Inspection du travail et des mines constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi, elle informe le gestionnaire du tunnel et l'agent de sécurité que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel doivent être prises.

L'Inspection du travail et des mines définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

(4) Si les mesures correctives comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, le tunnel doit, une fois ces mesures réalisées, faire l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation dans les conditions de l'article 4, paragraphe 2.

**Art. 13. Analyse des risques**

(1) Une analyse des risques est effectuée, lorsque cela est nécessaire, par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité présenté à l'Inspection du travail et des mines.

Il s'agit d'une analyse des risques pour un tunnel donné, prenant en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

(2) Une méthodologie détaillée et bien définie, correspondant aux meilleures pratiques disponibles, est utilisée.

Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen l'Inspection du travail et des mines informe la Commission européenne de la méthodologie appliquée.

**Art. 14. Dérogation pour innovation technique**

(1) Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites par la présente loi et les règlements pris en son exécution l'Inspection du travail et des mines peut accorder une dérogation aux exigences de la présente loi, sur la base d'une demande dûment documentée présentée par le gestionnaire du tunnel.

(2) Si l'Inspection du travail et des mines a l'intention d'accorder cette dérogation, une demande de dérogation contenant la demande initiale et l'avis de l'entité de contrôle est présentée au préalable à la Commission européenne.

(3) Si, dans un délai de trois mois, ni la Commission européenne, ni un Etat membre ne formule d'objection, la dérogation est considérée comme acceptée et la Commission européenne en informe tous les Etats membres.

(4) Si des objections sont formulées, la Commission européenne fait une proposition conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2 de la directive 2004/54/CE. Si la décision est négative, l'Inspection du travail et des mines n'accorde pas la dérogation.

(5) Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 s'appliquent uniquement aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

(6) Après un examen effectué conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2 de la directive 2004/54/CE, une décision d'accorder une dérogation peut autoriser l'application de la dérogation en question à d'autres tunnels.

**Art. 15. Etablissement de rapports**

(1) Tous les deux ans, les gestionnaires de tunnels établissent des rapports sur les incendies dans les tunnels dont ils assument la responsabilité et sur les accidents qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels ainsi que sur leur fréquence et leurs causes.

Ces rapports sont évalués par l'agent de sécurité compétent et les informations sur le rôle effectif et l'efficacité des installations et mesures de sécurité sont communiquées à l'Inspection du travail et des mines.

(2) L'Inspection du travail et des mines communique pour les tunnels du réseau routier transeuropéen les informations reçues à la Commission européenne avant la fin du mois de septembre de l'année suivant la période visée par le rapport.

Elle communique le programme de rénovation des tunnels du réseau routier transeuropéen en exploitation, prévu à l'article 11, paragraphe 4, à la Commission européenne et tient celle-ci informée tous les deux ans de l'état d'avancement de la mise en œuvre de ce programme et des adaptations éventuelles qui y sont apportées jusqu'à l'échéance du 30 avril 2014.

**Art. 16. Dispositions modificatives**

(1) L'article 1er de la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées est complété par un point libellé comme suit:

„L'Administration des Ponts et Chaussées assume la fonction de gestionnaire des tunnels conformément aux dispositions de la loi du *jj mm* 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées.“

(2) Par dérogation aux dispositions de l'article 16 de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses pour l'exercice 2007 l'Inspection du Travail et des Mines est autorisée, pour les besoins de la présente loi, à procéder à l'engagement d'un fonctionnaire de la carrière supérieure scientifique, en dehors du contingent légal autorisé.

**Art. 17. *Intitulé abrégé***

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „*Loi du jj mm 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers*“.

