



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6295

Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Date de dépôt : 16-06-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 16-11-2011

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
04-05-2012	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
16-06-2011	Déposé	6295/00	<u>5</u>
16-11-2011	Avis du Conseil d'Etat (15.11.2011)	6295/01	<u>16</u>
30-01-2012	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6295/02	<u>25</u>
07-03-2012	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (6.3.2012)	6295/03	<u>38</u>
20-03-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) :	6295/04	<u>43</u>
27-03-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°20 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6295	<u>63</u>
03-04-2012	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (03-04-2012) Evacué par dispense du second vote (03-04-2012)	6295/05	<u>66</u>
20-03-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (37) de la reunion du 20 mars 2012	37	<u>69</u>
14-03-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (35) de la reunion du 14 mars 2012	35	<u>103</u>
30-11-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (10) de la reunion du 30 novembre 2011	10	<u>141</u>
29-06-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (41) de la reunion du 29 juin 2011	41	<u>163</u>
04-05-2012	Publié au Mémorial A n°90 en page 1024	6295	<u>176</u>

Résumé

Résumé 6295 :

Le projet a pour objet de transposer la directive 2008/96/CE du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Cette directive prévoit un certain nombre de mesures destinées à améliorer la sécurité sur les routes européennes et en particulier sur les axes faisant partie du réseau routier transeuropéen. Ces mesures prévoient l'obligation pour les Etats membres de soumettre leurs nouveaux projets d'infrastructure s'insérant dans le réseau routier transeuropéen à une évaluation des incidences sur la sécurité routière dès la phase de planification. Cette évaluation est suivie d'audits de sécurité qui accompagnent obligatoirement les différentes étapes de conception et de réalisation du projet d'infrastructure.

Quant au réseau routier en exploitation, la directive impose aux Etats membres d'effectuer tous les trois ans des examens de sécurité et de procéder, sur base du degré de concentration d'accidents, à une classification de sécurité du réseau. Le degré de concentration d'accidents constaté sur les différents tronçons inspectés déterminera l'ordre de priorité des mesures correctives.

En vue d'effectuer les audits de sécurité en relation avec de nouveaux projets routiers ou les inspections de sécurité sur le réseau routier en exploitation, la directive oblige les Etats membres à prévoir une formation initiale et des cours de perfectionnement réguliers pour les auditeurs de sécurité chargés des contrôles en question. Par ailleurs, la classification de sécurité du réseau en exploitation tient compte des accidents mortels recensés sur les différents tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen. A ces fins, des rapports standardisés spéciaux doivent être établis pour chaque accident mortel. Dans le cadre du recensement des accidents mortels, les Etats membres sont en outre tenus de calculer le coût social moyen des accidents mortels et d'autres accidents graves survenant sur le territoire national.

6295/00

N° 6295

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI**concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

* * *

*(Dépôt: le 16.6.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (8.6.2011).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	7
4) Commentaire des articles	8

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Palais de Luxembourg, le 8 juin 2011

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Art. 2. *Définitions*

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la directive 1692/96/CE;
- 2) organe compétent: l'organisme public responsable sur le plan national de la gestion du réseau routier transeuropéen qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation;
- 3) évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 4) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 5) classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;
- 6) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;
- 7) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 8) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;
- 9) auditeur: la personne physique ou morale justifiant des compétences en matière d'audit de sécurité routière;
- 10) agrément: acte administratif autorisant l'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière.

Art. 3. *Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure*

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'organe compétent effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'organe compétent s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Art. 4. *Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure*

L'organe compétent effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, l'organe compétent s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe II.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur désigné conformément à l'alinéa 4 de l'article 8 et possédant les compétences et la formation néces-

saies prévues à l'article 8. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Le rapport visé à l'alinéa précédant contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'organe compétent veille à ce que la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau soient fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans. A cet égard, l'organe compétent s'efforce de satisfaire aux critères visés à l'annexe III.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe III, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'alinéa 4 de l'article 8.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures visées à l'annexe III, point 3 e), en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Les usagers de la route sont à informer, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents.

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

Art. 7. Gestion des données

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1er. Dans la mesure du possible, le rapport doit contenir tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.

Le ministre ayant la sécurité sociale dans ses attributions établit le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur le réseau routier national. Il peut opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Art. 8. Désignation et formation des auditeurs

Les auditeurs de sécurité routière assurant les audits de sécurité des infrastructures routières prévus à l'article 4 sont titulaires d'un certificat d'aptitudes obtenu dans un des Etats membres de l'Union

européenne sanctionnant une formation initiale ou une expérience professionnelle et suivent régulièrement des sessions de perfectionnement.

Le certificat d'aptitude est inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels conformément aux dispositions de l'article 33 de la loi du 19 juin 2009 ayant pour objet la transposition de la directive 2005/36/CE pour ce qui est a. du régime général de reconnaissance de titres de formation et des qualifications professionnelles b. de la prestation temporaire de services et modifiant l'article de la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.

Les certificats d'aptitude délivrés avant la mise en vigueur de la présente loi sont reconnus.

Pour pouvoir être désignés pour remplir les missions d'auditeurs de sécurité des routes, les auditeurs répondent aux exigences suivantes :

- posséder un certificat d'aptitude inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels et une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;
- satisfaire aux exigences visées à l'article précédent au plus tard à partir du 19 décembre 2013;
- aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ne pas participer, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

L'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière est subordonné à un agrément délivré par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

Art. 9. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Le Gouvernement est autorisé à procéder au profit de l'Administration des Ponts et Chaussées à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un ingénieur et d'un ingénieur-technicien.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

*

ANNEXE I

Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière:
 - a) définition du problème;
 - b) situation actuelle et scénario de statu quo;
 - c) objectifs de sécurité routière;
 - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
 - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
 - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Eléments à prendre en compte:
 - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
 - b) choix des itinéraires et nature du trafic;
 - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);
 - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
 - e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);
 - f) saisonnalité et conditions climatiques;
 - g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
 - h) activité sismique.

ANNEXE II

Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

1. Critères applicables au stade de la conception (avant-projet sommaire):
 - a) situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique;
 - b) types de jonction et distance entre les points de jonction;
 - c) nombre et type de voies;
 - d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
 - e) fonctionnalité de la route dans le réseau;
 - f) conditions météorologiques;
 - g) vitesses de conduite;
 - h) profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers);
 - i) alignements horizontaux et verticaux;
 - j) visibilité;
 - k) disposition des points de jonction;
 - l) transports publics et infrastructures publiques;
 - m) passages à niveau.
2. Critères applicables au stade de la conception détaillée (avant-projet détaillé):
 - a) tracé;
 - b) signalisation et marquage cohérents;
 - c) éclairage des routes et des intersections éclairées;
 - d) équipements de bord de route;
 - e) environnement de bord de route, dont végétation;
 - f) obstacles fixes en bord de route;
 - g) aménagement d'aires de stationnement sûres;
 - h) usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
 - i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).
3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service (projet d'exécution):
 - a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales;
 - b) lisibilité de la signalisation et du marquage;
 - c) état de la chaussée.
4. Critères applicables au début de l'exploitation: évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs
La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

*

ANNEXE III

**Classification des tronçons à forte concentration d'accidents
et classification de la sécurité du réseau**

1. Recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents

Le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès au cours des années précédentes par unité de distance en relation avec le volume de trafic et, en présence de jonctions, du nombre de tels accidents par point de jonction.
2. Recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau

Le recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau tient compte des économies potentielles dans les coûts des accidents. Les tronçons routiers sont classés en différentes catégories. Pour chaque catégorie de route, les tronçons routiers sont analysés et classés selon des facteurs liés à la sécurité tels que concentration des accidents, volume de trafic et typologie du trafic.

Pour chaque catégorie de route, la classification de la sécurité du réseau se traduit par une liste prioritaire des tronçons routiers pour lesquels une amélioration de l'infrastructure devrait être très efficace.
3. Eléments d'évaluation pour les visites sur place des équipes d'experts:
 - a) la description du tronçon routier;
 - b) la référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;
 - c) l'analyse des rapports d'accidents éventuels;
 - d) le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;
 - e) une série de mesures correctives potentielles à mettre en oeuvre à des échéances différentes, prévoyant par exemple:
 - l'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route,
 - la réduction des limitations de vitesse et l'intensification du contrôle de la vitesse au niveau local,
 - l'amélioration de la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité,
 - l'amélioration de l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers,
 - l'amélioration de la cohérence, de la visibilité, de la lisibilité et de la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation,
 - la protection contre la chute de pierres, les éboulements de terrain et les avalanches,
 - l'amélioration de l'adhérence ou de la rugosité de la chaussée,
 - la modification des dispositifs de retenue routiers,
 - la mise à disposition et l'amélioration de la protection du terre-plein central,
 - la modification des schémas de dépassement,
 - l'amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau,
 - la modification de l'alignement,
 - la modification de la largeur de la route, l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence,
 - l'installation d'un dispositif de gestion et de contrôle du trafic,
 - la réduction des conflits potentiels avec les usagers vulnérables de la route,
 - la mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur,
 - la remise en état ou le remplacement de la chaussée,
 - l'utilisation de signaux intelligents,
 - l'amélioration des systèmes de transport intelligents et des services télématiques à des fins d'interopérabilité, d'urgence et de signalisation.

ANNEXE IV

Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants:

- 1) localisation aussi précise que possible de l'accident;
- 2) images et/ou diagrammes du lieu de l'accident;
- 3) date et heure de l'accident;
- 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route;
- 5) gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, si possible selon des critères communs à définir conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3;
- 6) caractéristiques des personnes concernées telles que âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité;
- 7) données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable);
- 8) données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur;
- 9) chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi transpose en droit luxembourgeois la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

L'origine de la directive est à rechercher dans le livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001 intitulé „La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix“ dans lequel est signalé la nécessité de réaliser des analyses d'impact sur la sécurité et des audits de sécurité routière, afin de déterminer et de gérer les tronçons présentant une forte concentration d'accidents dans la Communauté. La Commission s'était fixé l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes situées dans l'Union européenne entre 2001 et 2010.

Il a été constaté que l'une des causes fréquentes des accidents est l'état ou l'agencement de la route. Il s'agit dès lors dans cette directive de doter tous les Etats membres de procédures adéquates pour améliorer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau routier transeuropéen.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière devrait démontrer, au niveau stratégique, les implications que les différentes alternatives de planification d'un projet d'infrastructure auront pour la sécurité routière et devrait jouer un rôle important lorsqu'il s'agit de sélectionner les itinéraires. Par ailleurs, les audits de sécurité routière devraient inventorier, de manière détaillée, les aspects dangereux d'un projet d'infrastructure routière.

Le Luxembourg ne dispose actuellement pas d'un texte légal ou réglementaire imposant ou définissant des procédures relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Ceci n'a toutefois pas empêché l'Administration des Ponts et Chaussées de réaliser de manière régulière des audits de sécurité sur des tronçons routiers qualifiés de points noirs ou estimés dangereux. Un groupe de travail interministériel sous la présidence de l'Administration des Ponts et Chaussées a été réactivé en 2009 pour veiller à la sécurité du réseau routier national.

Le présent texte de loi tend à relever le niveau de sécurité des autoroutes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons autoroutiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et/ou le potentiel de réduction des accidents le plus important. La sécurité routière va de pair avec l'information des conducteurs sur des tronçons à forte concentration d'accidents, pour permettre à ceux-ci d'adapter leur comportement et de mieux respecter les règles de circulation, en particulier les limitations de vitesse.

La classification de la sécurité du réseau recèle un fort potentiel dans la période suivant immédiatement sa mise en oeuvre. Une fois les tronçons routiers présentant une forte concentration d'accidents traités et les mesures correctives prises, ce sont les inspections de la sécurité qui devraient jouer un rôle prédominant en matière de prévention. Les inspections régulières forment un outil essentiel pour prévenir les dangers auxquels peuvent être exposés tous les usagers de la route, et notamment les usagers vulnérables, y compris dans le cas de travaux de voirie.

La formation et la certification du personnel chargé de la sécurité sur la base de programmes de formation et d'outils de qualification validés par les Etats membres devraient permettre de dispenser aux professionnels les connaissances actualisées qui leur sont nécessaires.

Pour garantir un niveau élevé de sécurité sur les routes, des lignes directrices relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures doivent être adoptées. Ces lignes directrices, qui devront aider les différents intervenants dans l'application de la présente loi, seront adoptées sous forme de circulaire émise par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

L'article 1er définit l'objet de la loi qui vise à assurer une meilleure sécurité des usagers de la route par l'instauration de procédures relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Les nouvelles procédures, c.-à-d. l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, les audits de sécurité routière, la classification à forte concentration d'accidents et de la sécurité du réseau et les inspections de sécurité, se situent à plusieurs niveaux d'un projet qui vont de la conception du projet à l'exploitation de la route réalisée.

Le champ d'application de la loi est limité au seul réseau transeuropéen, ce qui signifie pour le réseau national les autoroutes l'A1, l'A3, l'A6, et le tronçon de l'autoroute de l'A13 à partir de la croix de Bettembourg jusqu'au poste frontière de Schengen.

Article 2

Les définitions énumérées sous l'article 2 reprennent les définitions contenues dans la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures.

Etant donné que la loi s'applique exclusivement au réseau transeuropéen l'organe compétent visé au point 2) est l'Administration des Ponts et Chaussées en tant que gestionnaire du réseau autoroutier national.

Pour toutes les autres missions énoncées dans la loi, les organes compétents sont nominalement identifiés.

Article 3

Au stade de l'étude de faisabilité, la comparaison des variantes d'un projet d'infrastructure tiendra compte des résultats d'une étude d'évaluation des incidences sur la sécurité routière à réaliser au préalable. Cette évaluation des incidences permettra de dégager à un stade précoce toutes les contraintes dues à la sécurité des usagers de la route et d'opter pour la variante la plus sûre ou de prévoir dans le projet d'infrastructures toutes les mesures qui s'imposent pour tenir compte de ces contraintes.

Article 4

Lors de la conclusion de chaque phase de conception d'un projet d'infrastructure, c.-à-d. au stade de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé et du projet d'exécution, un audit de sécurité doit être réalisé par un auditeur indépendant du maître de l'ouvrage, afin de déterminer pour chaque évolution du projet les points critiques du point de vue de la sécurité routière. Les points critiqués par l'auditeur seront soit injectés dans la phase analysée du projet soit l'organe compétent doit justifier par un rapport la non-prise en compte des propositions faites. Les audits de sécurité visés au présent projet de loi doivent être distingués des „audits de sécurité“ réalisés déjà actuellement sur les tronçons de routes qualifiées de points noirs. Ces derniers audits seront dorénavant qualifiés d'inspections de sécurité et font l'objet de l'article 6.

Les auditeurs doivent être détenteurs d'un certificat d'études visé à l'article 9.

Des lignes directrices seront arrêtées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions afin d'aider les auditeurs dans l'application de la présente loi.

Article 5

Cet article détermine la procédure à suivre par le gestionnaire du réseau en exploitation en matière de classification des tronçons de route à forte concentration d'accidents et de la sécurité routière. Les auditeurs effectuant ces classifications, doivent être détenteurs d'un certificat d'études visé à l'article 9.

Cet article précise que la signalisation à mettre en place sur le réseau routier concerné en cas de présence de travaux doit être conforme aux prescriptions de la Convention de Vienne et que les usagers doivent être informés par des mesures adéquates en cas de présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents.

Article 6

Les inspections de sécurité sont réalisées sur le réseau routier existant. Elles visent à instaurer un haut niveau de sécurité sur le réseau routier existant avant l'entrée en vigueur de la présente loi et à maintenir ce niveau de sécurité pour les tronçons de routes construites après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Ces inspections sont moins contraignantes que les audits de sécurité visés à l'article 4, mais elles n'en sont pas moins importantes. C'est essentiellement après sa mise en service qu'une route peut être mise à épreuve quant à son degré de sécurité et que les sources d'accidents peuvent être détectées.

Les inspections de sécurité pourront soit être réalisées par l'Administration des Ponts et Chaussées soit être confiées à des bureaux d'études. Pour soutenir dans leur tâche les agents chargés de réaliser ces inspections de sécurité, des lignes directrices seront arrêtées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

Article 7

Les données collectées par la Police Grand-ducale devront servir à l'établissement de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau visée à l'article 5. La procédure arrêtée entre les différentes entités concernées prévoit l'analyse par le Statec des données mises à disposition par la Police Grand-ducale afin que ces données puissent servir de base pour une gestion conformément aux prescriptions de la directive 2008/96/CE. Au préalable de la transposition de la directive 2008/96/CE un groupe de travail interministériel, regroupant la Police Grand-ducale, le Statec, le Parquet, le département des transports et l'Administration des Ponts et Chaussées a élaboré les préliminaires afin que la saisie et la transmission de ces données soient conformes aux prescriptions de la législation en vigueur (comme par exemple la protection des données).

Article 8

A l'heure actuelle il n'est pas prévu d'organiser une formation d'auditeurs au Luxembourg. Ceci étant, tous les certificats obtenus dans un Etat membre seront reconnus au Luxembourg.

Au-delà de la détention d'un certificat d'aptitudes, les auditeurs devront démontrer qu'ils répondent aux trois conditions fixées au paragraphe 4 de l'article 9. Ces conditions garantissent la compétence et l'impartialité des auditeurs.

L'agrément des auditeurs se fera par voie de règlement ministériel.

Article 9

Les procédures imposées par la directive 2008/96/CE visée ci-dessus et donc reprises dans la présente loi représentent une surcharge de travail non négligeable pour l'Administration des Ponts et Chaussées. Pour pouvoir accompagner les auditeurs de sécurité dans leur mission et assurer efficacement les audits de sécurité et les inspections de sécurité il y a lieu de renforcer l'effectif de cette administration par un ingénieur et par un ingénieur-technicien.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6295/01

N° 6295¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(15.11.2011)

Le Conseil d'Etat a été saisi du projet de loi sous objet par une dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 18 juillet 2011.

Au texte du projet de loi, qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives, une fiche d'évaluation d'impact des mesures sur l'égalité des femmes et des hommes ainsi qu'une fiche financière.

Quoiqu'en vertu de l'exposé des motifs précité le projet de loi ait pour objet de transposer une directive européenne, un tableau de concordance entre les dispositions de la directive et les mesures de transposition n'était pas joint, contrairement aux instructions en la matière rappelées encore dans la circulaire de la ministre aux Relations avec le Parlement du 9 août 2011 (cf. point 2. Procédure de saisine du Conseil d'Etat et transposition des directives européennes).

Aux termes de la lettre de saisine précitée du 18 juillet 2011, le Gouvernement souhaite faire bénéficier le projet de loi d'un traitement prioritaire de la part du Conseil d'Etat, afin d'éviter une condamnation devant la Cour de Justice de l'Union européenne. En effet, le délai de transposition de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières est venu à expiration le 19 décembre 2010, et le 19 mai 2011 la Commission européenne a adressé au Grand-Duché de Luxembourg un avis motivé pour cause de manquement à ses obligations européennes.

Dans la mesure où l'article 9 prévoit des engagements de personnel au profit de l'Etat, il y a lieu à consultation de la Chambre des fonctionnaires et employés publics. Or, une prise de position afférente de cette chambre professionnelle ne figurait pas dans le dossier communiqué au Conseil d'Etat.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Nonobstant le délai relativement généreux de deux ans accordé aux Etats membres de l'Union européenne pour transposer la directive 2008/96/CE, le Conseil d'Etat n'a été saisi du projet de loi sous examen que sept mois après l'échéance du délai de transposition et deux mois après que la Commission européenne eut adressé au Grand-Duché de Luxembourg l'avis motivé précité pour manquement de l'Etat luxembourgeois à ses obligations vis-à-vis du droit de l'Union.

L'absence de tableau de correspondance ne facilite pas le travail du Conseil d'Etat.

La directive 2008/96/CE prévoit un certain nombre de mesures destinées à améliorer la sécurité sur les routes européennes et en particulier sur les axes faisant partie du réseau routier transeuropéen défini dans 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 transeuropéen de transport. Le commentaire des articles relève que ne sont dès lors concernées par la loi en projet que les autoroutes A1 (Luxembourg-frontière allemande près de Wasserbillig), A3 (Luxembourg-frontière française près de Dudelange) et A6 (Luxembourg-frontière belge près de Kleinbettingen) ainsi que le tronçon de l'autoroute A13 entre la Croix de Bettembourg et son passage de la Moselle à Schengen.

La partie du réseau routier national visée par les mesures de gestion de la sécurité de la circulation comprend les axes accusant sans doute la plus forte densité du trafic, mais ne représente en définitive qu'une part infime de la voirie étatique, en termes d'extension kilométrique de ce réseau.

Les auteurs renoncent à mettre à profit les dispositions du paragraphe 3 de l'article 1er de la directive qui permet aux Etats membres d'appliquer, le cas échéant, le régime européen de gestion de la sécurité à d'autres tronçons du réseau routier national dont la construction est financée par des fonds européens.