Luxembourg, le 25 septembre 2007

*Le Président-Rapporteur,*  
Lucien CLEMENT



Service Central des Imprimés de l'Etat

5666/05

**N° 5666<sup>5</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

---

**PROJET DE LOI**

**concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(23.10.2007)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 12 octobre 2007 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 octobre 2007 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 24 avril 2007 et 6 juillet 2007;

*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 23 octobre 2007.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5666

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



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 209**

**6 décembre 2007**

---

**Sommaire**

**EXIGENCES DE SECURITE MINIMALES APPLICABLES  
A CERTAINS TUNNELS ROUTIERS**

**Loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées. . . . . page **3644****

**Loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées.**

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 10 octobre 2007 et celle du Conseil d'Etat du 23 octobre 2007 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

- (1) La présente loi a pour objet d'assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accidents.
- (2) Elle s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.
- (3) Elle peut s'appliquer à d'autres tunnels routiers ou autoroutiers, que ceux énumérés au paragraphe 2, qui sont en exploitation, en construction ou en projet. La liste des tunnels visés par le présent paragraphe est arrêtée par voie de règlement grand-ducal.
- (4) Les modalités d'application de la présente loi sont arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

**Art. 2. Définitions**

Au sens de la présente loi on entend par:

- a) «réseau routier transeuropéen», le réseau routier tel que défini à la section 2 de l'annexe I de la décision modifiée n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau routier transeuropéen de transport et illustré par des cartes géographiques et/ou décrit dans l'annexe II de ladite décision.
- b) «services d'intervention», tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés, ou fassent partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les services d'incendie, la protection civile, le service d'aide médicale urgente et les ambulances.
- c) «longueur du tunnel», la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte.

**Art. 3. Mesures de sécurité**

- (1) Les exigences de sécurité minimales auxquelles doivent répondre les tunnels visés à l'article 1<sup>er</sup> sont arrêtées par règlement grand-ducal.
- (2) Lorsque certaines exigences structurelles prévues par le règlement grand-ducal visé au paragraphe 1<sup>er</sup> ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, l'autorité administrative visée à l'article 4 peut accepter la mise en œuvre de mesures de réduction des risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure. L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux dispositions de l'article 13.  
Le présent paragraphe ne s'applique pas aux tunnels dont le projet n'a pas été approuvé avant l'entrée en vigueur de la présente loi.
- (3) Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen l'autorité administrative informe la Commission européenne des mesures de réduction des risques acceptées comme solution de substitution et justifie sa décision.

**Art. 4. Autorité administrative**

- (1) L'Inspection du travail et des mines est désignée comme autorité administrative au sens de la présente loi.  
Elle veille à ce que tous les aspects de la sécurité des tunnels visés à l'article 1<sup>er</sup> soient respectés et elle prend les dispositions nécessaires pour assurer la conformité avec les dispositions de la présente loi.
- (2) L'Inspection du travail et des mines autorise la mise en service des tunnels visés à l'article 1<sup>er</sup>.  
Les modalités d'approbation des projets de tunnels, d'établissement des dossiers de sécurité afférents, d'autorisation de la mise en service des tunnels et des modifications substantielles apportées aux structures des tunnels ainsi que les modalités d'organisation d'exercices périodiques de sécurité sont arrêtées par règlement grand-ducal.
- (3) Sans préjudice d'autres dispositions législatives applicables en la matière, l'Inspection du travail et des mines est habilitée à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies. Elle spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

- (4) Elle veille à ce que les tâches suivantes soient assurées:
- tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière;
  - mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention sans préjudice des attributions relevant de l'Administration des services de secours;
  - définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence;
  - mettre en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.
- (5) L'Inspection du travail et des mines reconnaît le gestionnaire du tunnel en sa qualité d'organisme public responsable de la gestion du tunnel.

#### **Art. 5. Gestionnaire du tunnel**

- (1) Le gestionnaire du tunnel est l'organisme public responsable de la gestion du tunnel qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation.
- (2) Tout incident ou accident significatif survenant dans un tunnel en construction ou en exploitation fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel.  
Ce compte rendu est transmis à l'agent de sécurité, à l'Inspection du travail et des mines et aux services d'intervention dans un délai maximal d'un mois.
- (3) Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé au paragraphe 2, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport à l'agent de sécurité, à l'autorité administrative et aux services d'intervention au plus tard un mois après réception.
- (4) Le gestionnaire du tunnel établit un dossier de sécurité conformément aux dispositions prévues par l'article 4, paragraphe 2.
- (5) Pour chaque tunnel le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par l'Inspection du travail et des mines.