Même si de larges pans des infrastructures routières nationales resteront dès lors exclus de l'application des mesures envisagées, le Conseil d'Etat salue l'approche européenne qui s'avère une contribution louable en matière de lutte contre le grand fléau que constituent les accidents de la route et le tribut en vies humaines et en séquelles corporelles souvent définitives que ceux-ci demandent. Même si une étude récente du Statec portant sur l'évolution des accidents de la circulation au cours des vingt dernières années confirme la réduction continue du nombre des tués et des blessés, il faut constater qu'au cours des années consécutives le niveau de 2004, où le nombre des accidents avec dommages corporels a été le plus bas (716 accidents), n'a plus jamais été atteint. Il faut en conclure que l'arsenal des mesures de lutte contre les accidents n'est pas encore épuisé.

Les mesures retenues dans la directive prévoient l'obligation pour les Etats membres de soumettre leurs nouveaux projets d'infrastructure s'insérant dans le réseau routier transeuropéen à une évaluation des incidences sur la sécurité routière dès la phase de planification. Cette évaluation est suivie d'audits de sécurité qui accompagnent obligatoirement les différentes étapes de conception et de réalisation du projet d'infrastructure.

Quant au réseau routier en exploitation, la directive impose aux Etats membres d'effectuer tous les trois ans des examens de sécurité et de procéder sur base du degré de concentration d'accidents à une classification de sécurité du réseau. Le degré de concentration d'accidents constaté sur les différents tronçons inspectés déterminera l'ordre de priorité des mesures correctives.

En vue d'effectuer les audits de sécurité en relation avec de nouveaux projets routiers ou les inspections de sécurité sur le réseau routier en exploitation, la directive oblige les Etats membres à prévoir une formation initiale et des cours de perfectionnement réguliers pour les auditeurs de sécurité chargés des contrôles en question. Par ailleurs, la classification de sécurité du réseau en exploitation tient compte des accidents mortels recensés sur les différents tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen. A ces fins, des rapports standardisés spéciaux doivent être établis pour chaque accident mortel. Dans le cadre du recensement des accidents mortels, les Etats membres sont en outre tenus de calculer le coût social moyen des accidents mortels et d'autres accidents graves survenant sur le territoire national.

Enfin, l'article 8 de la directive oblige les Etats membres d'établir au plus tard au 19 décembre 2011 des lignes directrices „afin d'aider les organes compétents dans l'application de la [présente] directive“, lignes directrices qui doivent être communiquées à la Commission européenne.

Le projet de loi sous examen s'aligne étroitement sur le texte de la directive à transposer au point que certains passages en constituent des copies conformes. Les quatre annexes jointes au projet de loi constituent mot à mot des copies conformes des annexes de la directive.

Il est intéressant de noter que la loi du 13 mars 2007 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires comportait déjà l'obligation pour le maître de l'ouvrage d'établir une notice d'impact de son projet sur la sécurité (cf. articles 6 et 15). Or, cette exigence a été abandonnée au moment du remplacement de la loi du 27 mars 2007 par la loi de même nom datée au 29 mai 2009.

Quant à l'agencement de la loi en projet, le Conseil d'Etat estime qu'une bonne gouvernance en matière de gestion de la sécurité des autoroutes visées commande que tant les audits de sécurité dont question à l'article 4 du projet de loi que les évaluations menant à la classification de sécurité du réseau autoroutier en exploitation soient confiés à des auditeurs et experts indépendants de l'organe compétent visé par la directive qui, en vertu de la loi du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, est l'Administration des ponts et chaussées.

Une deuxième critique concerne la volonté défaillante de prévoir un programme de formation (initiale et continue) pour les auditeurs de sécurité, pourtant exigé en vertu de l'article 9 de la directive européenne.

Un troisième point au sujet duquel le Conseil d'Etat ne peut pas marquer son accord avec l'approche retenue par les auteurs a trait à l'agrément ministériel prescrit pour pouvoir exercer les fonctions d'auditeur. En effet, cet agrément n'est pas prévu par la directive à transposer, et il est susceptible de se heurter tant aux exigences de la directive 2006/123/CE (directive „Services“) qu'aux dispositions de la Constitution.

Le Conseil d'Etat reviendra sur ces aspects dans le cadre de l'examen des articles de la loi en projet.

Sur un plan plus formel, il constate encore que les auteurs du projet de loi se proposent de reprendre dans la loi en projet les quatre annexes de la directive 2008/96/CE. Comme la directive délègue à la Commission européenne la compétence pour adapter aux avancées techniques le contenu de ces annexes, le Conseil d'Etat se demande si dans l'intérêt d'une transposition rapide et flexible en droit national des modifications des annexes en question il ne serait pas préférable de reprendre dès à présent le contenu de celles-ci dans un règlement grand-ducal auquel la loi en projet se limitera de renvoyer.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

Même si l'alinéa 1er ne fait que résumer le contenu de la loi en projet et ne comporte dès lors aucune valeur normative, le Conseil d'Etat est d'accord avec le maintien des dispositions en question pour ne pas exposer le législateur luxembourgeois au reproche d'une transposition incomplète de la directive, dont l'alinéa sous examen ne fait que reprendre l'article 1er, paragraphe 1er.

L'alinéa 2 n'est pas en phase avec l'alinéa 2 de l'article 7, le premier visant uniquement les tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen, le second s'étendant par contre à l'ensemble du réseau routier national.

Tout en notant que cette incohérence figure aussi dans la directive européenne, le Conseil d'Etat propose d'écrire:

„Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique ...“.

L'alinéa 3 ne donne pas lieu à observation.

Article 2

Cet article a trait aux définitions reprises pour la plupart de l'article 2 de la directive à transposer.

Quant à la définition du réseau routier transeuropéen, il y a lieu de se référer à 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 transeuropéen“. Le projet de loi fait erronément, tout comme d'ailleurs la directive 2008/96/CE, état de la „directive No 1692/96/CE“.

Au point 2) de l'article sous avis, les auteurs reprennent sous une forme abrégée le texte de la directive plutôt que de viser directement l'organe juridiquement compétent en matière de construction et d'exploitation du réseau routier étatique dont font partie les tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen. En vertu de la loi précitée du 3 août 2010, cet organe est l'Administration des ponts et chaussées, comme le relève d'ailleurs à bon escient le commentaire des articles.

Plutôt que de prévoir à l'article 2 une définition de l'organe compétent, le Conseil d'Etat propose de remplacer à travers l'ensemble du texte légal en projet les termes „organe compétent“ par „Administration des ponts et chaussées“.

La définition sous 2) devra être supprimée et la numérotation des définitions subséquentes devra être adaptée en conséquence.

Les définitions sous 3) à 7) (2) à 6) selon le Conseil d'Etat) ne donnent pas lieu à observation.

Alors que les auteurs du projet de loi omettent de transposer l'article 8 de la directive ayant trait à „[l'] adoption et [la] communication de lignes directrices [pour l'application de la directive 2008/96/CE]“, ils s'estiment déchargés de l'obligation de définir l'expression „lignes directrices“ à l'article 2.

Le Conseil d'Etat est d'avis que le défaut de réserver une suite audit article 8 de la directive expose le Luxembourg au reproche d'une transposition incomplète de l'acte législatif européen. Il demande par voie de conséquence l'insertion entre les articles 7 et 8 du projet de loi d'un article nouveau tenant

compte des exigences de l'article 8 de la directive. Dans ces conditions, il y a lieu d'ajouter à l'article 2 la définition de ces „lignes directrices“.

La définition sous 8) ne donne pas lieu à d'autres observations.

Quant à la définition de l'auditeur que les auteurs du projet de loi prévoient d'ajouter, contrairement à la démarche retenue dans la directive, le Conseil d'Etat estime que les critères de définition des auditeurs doivent être repris à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat) conformément aux exigences de la directive. Il échet par conséquent de renoncer à l'insertion d'une définition de l'auditeur à l'article 2.

Quant à la définition de l'agrément figurant au point 10), le Conseil d'Etat en demande la suppression pour les raisons plus amplement développées dans le cadre de l'examen de l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).

Article 3

Le libellé de l'article sous examen s'aligne très étroitement sur celui de l'article 3 de la directive 2008/96/CE.

Conformément à ses observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose tout d'abord de remplacer aux alinéas 1er et 2 les termes „l'organe compétent“ par „l'Administration des ponts et chaussées“.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat réitère sa suggestion de reléguer à un règlement grand-ducal la reprise des annexes en vue d'une plus grande flexibilité d'adaptation des normes nationales en cas de modification des exigences européennes. S'il est suivi sur ce point, la loi en projet renverra au règlement grand-ducal à édicter à cet effet qui aura pour objet de reprendre les critères de l'annexe I de la directive. La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article sous examen se lira dans ces conditions comme suit:

„A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.“

Article 4

L'article sous examen reprend les exigences de l'article 4 de la directive 2008/96/CE.

Le libellé donne lieu aux observations suivantes:

Aux alinéas 1er et 5, les termes „l'organe compétent“ sont à remplacer par „l'Administration des ponts et chaussées“.

L'observation relative à l'Annexe I faite à l'endroit de l'article 3 vaut également pour l'annexe II évoquée aux alinéas 2 et 5. Dans la lignée de sa proposition ci-avant et tout en regrettant que la directive se limite à énoncer une obligation de moyen pour l'organe compétent pour sa mise en œuvre, le Conseil d'Etat propose néanmoins de s'en tenir au libellé européen. Par voie de conséquence, l'alinéa 2 est à remplacer par le texte suivant:

„L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation des audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.“

A l'alinéa 3, il suffit de renvoyer à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat) qui détermine les conditions de qualification des auditeurs susceptibles de réaliser les audits de sécurité routière. Le Conseil d'Etat propose d'écrire:

„L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat). Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).“

Au regard des observations qui précèdent, la deuxième phrase de l'alinéa 5 doit se lire comme suit:

„Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1er.“

A l'alinéa 6, il faut écrire correctement „l'alinéa précédent“.

Article 5

Cet article reprend les exigences de l'article 5 de la directive 2008/96/CE.

Conformément aux observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit l'alinéa 1er:

„L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.“

La fin de la première phrase de l'alinéa 2 est à rédiger comme suit:

„... éléments repris au règlement grand-ducal précité.“

La deuxième phrase du même alinéa 2 est à modifier comme suit:

„Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).“

La deuxième phrase de l'alinéa 3 doit également être modifiée dans l'optique du Conseil d'Etat. Elle se lira comme suit:

„La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.“

La deuxième phrase de l'alinéa 4 aura avantage à préciser qu'il s'agit de la „Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975“.

A l'alinéa 5, il ne suffit pas de reprendre l'obligation de la directive faite aux Etats membres mais de prévoir une mesure de transposition de cette exigence en écrivant:

„A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.“

Article 6

L'article sous examen reprend les dispositions de l'article 6 de la directive, à l'exception de son paragraphe 4.

A l'alinéa 3, il ne suffit pas de copier l'exigence de la directive quant à la „fréquence suffisante“ des inspections de sécurité, mais il y a lieu de déterminer cette fréquence avec la précision requise. Le Conseil d'Etat propose de renvoyer à cet effet au règlement grand-ducal qu'il a recommandé de prévoir dans le cadre de l'examen des articles 3, 4 et 5.

En omettant de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive 2008/96/CE, les auteurs du projet de loi risquent de se voir reprocher une transposition non conforme. Aussi le Conseil d'Etat insiste-t-il, sous peine d'opposition formelle, de tenir compte de ce paragraphe 4 dans un article 8 nouveau qu'il propose d'ajouter ci-après.

Article 7

L'article sous examen est censé assurer la transposition de l'article 7 de la directive 2008/96/CE. L'établissement des rapports d'accidents prévu au paragraphe 1er est confié à la Police grand-ducale et l'évaluation du coût social moyen des accidents mortels et des accidents graves sera effectuée sous la responsabilité du ministre qui a la Sécurité sociale dans ses attributions.

Quant à l'alinéa 1er, le Conseil d'Etat propose, dans la lignée de ses observations ci-avant, de renvoyer à un règlement grand-ducal pour reprendre en droit national le contenu de l'annexe IV et de reprendre de façon plus précise les exigences européennes visées. Il propose de libeller comme suit la deuxième phrase de cet alinéa:

„Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.“

Quant à l'alinéa 2, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par „accident grave“ tout en laissant aux auteurs du projet de loi de proposer la définition appropriée.

Plutôt que de dire en outre à l'alinéa sous examen que c'est le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions qui établit le coût social moyen précité, il suffit de l'avis du Conseil d'Etat de placer cette évaluation sous la responsabilité du ministre en écrivant:

„Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.“

Le Conseil d'Etat tient à observer que l'évaluation systématique des accidents routiers (coût de soins de santé, congés de maladie, le cas échéant, prestations de l'assurance accidents, pensions d'invalidité et pensions de survie) constitue une charge de travail supplémentaire des services du ministre de la Sécurité sociale, en particulier du service actuariel de l'Inspection générale de la sécurité sociale dont l'intervention actuelle en la matière se limite à des expertises isolées demandées au cours de procédures judiciaires. Aussi, et alors que l'article 9 prévoit des engagements de renforcement auprès de l'Administration des ponts et chaussées en vue de l'exécution des obligations résultant de la directive, le Conseil d'Etat donne-t-il à considérer s'il n'y aurait pas lieu de compléter l'article 9 par une disposition analogue au profit de l'Inspection générale de la sécurité sociale.

Article 8 (nouveau selon le Conseil d'Etat)

Tout en renvoyant à son opposition formelle relative à l'article 6, le Conseil d'Etat se doit de rappeler encore que l'article 8 de la directive n'est pas transposé. Au regard de cette transposition non conforme de l'acte européen, le Conseil d'Etat doit réitérer son refus d'accorder la dispense du second vote constitutionnel du projet de loi sous examen si le paragraphe 4 de l'article 6 et le paragraphe 1er de l'article 8 de la directive ne sont pas transposés.

Selon le Conseil d'Etat, cette lacune est susceptible d'être comblée en renvoyant à un règlement grand-ducal pour arrêter:

- a) les lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la loi en projet (art. 8, par. 1er de la directive);
- b) les lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie (art. 6, par. 4 de la directive);
- c) le programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices sous b) (art. 6, par. 4 de la directive).

Article 8 (9 selon le Conseil d'Etat)

Le Conseil d'Etat note d'emblée que les auteurs du projet de loi ont omis de transposer le paragraphe 1er de l'article 9 de la directive. Ils justifient cette omission par le constat dans leur commentaire des articles qu'„à l'heure actuelle il n'est pas prévu d'organiser une formation d'auditeurs au Luxembourg“ et que par contre „tous les certificats obtenus dans un [autre] Etat membre [de l'Union européenne]“ seront reconnus au Luxembourg.

Le Conseil d'Etat ne saurait pas, sous peine d'opposition formelle, s'accommoder de cette transposition non conforme de la directive et il exige que le projet de loi soit complété par la mise en place d'une telle formation, y compris les critères d'accès de la formation et les modalités de sa mise en œuvre ainsi que les cours de perfectionnement à organiser régulièrement suivant un rythme qui reste à être établi. La mise en place d'une formation qui s'adresserait par exemple à des ingénieurs ou des ingénieurs techniciens n'empêchera pas la reconnaissance de certificats d'aptitude délivrés en la matière par les autorités d'un autre Etat membre de l'Union européenne, reconnaissance qui s'impose de toute façon en vertu des exigences du droit de l'Union européenne.

Par ailleurs, il estime que l'objectivité requise pour procéder aux audits et inspections prévus par la loi en projet commande de confier les travaux afférents à des personnes adéquatement formées, issues du secteur public ou privé qui *a priori* ne relèvent pas de l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'Etat y voit la meilleure garantie pour assurer que soit honorée l'exigence reprise au point c) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive en vertu de laquelle la ou les personnes chargées d'un audit sont sélectionnées de sorte qu'au moment de l'audit (ou de l'inspection?) elles ne participent pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné (voire à la gestion des tronçons routiers soumis à inspection).

Sauf pour les auteurs du projet de loi d'établir que l'exigence de l'agrément prévue au dernier alinéa de l'article sous examen n'est pas contraire aux prescriptions de la directive „Services“ 2006/123/CE, le Conseil d'Etat ne saurait pas dispenser le projet de loi sous examen de la dispense du second vote constitutionnel en cas de maintien de cet alinéa. Abstraction faite des considérations formelles qui

précédent, il ne voit pas la plus-value de cet agrément, alors qu'il estime que le fait d'un auditeur de rapporter la preuve de la formation requise devrait suffire pour se faire confier les audits et inspections prévues par la loi sous avis.

Article 9 (10 selon le Conseil d'Etat)

Cet article prévoit les engagements nécessaires en vue de disposer au sein de l'Administration des ponts et chaussées d'une cellule dont la mission consistera, selon le commentaire des articles, à „accompagner les auditeurs de sécurité dans leur mission et [à] assurer efficacement les audits de sécurité et les inspections de sécurité“.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat renvoie encore à ses observations faites à l'endroit de l'article 7.

Le dispositif envisagé se réfère à un dépassement du nombre limité des engagements nouveaux auprès de l'Etat prévu dans la loi budgétaire 2011. Dans la mesure où des incidents de procédures risquent de retarder l'entrée en vigueur du projet sous revue, l'article 9 ne sera éventuellement plus applicable tel que prévu.

Aussi, le Conseil d'Etat suggère-t-il de libeller l'article 9 comme suit:

„Art. 9. Engagements au profit de l'Administration des ponts et chaussées et de l'Inspection générale de la sécurité sociale

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, sont autorisées à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- l'Administration des ponts et chaussées: un ingénieur et un ingénieur technicien;
- l'Inspection générale de la sécurité sociale: un attaché de la sécurité sociale et un fonctionnaire dans la carrière du rédacteur.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 15 novembre 2011.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6295/02

N° 6295²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (30.1.2012).....	1
2) Texte coordonné.....	5

*

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

(30.1.2012)

Monsieur le Président,

Au nom de la Commission du Développement durable, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés.

*

Amendement 1 portant sur l'article 2, nouveau point 7)

L'article 2, point 7) se lira comme suit:

7) lignes directrices: les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi;

Commentaire de l'amendement 1

Alors que les auteurs du projet de loi omettent de transposer l'article 8 de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ayant trait à l'adoption et la communication de lignes directrices, ils s'estiment déchargés de l'obligation de définir l'expression „lignes directrices“ à l'article 2. Le Conseil d'Etat est d'avis que le défaut de réserver une suite audit article 8 de la directive expose le Luxembourg au reproche d'une transposition incomplète de la directive. Il demande donc l'insertion entre les articles 7 et 8 du projet de loi d'un article nouveau tenant compte des exigences de l'article 8 de la directive. Dans ces conditions, il y a lieu d'ajouter à l'article 2 la définition de ces „lignes directrices“. La commission parlementaire décide de suivre la Haute Corporation et introduit un amendement dans ce sens. Pour la définition des lignes directrices, la Commission s'est inspirée de la directive 2008/96/CE précitée et a repris le texte y contenu à l'article 2 point 8).

Amendement 2 portant sur l'article 2, nouveau point 9)

L'article 2, point 9) se lira comme suit:

9) accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Commentaire de l'amendement 2

En se référant au commentaire du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7, où ce dernier se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par „accident grave“ tout en laissant aux auteurs du projet de loi de proposer la définition appropriée, les membres de la Commission introduisent un amendement afin de donner suite à cette remarque.

Un consensus au niveau européen existe pour la définition d'un accident respectivement d'un blessé grave sans pour autant que celle-ci ne soit ancrée dans un texte légal ou réglementaire. La définition retenue dans le présent texte est également celle utilisée par le groupe de travail „Statistiques“ pour le recensement et la classification des accidents répertoriés sur le territoire national. Les statistiques établies par ce groupe serviront de base au Ministère de la Sécurité sociale pour le calcul du coût social moyen des accidents graves et mortels.

Amendement 3 portant sur l'article 6

L'article 6 se lira comme suit:

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.

Les lignes directrices prévues à l'article 8 fixeront les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Un règlement grand-ducal prévoira également un programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices.

Commentaire de l'amendement 3

Le Conseil d'Etat constate que l'article 6 reprend les dispositions de l'article 6 de la directive 2008/96/CE, à l'exception de son paragraphe 4. En omettant de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive, les auteurs du projet de loi risquent de se voir reprocher une transposition non conforme. Le Conseil d'Etat insiste donc, sous peine d'opposition formelle, de tenir compte de ce paragraphe 4 dans un article 8 nouveau qu'il propose d'ajouter. La Commission du Développement durable donne suite à cette remarque.

La Commission a toutefois décidé de ne pas intégrer toutes les dispositions relatives aux lignes directrices dans le nouvel article 8 mais, dans un souci de clarté du texte et conformément à la directive 2008/96/CE, de prévoir un quatrième paragraphe dans l'article 6 pour les lignes directrices spécifiques aux inspections de sécurité.

Amendement 4 portant sur l'article 8 (nouveau)

Le nouvel article 8 se lira comme suit:

Art. 8. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en oeuvre de la présente loi seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

Commentaire de l'amendement 4

Le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la directive oblige les Etats membres d'établir au plus tard au 19 décembre 2011 des lignes directrices afin d'aider les organes compétents dans l'application de la directive, lignes directrices qui doivent être communiquées à la Commission européenne. Tout en renvoyant à son opposition formelle relative à l'article 6, le Conseil d'Etat rappelle que l'article 8 de

la directive n'est pas transposée. Au regard de cette transposition non conforme de l'acte européen, le Conseil d'Etat réitère son refus d'accorder la dispense du second vote constitutionnel du projet de loi 6295 si le paragraphe 4 de l'article 6 et le paragraphe 1er de l'article 8 de la directive ne sont pas transposés. La Commission du Développement durable donne suite à cette remarque.