#### **Art. 6. Agent de sécurité**

- (1) L'agent de sécurité fait partie du personnel du gestionnaire du tunnel.  
L'agent de sécurité coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.  
L'agent de sécurité est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions.  
L'agent de sécurité assume ses tâches et fonctions pour tous les tunnels visées à l'article 1<sup>er</sup>.
- (2) L'agent de sécurité assume les fonctions suivantes:
- assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels;
  - participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence;
  - participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'à la spécification de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation de tunnels existants;
  - vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés, et participer à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers;
  - émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels;
  - vérifier que la structure et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés;
  - participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif visé au paragraphe 2 de l'article 5.
- (3) L'agent de sécurité organise des réunions de travail et de coordination avec tous les responsables impliqués dans la gestion quotidienne des tunnels ou intervenant en cas d'un sinistre.  
L'agent de sécurité, qui constate des problèmes de coordination entre les différents intervenants, respectivement une divergence entre les ressources techniques et financières du gestionnaire du tunnel et les améliorations souhaitables d'un point de vue sécuritaire, en réfère sans délai à l'Inspection du travail et des mines.

#### **Art. 7. Entité de contrôle**

- (1) L'Inspection du travail et de mines peut exercer la fonction d'entité de contrôle ou peut la déléguer à un bureau d'ingénieurs ou d'experts.
- (2) Les contrôles, les évaluations et les tests requis dans l'intérêt de la sécurité d'un tunnel sont effectués par l'Inspection du travail et des mines ou l'entité de contrôle qu'elle a désignée à cet effet.  
Toute entité procédant aux contrôles, évaluations et tests doit avoir un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et doit jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

#### **Art. 8. Notification de l'autorité administrative**

Le ministre ayant l'Inspection du travail et des mines dans ses attributions notifie à la Commission européenne l'Inspection du travail et des mines en sa qualité d'autorité administrative au sens de la présente loi.



**Art. 9. Tunnels dont le projet n'est pas encore approuvé**

Les tunnels qui sont visés à l'article 1<sup>er</sup> et dont le projet n'a pas été approuvé par le maître de l'ouvrage avant l'entrée en vigueur de la présente loi font l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux modalités de l'article 4, paragraphe 2.

**Art. 10. Tunnels dont le projet a été approuvé mais qui ne sont pas encore ouverts**

(1) Dans le cas de tunnels dont le projet a été approuvé mais qui n'ont pas été ouverts à la circulation publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi, l'Inspection du travail et des mines évalue leur conformité aux exigences de la présente loi, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu aux dispositions de l'article 4 paragraphe 2.

(2) Lorsque l'Inspection du travail et des mines constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi, elle prévient le gestionnaire du tunnel que des mesures appropriées, nécessaires pour améliorer la sécurité, doivent être prises et elle en informe l'agent de sécurité.

Le tunnel fait ensuite l'objet d'une autorisation de mise en service conformément aux dispositions de l'article 4 paragraphe 2.

**Art. 11. Tunnels déjà en exploitation**

(1) Pour les tunnels qui sont déjà ouverts à la circulation au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi l'Inspection du travail et des mines évalue leur conformité sur base d'un contrôle aux exigences de la présente loi, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu aux dispositions de l'article 4 paragraphe 2.

(2) Si nécessaire, le gestionnaire du tunnel propose à l'Inspection du travail et des mines un plan d'adaptation du tunnel aux dispositions de la présente loi ainsi que les mesures correctives qu'il compte mettre en œuvre.

L'Inspection du travail et des mines approuve les mesures correctives ou demande que des modifications y soient apportées.

Si les mesures correctives comportent des modifications substantielles de la construction ou de l'exploitation, la procédure prévue par l'article 4 paragraphe 2 est mise en œuvre, une fois que ces mesures ont été réalisées.

(3) Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen, l'Inspection du travail et des mines présente à la Commission européenne un rapport sur la manière dont elle envisage de se conformer aux exigences de la présente loi.

(4) La rénovation des tunnels est effectuée selon un échéancier et est terminée au plus tard le 30 avril 2014.

**Art. 12. Contrôles périodiques**

(1) L'Inspection du travail et des mines procède à des contrôles réguliers des tunnels visés à l'article 1<sup>er</sup> qui sont destinés à garantir que les dispositions de la présente loi sont respectées ou, dans la mesure où ces contrôles sont confiés à une ou plusieurs entités de contrôle tierces, vérifie que ces contrôles sont effectivement effectués.