Amendement 5 portant sur l'article 8 initial (article 9 nouveau)

Le nouvel article 9 se lira comme suit:

Art. 9. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les personnes physiques qui veulent exercer la fonction d'auditeur de sécurité pour la réalisation d'audits de sécurité routière doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou équivalent dans les sciences de l'ingénieur inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur;*
- avoir une expérience ou une formation de minimum 3 ans dans le domaine routier (conception, réalisation, exploitation), de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;*
- avoir la connaissance des règles de conception des aménagements de voirie en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg pour les différents types d'usagers;*
- avoir terminé avec fruit la formation décrite au paragraphe suivant.*

(2) Le programme de la formation initiale des auditeurs de sécurité comporte un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique de minimum 3 modules de 8 heures porte sur les matières suivantes:

- la démarche de contrôle sécurité des projets routiers et ses objectifs;*
- le positionnement de l'auditeur;*
- son travail (les compétences de l'auditeur et ses outils de travail);*
- les outils disponibles (guide de conception, grille d'analyse, contenu du rapport);*
- des études de cas traitant en priorité de la sécurité des différentes catégories d'usagers faibles et de la problématique des obstacles latéraux.*

Le volet pratique consiste en la réalisation d'un audit complet avec remise d'un rapport final.

Un règlement grand-ducal définit le contenu de cette formation et les conditions de réussite de celle-ci.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre le certificat d'aptitude aux personnes remplissant les conditions définies au paragraphe 1er et ayant suivi la formation initiale. Ce certificat est délivré pour une période de 5 ans. Il est reconductible par période de 2 ans pour autant que:

- l'auditeur ait effectué 4 audits aux stades de la conception détaillée ou de prémission en service durant les 2 dernières années par période de référence de 5 ans;*
- l'auditeur ait suivi une formation continue ou de perfectionnement durant les 2 dernières années par période de référence de 5 ans.*

(4) La formation initiale ainsi que la formation continue ou de perfectionnement sont organisées par un établissement d'enseignement supérieur reconnu et mandaté par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions d'organiser la formation conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-avant.

(5) Est assimilé au détenteur du certificat d'aptitude tel que défini au paragraphe 3 ci-dessus, avec les mêmes effets juridiques, le détenteur d'un certificat d'aptitude délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne et répondant aux critères de formation y prévus.

Au cas où le certificat d'aptitude détenu par les ressortissants des Etats membres ne répond pas à l'ensemble des exigences de formation et/ou de formation continue exigées, la formation peut être complétée par un ou plusieurs certificats, soit attestant que le détenteur a subi avec succès un examen ou des épreuves sanctionnant les matières en question, soit attestant l'accomplissement avec fruit du volet pratique.

Commentaire de l'amendement 5

Le Conseil d'Etat note que les auteurs du projet de loi ont omis de transposer le paragraphe 1er de l'article 9 de la directive. Ils justifient cette omission par le constat, dans le commentaire des articles, qu'à l'heure actuelle il n'est pas prévu d'organiser une formation d'auditeurs au Luxembourg et que, par contre, tous les certificats obtenus dans un autre Etat membre de l'UE seront reconnus au Luxembourg. Le Conseil d'Etat ne saurait pas, sous peine d'opposition formelle, s'accommoder de cette transposition non conforme de la directive et il exige que le projet de loi soit complété par la mise en place d'une telle formation.

Par ailleurs, la Haute Corporation estime que l'objectivité requise pour procéder aux audits et inspections prévus par la loi en projet commande de confier les travaux afférents à des personnes adéquatement formées et qui *a priori* ne relèvent pas de l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'Etat y voit la meilleure garantie pour assurer que soit honorée l'exigence reprise au point c) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive en vertu de laquelle la ou les personnes chargées d'un audit sont sélectionnées de sorte qu'au moment de l'audit, elles ne participent pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Un dernier point au sujet duquel la Haute Corporation ne peut pas marquer son accord a trait à l'exigence prévue au dernier alinéa de l'article sous rubrique d'un agrément ministériel pour pouvoir exercer les fonctions d'auditeur. En effet, cet agrément n'est pas prévu par la directive à transposer et il est susceptible de se heurter tant aux exigences de la directive „Services“ 2006/123/CE qu'aux dispositions de la Constitution. Le Conseil d'Etat ne saurait pas dispenser le projet de loi sous rubrique du second vote constitutionnel en cas de maintien de cet alinéa, d'autant plus qu'il ne voit pas la plus-value de cet agrément, alors qu'il estime que le fait, pour un auditeur, d'apporter la preuve de la formation requise devrait suffire pour se faire confier les audits et inspections prévues par la future loi.

Par le biais de l'amendement 5, les membres de la Commission décident de donner droit à ces remarques du Conseil d'Etat.

Amendement 6 portant sur l'article 9 initial (article 10 nouveau)

Le nouvel article 10 se lira comme suit:

Art. 10. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, l'Administration des ponts et chaussées est autorisée à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- un ingénieur;***
- un ingénieur technicien.***

Commentaire de l'amendement 6

Par le biais de cet amendement, la Commission du Développement durable fait, d'une part, sienne la proposition rédactionnelle du Conseil d'Etat. D'un autre côté, la commission parlementaire, ayant entendu les explications des responsables gouvernementaux qui estiment que les services de l'Inspection générale de la sécurité sociale sont suffisamment équipés en ressources humaines en vue de l'exécution des nouvelles obligations résultant de la directive, décide de surseoir à l'engagement des deux personnes supplémentaires au sein du Ministère de la Sécurité sociale, tel que proposé par le Conseil d'Etat.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

TEXTE COORDONNE

(Les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission du Développement durable sont soulignées; les amendements parlementaires sont soulignés et en gras).

PROJET DE LOI

concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

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

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Art. 2. *Définitions*

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen;
- 2) organe compétent: ~~l'organisme public responsable sur le plan national de la gestion du réseau routier transeuropéen qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation~~;
- 2) évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 3) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 4) classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;
- 5) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;
- 6) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 7) **lignes directrices: les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi**;
- 8) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;
- 9) auditeur: ~~la personne physique ou morale justifiant des compétences en matière d'audit de sécurité routière~~;
- 10) agrément: ~~acte administratif autorisant l'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière~~.
- 9) **accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.**

Art. 3. *Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure*

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en oeuvre de ces audits.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 9. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la prémise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1er.

Le rapport visé à l'alinéa précédent contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments repris au règlement grand-ducal précité. Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.

Les lignes directrices prévues à l'article 8 fixeront les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Un règlement grand-ducal prévoira également un programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices.

Art. 7. Gestion des données

La Police grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1er. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.

Art. 8. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en oeuvre de la présente loi seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 9. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les personnes physiques qui veulent exercer la fonction d'auditeur de sécurité pour la réalisation d'audits de sécurité routière doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou équivalent dans les sciences de l'ingénieur inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur;
- avoir une expérience ou une formation de minimum 3 ans dans le domaine routier (conception, réalisation, exploitation), de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;
- avoir la connaissance des règles de conception des aménagements de voirie en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg pour les différents types d'usagers;
- avoir terminé avec fruit la formation décrite au paragraphe suivant.

(2) Le programme de la formation initiale des auditeurs de sécurité comporte un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique de minimum 3 modules de 8 heures porte sur les matières suivantes:

- la démarche de contrôle sécurité des projets routiers et ses objectifs;
- le positionnement de l'auditeur;
- son travail (les compétences de l'auditeur et ses outils de travail);
- les outils disponibles (guide de conception, grille d'analyse, contenu du rapport);
- des études de cas traitant en priorité de la sécurité des différentes catégories d'usagers faibles et de la problématique des obstacles latéraux.

Le volet pratique consiste en la réalisation d'un audit complet avec remise d'un rapport final.

Un règlement grand-ducal définit le contenu de cette formation et les conditions de réussite de celle-ci.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre le certificat d'aptitude aux personnes remplissant les conditions définies au paragraphe 1er et ayant suivi la formation initiale. Ce certificat est délivré pour une période de 5 ans. Il est reconductible par période de 2 ans pour autant que:

- l'auditeur ait effectué 4 audits aux stades de la conception détaillée ou de prémise en service durant les 2 dernières années par période de référence de 5 ans;
- l'auditeur ait suivi une formation continue ou de perfectionnement durant les 2 dernières années par période de référence de 5 ans.

(4) La formation initiale ainsi que la formation continue ou de perfectionnement sont organisées par un établissement d'enseignement supérieur reconnu et mandaté par le ministre ayant

les Travaux publics dans ses attributions d'organiser la formation conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-avant.

(5) Est assimilé au détenteur du certificat d'aptitude tel que défini au paragraphe 3 ci-dessus, avec les mêmes effets juridiques, le détenteur d'un certificat d'aptitude délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne et répondant aux critères de formation y prévus.

Au cas où le certificat d'aptitude détenu par les ressortissants des Etats membres ne répond pas à l'ensemble des exigences de formation et/ou de formation continue exigées, la formation peut être complétée par un ou plusieurs certificats, soit attestant que le détenteur a subi avec succès un examen ou des épreuves sanctionnant les matières en question, soit attestant l'accomplissement avec fruit du volet pratique.

Art. 10. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, l'Administration des ponts et chaussées est autorisée à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- un ingénieur;
- un ingénieur technicien.

ANNEXE I

Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière:
 - a) définition du problème;
 - b) situation actuelle et scénario de statu quo;
 - c) objectifs de sécurité routière;
 - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
 - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
 - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Eléments à prendre en compte:
 - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
 - b) choix des itinéraires et nature du trafic;
 - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);
 - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
 - e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);
 - f) saisonnalité et conditions climatiques;
 - g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
 - h) activité sismique.

ANNEXE II

Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

1. Critères applicables au stade de la conception (avant projet sommaire):
 - a) situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique;
 - b) types de jonction et distance entre les points de jonction;
 - c) nombre et type de voies;

- d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
 - e) fonctionnalité de la route dans le réseau;
 - f) conditions météorologiques;
 - g) vitesses de conduite;
 - h) profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers);
 - i) alignements horizontaux et verticaux;
 - j) visibilité;
 - k) disposition des points de jonction;
 - l) transports publics et infrastructures publiques;
 - m) passages à niveau.
2. Critères applicables au stade de la conception détaillée (avant-projet détaillé):
- a) tracé;
 - b) signalisation et marquage cohérents;
 - c) éclairage des routes et des intersections éclairées;
 - d) équipements de bord de route;
 - e) environnement de bord de route, dont végétation;
 - f) obstacles fixes en bord de route;
 - g) aménagement d'aires de stationnement sûres;
 - h) usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
 - i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).
3. Critères applicables au stade de la prémission en service (projet d'exécution):
- a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales;
 - b) lisibilité de la signalisation et du marquage;
 - c) état de la chaussée.
4. Critères applicables au début de l'exploitation: évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs
- La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

ANNEXE III

Classification des tronçons à forte concentration d'accidents et classification de la sécurité du réseau

1. Recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents
- Le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès au cours des années précédentes par unité de distance en relation avec le volume de trafic et, en présence de jonctions, du nombre de tels accidents par points de jonction.
2. Recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau
- Le recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau tient compte des économies potentielles dans les coûts des accidents. Les tronçons routiers sont classés en différentes catégories. Pour chaque catégorie de route, les tronçons routiers sont analysés et classés selon des facteurs liés à la sécurité tels que concentration des accidents, volume de trafic et typologie du trafic.

Pour chaque catégorie de route, la classification de la sécurité du réseau se traduit par une liste prioritaire des tronçons routiers pour lesquels une amélioration de l'infrastructure devrait être très efficace.

3. Eléments d'évaluation pour les visites sur place des équipes d'experts:

- a) la description du tronçon routier;
- b) la référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;
- c) l'analyse des rapports d'accidents éventuels;
- d) le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;
- e) une série de mesures correctives potentielles à mettre en oeuvre à des échéances différentes, prévoyant par exemple:
 - l'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route,
 - la réduction des limitations de vitesse et l'intensification du contrôle de la vitesse au niveau local,
 - l'amélioration de la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité,
 - l'amélioration de l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers,
 - l'amélioration de la cohérence, de la visibilité, de la lisibilité et de la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation,
 - la protection contre la chute de pierres, les éboulements de terrain et les avalanches,
 - l'amélioration de l'adhérence ou de la rugosité de la chaussée,
 - la modification des dispositifs de retenue routiers,
 - la mise à disposition et l'amélioration de la protection du terre-plein central,
 - la modification des schémas de dépassement,
 - l'amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau,
 - la modification de l'alignement,
 - la modification de la largeur de la route, l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence,
 - l'installation d'un dispositif de gestion et de contrôle du trafic,
 - la réduction des conflits potentiels avec les usagers vulnérables de la route,
 - la mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur,
 - la remise en état ou le remplacement de la chaussée,
 - l'utilisation de signaux intelligents,
 - l'amélioration des systèmes de transport intelligents et des services télématiques à des fins d'interopérabilité, d'urgence et de signalisation.

ANNEXE IV

Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants:

- 1) localisation aussi précise que possible de l'accident;
- 2) images et/ou diagrammes du lieu de l'accident;
- 3) date et heure de l'accident;
- 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route;
- 5) gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, si possible selon des critères communs à définir conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3;

- 6) caractéristiques des personnes concernées telles que âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité;
- 7) données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable);
- 8) données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manoeuvres du véhicule et du conducteur;
- 9) chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6295/03

N° 6295³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(6.3.2012)

Par dépêche du 30 janvier 2012, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat d'une série de 6 amendements au projet de loi sous objet, adoptés par la commission du Développement durable.

Aux amendements en question étaient joints un commentaire et un texte coordonné tenant compte tant des modifications proposées par le Conseil d'Etat dans son avis du 15 novembre 2011 que la commission parlementaire a fait siennes que des amendements précités du 30 janvier 2012.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS*Amendement 1*

L'amendement sous examen concerne le relevé des définitions reprises à l'article 2 du projet de loi.

Le Conseil d'Etat avait, dans son avis du 15 novembre 2011, insisté sur une reprise complète des définitions prévues par la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité de l'infrastructure routière, et il avait notamment demandé de compléter le relevé du projet gouvernemental par l'ajout de la définition européenne des lignes directrices.

La commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat sur ce point. L'amendement 1 trouve l'accord de celui-ci.

Amendement 2

Suite à l'observation afférente du Conseil d'Etat au sujet de l'article 7 du projet de loi, la commission parlementaire propose d'ajouter à l'article 2 la définition de l'„accident grave“ en reprenant les critères utilisés à cet effet par le groupe de travail „Statistiques“ pour le recensement et la classification des accidents routiers répertoriés sur le territoire national.

Cet amendement ne donne pas lieu à observation.

Amendement 3

L'amendement sous examen fait suite à une opposition formelle du Conseil d'Etat. Celui-ci avait noté dans son avis du 15 novembre 2011 que les auteurs du projet gouvernemental avaient omis de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive 2008/96/CE.

Tout en renvoyant à ses observations relatives à l'article 8 (nouveau selon le Conseil d'Etat) de son avis précité du 15 novembre 2011, le Conseil d'Etat propose de modifier légèrement la rédaction de l'amendement sous examen tout en mettant le texte proposé à la forme de l'indicatif présent. L'amendement 3 se lira dès lors comme suit (alinéa 4 nouveau de l'article 6 du projet de loi):

„Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.“

Amendement 4

L'amendement 4 fait également suite à une opposition formelle du Conseil d'Etat liée à une question de transposition incomplète de la directive 2008/96/CE.

Dans la mesure où les auteurs du projet gouvernemental avaient omis de transposer les exigences en matière de lignes directrices destinées à „aider les organes compétents dans l'application [du texte de transposition de la directive 2008/96/CE]“, il échet de combler cette lacune.

Quant aux modalités de mise en place des lignes directrices, le texte proposé par la commission parlementaire renvoie à un règlement grand-ducal. L'amendement proposé ne donne pas lieu à observation, sauf à mettre le texte à la forme de l'indicatif présent.

Amendement 5

L'amendement sous examen fait suite à trois observations figurant dans l'avis du Conseil d'Etat du 15 novembre 2011 au sujet de la façon incorrecte de transposer la directive 2008/96/CE et concernant plus particulièrement les dispositions de son article 9 relatif à la formation et à la désignation des „auditeurs de sécurité routière“. Les critiques du Conseil d'Etat étaient assorties de deux oppositions formelles.

La commission parlementaire entend suivre les observations du Conseil d'Etat en prévoyant de reformuler l'article 8, devenant l'article 9 dans le texte coordonné joint aux amendements.

Le texte proposé comporte dans un paragraphe 1er les conditions d'accès à la formation des auditeurs de sécurité routière. Le paragraphe 2 porte sur le contenu de la formation. Le paragraphe 3 traite de la durée de validité du certificat de formation et de la formation continue à laquelle doivent se soumettre les auditeurs en vue de faire renouveler leur certificat. Le paragraphe 4 détermine les conditions de reconnaissance du ou des établissements d'enseignement supérieur autorisés à dispenser la formation. Le paragraphe 5 établit le cadre pour reconnaître l'équivalence de formations dispensées par des établissements étrangers.

L'approche retenue par la commission parlementaire répond globalement aux critiques du Conseil d'Etat.

Quant au libellé proposé, il donne lieu aux observations suivantes:

Le Conseil d'Etat propose de limiter les dispositions du paragraphe 1er aux conditions d'accès à la formation. Il fait encore remarquer que les auditeurs doivent posséder une expérience (professionnelle) ou une formation appropriée dans les domaines visés par le point a) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive à transposer. Dans ces conditions, le paragraphe 1er pourrait se lire comme suit:

„(1) Les candidats à la formation d'auditeur de sécurité routière doivent satisfaire à l'une des conditions suivantes:

- a) être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur;*
- b) justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.“*

Tout en approuvant quant au fond le contenu de la formation initiale, le Conseil d'Etat propose d'y réserver le libellé suivant:

„(2) La formation initiale des auditeurs de sécurité routière porte sur un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique est subdivisé en 3 modules de 8 heures chacun. Il comprend les matières suivantes:

- a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;*
- b) le rôle de l'auditeur dans le cadre des audits de sécurité routière ainsi que la manière de concevoir ces audits et d'établir les rapports afférents;*
- c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'usagers de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.*

Le volet pratique porte sur la réalisation d'un audit de sécurité routière relatif à un tronçon de route déterminé et l'élaboration d'un rapport d'audit.

La formation est sanctionnée par un examen dont le contenu, et les conditions de réussite sont déterminés par règlement grand-ducal.“

Conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 9 de la directive 2008/96/CE, les auteurs des amendements prévoient la délivrance aux candidats auditeurs, qui ont passé avec succès l'examen de fin de formation initiale, d'un certificat d'aptitude. La durée de validité du certificat est limitée dans le temps et elle peut être renouvelée à condition pour le titulaire de participer à des cours de perfectionnement, appelés formation continue, et de justifier avoir effectué un nombre minimum d'audits depuis la délivrance de son certificat ou le dernier renouvellement de celui-ci. Le contenu de la formation continue n'est pas autrement détaillé. En outre, le Conseil d'Etat note que l'expérience professionnelle dont l'auditeur souhaitant renouveler son certificat d'aptitude devrait pouvoir se prévaloir en vertu du texte de l'amendement n'est pas prévue par la directive, dont le paragraphe 2 de l'article 9 précité se limite à l'exigence d'une participation à des cours de perfectionnement, par ailleurs non autrement sanctionnés. Le Conseil d'Etat demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, de renoncer à la condition de l'expérience professionnelle.

Le Conseil d'Etat a du mal à comprendre la différence retenue entre la durée de validité d'un certificat initial, qui est de 5 ans, et la période de validité des formations continues, qui est ramenée à 2 ans. Il estime plus indiqué de renouveler les certificats au rythme de 5 ans.

Au regard des observations qui précèdent, il propose de rédiger comme suit le paragraphe 3:

„(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre, délivre aux candidats ayant réussi l'examen prévu au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

A condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

Les cours de perfectionnement s'étendent sur huit heures. Ces cours portent sur un rappel des matières prévues au paragraphe 2 pour le volet théorique de la formation initiale.“

Quant à l'organisation des cours de formation initiale et des cours de perfectionnement, le Conseil d'Etat propose d'en confier la responsabilité au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions tout en laissant à ce dernier de s'assurer à ces fins du concours d'établissements spécialisés dans la formation professionnelle, peu importe que ces instituts soient établis au Luxembourg ou dans un autre Etat membre de l'Union européenne. Le texte du paragraphe 4 se lira dès lors comme suit:

„(4) Le ministre organise la formation initiale et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans un Etat membre de l'Union européenne.“

Le paragraphe 5 a pour objet la reconnaissance de certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou délivrés sous leur responsabilité.

Le Conseil d'Etat propose de rédiger ce paragraphe comme suit:

„(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres Etats membres aux auditeurs de sécurité routière sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.“

Amendement 6

Le Conseil d'Etat note que la commission parlementaire n'entend pas suivre sa proposition formulée dans son avis précité du 15 novembre 2011 quant à un renforcement de l'Inspection générale de la sécurité sociale en ressources humaines appelées à assurer les nouvelles tâches se dégageant pour cette administration de la loi en projet. En effet, la commission parlementaire prévoit de limiter les engagements nouveaux à un ingénieur et à un ingénieur technicien pour l'Administration des ponts et chaussées.