(2) L'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel donné n'excède pas six ans.

(3) Lorsque, à la lumière du rapport de l'entité de contrôle, l'Inspection du travail et des mines constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi, elle informe le gestionnaire du tunnel et l'agent de sécurité que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel doivent être prises.

L'Inspection du travail et des mines définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

(4) Si les mesures correctives comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, le tunnel doit, une fois ces mesures réalisées, faire l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation dans les conditions de l'article 4, paragraphe 2.

**Art. 13. Analyse des risques**

(1) Une analyse des risques est effectuée, lorsque cela est nécessaire, par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité présenté à l'Inspection du travail et des mines.

Il s'agit d'une analyse des risques pour un tunnel donné, prenant en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

(2) Une méthodologie détaillée et bien définie, correspondant aux meilleures pratiques disponibles, est utilisée.

Pour les tunnels du réseau routier transeuropéen l'Inspection du travail et des mines informe la Commission européenne de la méthodologie appliquée.

**Art. 14. Dérogation pour innovation technique**

(1) Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites par la présente loi et les règlements pris en son exécution l'Inspection du travail et des mines peut accorder une dérogation aux exigences de la présente loi, sur la base d'une demande dûment documentée présentée par le gestionnaire du tunnel.

- (2) Si l'Inspection du travail et des mines a l'intention d'accorder cette dérogation, une demande de dérogation contenant la demande initiale et l'avis de l'entité de contrôle est présentée au préalable à la Commission européenne.
- (3) Si, dans un délai de trois mois, ni la Commission européenne, ni un Etat membre ne formule d'objection, la dérogation est considérée comme acceptée et la Commission européenne en informe tous les Etats membres.
- (4) Si des objections sont formulées, la Commission européenne fait une proposition conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2 de la directive 2004/54/CE. Si la décision est négative, l'Inspection du travail et des mines n'accorde pas la dérogation.
- (5) Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 s'appliquent uniquement aux tunnels du réseau routier transeuropéen.
- (6) Après un examen effectué conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2 de la directive 2004/54/CE, une décision d'accorder une dérogation peut autoriser l'application de la dérogation en question à d'autres tunnels.

#### **Art. 15. Etablissement de rapports**

- (1) Tous les deux ans, les gestionnaires de tunnels établissent des rapports sur les incendies dans les tunnels dont ils assument la responsabilité et sur les accidents qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels ainsi que sur leur fréquence et leurs causes.

Ces rapports sont évalués par l'agent de sécurité compétent et les informations sur le rôle effectif et l'efficacité des installations et mesures de sécurité sont communiquées à l'Inspection du travail et des mines.

- (2) L'Inspection du travail et des mines communique pour les tunnels du réseau routier transeuropéen les informations reçues à la Commission européenne avant la fin du mois de septembre de l'année suivant la période visée par le rapport.

Elle communique le programme de rénovation des tunnels du réseau routier transeuropéen en exploitation, prévu à l'article 11, paragraphe 4, à la Commission européenne et tient celle-ci informée tous les deux ans de l'état d'avancement de la mise en œuvre de ce programme et des adaptations éventuelles qui y sont apportées jusqu'à l'échéance du 30 avril 2014.

#### **Art. 16. Dispositions modificatives**

- (1) L'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées est complété par un point libellé comme suit:

«L'Administration des ponts et chaussées assume la fonction de gestionnaire des tunnels conformément aux dispositions de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et modifiant la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées.»

- (2) Par dérogation aux dispositions de l'article 16 de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses pour l'exercice 2007 l'Inspection du travail et des mines est autorisée, pour les besoins de la présente loi, à procéder à l'engagement d'un fonctionnaire de la carrière supérieure scientifique, en dehors du contingent légal autorisé.

#### **Art. 17. Intitulé abrégé**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «Loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
**Claude Wiseler**

Santiago de Chile, le 21 novembre 2007.  
**Henri.**

*Le Ministre des Transports,*  
**Lucien Lux**

*Le Ministre du Travail et de l'Emploi,*  
**François Biltgen**

Doc. parl. 5666; sess. ord. 2006-2007 et 2007-2008; Dir. 2004/54/CE