Pour le surplus, la commission parlementaire entend suivre les propositions rédactionnelles du Conseil d'Etat.

Cet amendement ne donne pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 mars 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
La Vice-Présidente,
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6295/04

N° 6295⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(20.3.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Lucien CLEMENT, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Georges ENGEL, Mme Marie-Josée FRANK, M. Paul HELMINGER, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS, Marc SPAUTZ et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le 16 juin 2011, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 15 novembre 2011.

Lors d'une réunion du 29 juin 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Lucien Clement comme Rapporteur du projet de loi.

En date du 30 novembre 2011, la Commission du Développement durable a examiné le projet de loi.

Lors de sa réunion du 30 janvier 2012, la commission parlementaire a adopté une série d'amendements.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat a été émis le 6 mars 2012.

Au cours de sa réunion du 14 mars 2012, la Commission du Développement durable a analysé l'avis complémentaire de la Haute Corporation.

Le présent rapport a été adopté le 20 mars 2012.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de transposer la directive 2008/96/CE du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Il a été constaté que l'une des causes fréquentes des accidents est l'état ou l'agencement de la route. Il s'agit dès lors dans ladite directive de doter tous les Etats membres de procédures adéquates pour améliorer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau routier transeuropéen.

La directive prévoit un certain nombre de mesures destinées à améliorer la sécurité sur les routes européennes et en particulier sur les axes faisant partie du réseau routier transeuropéen. Ces mesures prévoient l'obligation pour les Etats membres de soumettre leurs nouveaux projets d'infrastructure s'insérant dans le réseau routier transeuropéen à une évaluation des incidences sur la sécurité routière dès la phase de planification. Cette évaluation est suivie d'audits de sécurité qui accompagnent obligatoirement les différentes étapes de conception et de réalisation du projet d'infrastructure.

Quant au réseau routier en exploitation, la directive impose aux Etats membres d'effectuer tous les trois ans des examens de sécurité et de procéder, sur base du degré de concentration d'accidents, à une classification de sécurité du réseau. Le degré de concentration d'accidents constaté sur les différents tronçons inspectés déterminera l'ordre de priorité des mesures correctives.

En vue d'effectuer les audits de sécurité en relation avec de nouveaux projets routiers ou les inspections de sécurité sur le réseau routier en exploitation, la directive oblige les Etats membres à prévoir une formation initiale et des cours de perfectionnement réguliers pour les auditeurs de sécurité chargés des contrôles en question. Par ailleurs, la classification de sécurité du réseau en exploitation tient compte des accidents mortels recensés sur les différents tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen. A ces fins, des rapports standardisés spéciaux doivent être établis pour chaque accident mortel. Dans le cadre du recensement des accidents mortels, les Etats membres sont en outre tenus de calculer le coût social moyen des accidents mortels et d'autres accidents graves survenant sur le territoire national.

A noter que le Luxembourg ne dispose actuellement pas d'un texte légal ou réglementaire imposant ou définissant des procédures relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Ceci n'a toutefois pas empêché l'Administration des ponts et chaussées de réaliser de manière régulière des audits de sécurité sur des tronçons routiers qualifiés de points noirs ou estimés dangereux. Un groupe de travail interministériel sous la présidence de l'Administration des ponts et chaussées a été réactivé en 2009 pour veiller à la sécurité du réseau routier national.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Dans les considérations générales de son avis du 15 novembre 2011, le Conseil d'Etat note qu'il n'a été saisi du projet de loi que sept mois après l'échéance du délai de transposition et deux mois après que la Commission européenne ait adressé au Luxembourg un avis motivé pour manquement à ses obligations vis-à-vis du droit de l'Union.

Le Conseil d'Etat émet en outre les critiques suivantes:

- Il déplore l'absence de tableau de concordance;
- Quant à l'agencement du projet de loi, il estime qu'une bonne gouvernance en matière de gestion de la sécurité des autoroutes visées commande que tant les audits de sécurité que les évaluations menant à la classification de sécurité du réseau autoroutier en exploitation soient confiés à des auditeurs et experts indépendants de l'organe compétent visé par la directive, à savoir l'Administration des ponts et chaussées;
- Une autre critique concerne la volonté défaillante de prévoir un programme de formation pour les auditeurs de sécurité, pourtant exigé en vertu de l'article 9 de la directive européenne.

Sur un plan plus formel, la Haute Corporation constate encore que les auteurs du projet de loi se proposent de reprendre dans la loi les quatre annexes de la directive 2008/96/CE. Comme la directive délègue à la Commission européenne la compétence pour adapter aux avancées techniques le contenu de ces annexes, le Conseil d'Etat se demande si, dans l'intérêt d'une transposition rapide et flexible en droit national des modifications des annexes en question, il ne serait pas préférable de reprendre dès à présent le contenu de celles-ci dans un règlement grand-ducal auquel la loi en projet se limiterait de renvoyer. Les membres de la commission parlementaire décident de donner suite à cette remarque.

Suite à cet avis, la commission parlementaire a adopté une série d'amendements.

Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat a encore formulé quelques remarques relatives à certains amendements.

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

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

L'article 1er définit l'objet de la loi qui vise à assurer une meilleure sécurité des usagers de la route par l'instauration de procédures relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Le

champ d'application de la loi est limité au seul réseau transeuropéen, ce qui signifie pour le réseau national les autoroutes A1 (Luxembourg-frontière allemande près de Wasserbillig), A3 (Luxembourg-frontière française près de Dudelange) et A6 (Luxembourg-frontière belge près de Kleinbettingen) ainsi que le tronçon de l'autoroute A13 entre la Croix de Bettembourg et son passage de la Moselle à Schengen.

Il est précisé que seul le réseau transeuropéen a été intégré dans ce projet de loi afin de s'en tenir au principe „*toute la directive, rien que la directive*“. Il est en outre évident que l'Etat luxembourgeois ne dispose pas des ressources nécessaires pour étendre le champ d'application du texte de la future loi à la totalité du réseau routier national.

Dans sa version initiale, l'article 1er se lit comme suit:

Art. 1er. Objet et champ d'application

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Même si l'alinéa 1er ne fait que résumer le contenu de la loi en projet et ne comporte dès lors aucune valeur normative, le Conseil d'Etat est d'accord avec le maintien des dispositions en question pour ne pas exposer le législateur luxembourgeois au reproche d'une transposition incomplète de la directive.

La Haute Corporation constate que l'alinéa 2 de l'article sous rubrique n'est pas en phase avec l'alinéa 2 de l'article 7, le premier visant uniquement les tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen, le second s'étendant à l'ensemble du réseau routier national. Tout en notant que cette incohérence figure aussi dans la directive européenne, le Conseil d'Etat propose d'écrire: „*Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique ...*“. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

L'alinéa 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi, l'article 1er se lira comme suit:

Art. 1er. Objet et champ d'application

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Article 2

Cet article a trait aux définitions reprises pour la plupart de l'article 2 de la directive 2008/96/CE. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit:

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) *réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la directive 1692/96/CE;*
- 2) *organe compétent: l'organisme public responsable sur le plan national de la gestion du réseau routier transeuropéen qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation;*
- 3) *évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;*

- 4) *audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;*
- 5) *classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;*
- 6) *classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;*
- 7) *inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;*
- 8) *projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;*
- 9) *auditeur: la personne physique ou morale justifiant des compétences en matière d'audit de sécurité routière;*
- 10) *agrément: acte administratif autorisant l'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière.*

Au point 1) qui concerne la définition du réseau routier transeuropéen, le Conseil d'Etat relève qu'il y a lieu de se référer à la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen, et non pas la directive 1692/96/CE. Les membres de la commission parlementaire procèdent au redressement de cette erreur.

Au point 2), plutôt que de prévoir une définition de l'organe compétent, le Conseil d'Etat propose de remplacer à travers l'ensemble du texte légal en projet les termes „*organe compétent*“ par „*Administration des ponts et chaussées*“. La Commission fait sienne cette proposition: la définition sous 2) est supprimée et la numérotation des définitions subséquentes est adaptée en conséquence.

Les définitions sous 3) à 7) ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Alors que les auteurs du projet de loi omettent de transposer l'article 8 de la directive ayant trait à l'adoption et la communication de lignes directrices, ils s'estiment déchargés de l'obligation de définir l'expression „*lignes directrices*“ à l'article 2. Le Conseil d'Etat est d'avis que le défaut de réserver une suite audit article 8 de la directive expose le Luxembourg au reproche d'une transposition incomplète de l'acte législatif européen. Il demande donc l'insertion entre les articles 7 et 8 du projet de loi d'un article nouveau tenant compte des exigences de l'article 8 de la directive. Dans ces conditions, il y a lieu d'ajouter à l'article 2 la définition de ces „*lignes directrices*“. La commission parlementaire décide de suivre la Haute Corporation et introduit un amendement dans ce sens.

La définition sous 8) ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat

Quant à la définition de l'auditeur figurant au point 9), le Conseil d'Etat estime que les critères de définition des auditeurs doivent être repris à l'article 8 conformément aux exigences de la directive. Il convient donc de renoncer à l'insertion d'une définition de l'auditeur à l'article 2. Quant à la définition de l'agrément figurant au point 10), le Conseil d'Etat en demande la suppression pour les raisons plus amplement développées dans le cadre de l'examen de l'article 8. La Commission du Développement durable suit les propositions du Conseil d'Etat et décide donc de biffer ces deux définitions.

En se référant au commentaire du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7, où ce dernier se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par „*accident grave*“ tout en laissant aux auteurs du projet de loi la possibilité de proposer la définition appropriée, les membres de la Commission introduisent un amendement afin de donner suite à cette remarque.

L'article 2 se lira donc comme suit:

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) *réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen;*

- 2) organe compétent: l'organisme public responsable sur le plan national de la gestion du réseau routier transeuropéen qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation;
- 2) *évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;*
- 3) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 4) *classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;*
- 5) *classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;*
- 6) *inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;*
- 7) lignes directrices: les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi;
- 8) *projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;*
- 9) auditeur: la personne physique ou morale justifiant des compétences en matière d'audit de sécurité routière;
- 10) agrément: acte administratif autorisant l'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière.
- 9) accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat marque son accord avec le texte tel que proposé.

Article 3

Le libellé de l'article 3 s'aligne très étroitement sur celui de l'article 3 de la directive 2008/96/CE. Au stade de l'étude de faisabilité, la comparaison des variantes d'un projet d'infrastructure tiendra compte des résultats d'une étude d'évaluation des incidences sur la sécurité routière à réaliser au préalable. Cette évaluation des incidences permettra de dégager à un stade précoce toutes les contraintes dues à la sécurité des usagers de la route et d'opter pour la variante la plus sûre ou de prévoir dans le projet d'infrastructures toutes les mesures qui s'imposent pour tenir compte de ces contraintes. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit:

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'organe compétent effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'organe compétent s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Le Conseil d'Etat propose tout d'abord de remplacer aux alinéas 1er et 2 les termes „l'organe compétent“ par „l'Administration des ponts et chaussées“. Par ailleurs, il réitère sa suggestion de reléguer à un règlement grand-ducal la reprise des annexes en vue d'une plus grande flexibilité d'adaptation des normes nationales en cas de modification des exigences européennes. S'il est suivi sur ce point, la loi en projet renverra au règlement grand-ducal à édicter à cet effet qui aura pour objet de reprendre les critères de l'annexe I de la directive. La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article sous

examen se lira dans ces conditions comme suit: „*A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.*“

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 3 se lira donc:

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Article 4

L'article 4 reprend les exigences de l'article 4 de la directive 2008/96/CE. Lors de la conclusion de chaque phase de conception d'un projet d'infrastructure, un audit de sécurité doit être réalisé par un auditeur indépendant du maître de l'ouvrage, afin de déterminer pour chaque évolution du projet les points critiques du point de vue de la sécurité routière. Les points critiqués par l'auditeur seront soit injectés dans la phase analysée du projet soit l'organe compétent doit justifier par un rapport la non-prise en compte des propositions faites. Les audits de sécurité visés au présent article doivent être distingués des audits de sécurité réalisés déjà actuellement sur les tronçons de routes qualifiées de points noirs. Ces derniers audits seront dorénavant qualifiés d'inspections de sécurité et font l'objet de l'article 6. Dans sa version initiale, l'article 4 se lit:

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

L'organe compétent effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, l'organe compétent s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe II.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur désigné conformément à l'alinéa 4 de l'article 8 et possédant les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 8. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Le rapport visé à l'alinéa précédent contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Le libellé de l'article 4 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat:

- les termes „*l'organe compétent*“ sont à remplacer par „*l'Administration des ponts et chaussées*“;
- l'observation relative à l'Annexe I faite à l'endroit de l'article 3 vaut également pour l'annexe II évoquée aux alinéas 2 et 5. Dans la lignée de sa proposition ci-avant, le Conseil d'Etat propose de remplacer l'alinéa 2 par le texte suivant: „*L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation des audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.*“;
- à l'alinéa 3, il suffit de renvoyer à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat) qui détermine les conditions de qualification des auditeurs susceptibles de réaliser les audits de sécurité routière. Le Conseil d'Etat propose d'écrire: „*L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est*

effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat). Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).“;

- la deuxième phrase de l'alinéa 5 doit se lire comme suit: „Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1er.“
- à l'alinéa 6, il faut écrire correctement „l'alinéa précédent“.

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 4 se lira donc:

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 9. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1er.

Le rapport visé à l'alinéa précédent contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Article 5

L'article sous rubrique détermine la procédure à suivre par le gestionnaire du réseau en exploitation en matière de classification des tronçons de route à forte concentration d'accidents. Il précise que la signalisation à mettre en place sur le réseau routier concerné en cas de présence de travaux doit être conforme aux prescriptions de la Convention de Vienne et que les usagers doivent être informés par des mesures adéquates en cas de présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents. Dans sa version initiale, l'article 5 se lit comme suit :

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'organe compétent veille à ce que la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau soient fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans. A cet égard, l'organe compétent s'efforce de satisfaire aux critères visés à l'annexe III.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe III, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'alinéa 4 de l'article 8.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures visées à l'annexe III, point 3 e), en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre

leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Les usagers de la route sont à informer, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents.

Le libellé de l'article 5 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat:

- il propose de rédiger comme suit l'alinéa 1er: „L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.“;
- la fin de la première phrase de l'alinéa 2 est à rédiger comme suit: „... éléments repris au règlement grand-ducal précité.“;
- la deuxième phrase de l'alinéa 2 est à modifier comme suit: „Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).“;
- la deuxième phrase de l'alinéa 3 doit se lire comme suit: „La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.“;
- la deuxième phrase de l'alinéa 4 aura avantage à préciser qu'il s'agit de la „Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.“;
- à l'alinéa 5, il ne suffit pas de reprendre l'obligation de la directive faite aux Etats membres mais de prévoir une mesure de transposition de cette exigence en écrivant: „A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.“

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 5 se lira comme suit:

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments repris au règlement grand-ducal précité. Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.

Article 6

L'article 6 a trait aux inspections de sécurité. Ces inspections de sécurité sont réalisées sur le réseau routier existant. Elles visent à instaurer un haut niveau de sécurité sur le réseau routier existant avant

l'entrée en vigueur de la présente loi et à maintenir ce niveau de sécurité pour les tronçons de routes construites après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Ces inspections sont moins contraignantes que les audits de sécurité visés à l'article 4, mais elles n'en sont pas moins importantes. C'est essentiellement après sa mise en service qu'une route peut être mise à épreuve quant à son degré de sécurité et que les sources d'accidents peuvent être détectées. Dans sa version initiale, l'article 6 se lit comme suit:

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

Le Conseil d'Etat constate que l'article 6 reprend les dispositions de l'article 6 de la directive 2008/96/CE, à l'exception de son paragraphe 4. En omettant de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive, les auteurs du projet de loi risquent de se voir reprocher une transposition non conforme. Le Conseil d'Etat insiste donc, sous peine d'opposition formelle, de tenir compte de ce paragraphe 4 dans un article 8 nouveau qu'il propose d'ajouter ci-après.

A l'alinéa 3, il ne suffit pas de copier l'exigence de la directive quant à la „*fréquence suffisante*“ des inspections de sécurité, mais il y a lieu de déterminer cette fréquence avec la précision requise. Le Conseil d'Etat propose de renvoyer à cet effet au règlement grand-ducal qu'il a recommandé de prévoir dans le cadre de l'examen des articles 3, 4 et 5.

La Commission donne suite à ces remarques. L'article 6 amendé se lira comme suit:

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.

Les lignes directrices prévues à l'article 8 fixeront les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Un règlement grand-ducal prévoira également un programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices.

Dans son avis complémentaire du 6 mars 2012, le Conseil d'Etat propose de modifier légèrement la rédaction de l'amendement tout en mettant le texte proposé à la forme de l'indicatif présent. Il suggère la formulation qui suit:

Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.

La commission parlementaire fait sienne cette nouvelle formulation.

Article 7

L'article assure la transposition de l'article 7 de la directive 2008/96/CE. L'établissement des rapports d'accidents prévu au paragraphe 1er est confié à la Police grand-ducale; les données collectées par la Police serviront à l'établissement de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents. L'évaluation du coût social moyen des accidents mortels et des accidents graves sera effectuée sous la responsabilité du ministre qui a la Sécurité sociale dans ses attributions.

Il est précisé que la procédure arrêtée entre les différentes entités concernées prévoit l'analyse par le STATEC des données mises à disposition par la Police Grand-ducale. Au préalable de la transposition de la directive, un groupe de travail interministériel, réunissant la Police grand-ducale, le STATEC, le Parquet, le département des transports et l'Administration des ponts et chaussées a élaboré les préliminaires afin que la saisie et la transmission de ces données soient conformes aux prescriptions de la législation en vigueur (comme, par exemple, la protection des données).

Dans sa version initiale, l'article 7 se lit comme suit:

Art. 7. Gestion des données

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1er. Dans la mesure du possible, le rapport doit contenir tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions établit le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur le réseau routier national. Il peut opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Le libellé de l'article 7 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat:

- à l'alinéa 1er, il suggère de renvoyer à un règlement grand-ducal pour reprendre en droit national le contenu de l'annexe IV et de reprendre de façon plus précise les exigences européennes visées. Il propose de libeller comme suit la deuxième phrase de cet alinéa: „*Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.*“ La Commission suit cette suggestion;
- à l'alinéa 2, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par „*accident grave*“ tout en laissant aux auteurs du projet de loi la possibilité de proposer la définition appropriée. Il est renvoyé dans ce contexte au commentaire de l'article 2;
- plutôt que de dire à l'alinéa 2 que c'est le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions qui établit le coût social moyen précité, il suffit de placer cette évaluation sous la responsabilité du ministre en écrivant: „*Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.*“ La Commission suit cette suggestion.

Ainsi, l'article 7 se lira comme suit:

Art. 7. Gestion des données

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1er. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.

Article 8 (nouveau)

Le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la directive oblige les Etats membres d'établir au plus tard au 19 décembre 2011 des lignes directrices afin d'aider les organes compétents dans l'application de la directive, lignes directrices qui doivent être communiquées à la Commission européenne. Tout en renvoyant à son opposition formelle relative à l'article 6, le Conseil d'Etat se doit de rappeler que l'article 8 de la directive n'est pas transposé. Au regard de cette transposition non conforme de l'acte européen, le Conseil d'Etat doit réitérer son refus d'accorder la dispense du second vote constitutionnel du projet de loi 6295 si le paragraphe 4 de l'article 6 et le paragraphe 1er de l'article 8 de la directive ne sont pas transposés. Selon le Conseil d'Etat, cette lacune est susceptible d'être comblée en renvoyant à un règlement grand-ducal pour arrêter:

- les lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la future loi en projet (art. 8, par. 1er de la directive);
- les lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie (art. 6, par. 4 de la directive);
- le programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices (art. 6, par. 4 de la directive).

La Commission du Développement durable donne suite à ces remarques. Le nouvel article 8 se lira comme suit:

Art. 8. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la présente loi seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

L'amendement proposé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf à mettre le texte à la forme de l'indicatif présent.

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 8 initial (article 9 nouveau)

L'article sous rubrique prévoit les modalités de désignation et de formation des auditeurs de sécurité routière. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 8. Désignation et formation des auditeurs

Les auditeurs de sécurité routière assurant les audits de sécurité des infrastructures routières prévus à l'article 4 sont titulaires d'un certificat d'aptitudes obtenu dans un des Etats membres de l'Union européenne sanctionnant une formation initiale ou une expérience professionnelle et suivent régulièrement des sessions de perfectionnement.

Le certificat d'aptitude est inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels conformément aux dispositions de l'article 33 de la loi du 19 juin 2009 ayant pour objet la transposition de la directive 2005/36/CE pour ce qui est a. du régime général de reconnaissance de titres de formation et des qualifications professionnelles b. de la prestation temporaire de services et modifiant l'article de la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.

Les certificats d'aptitude délivrés avant la mise en vigueur de la présente loi sont reconnus.

Pour pouvoir être désignés pour remplir les missions d'auditeurs de sécurité des routes, les auditeurs répondent aux exigences suivantes:

- posséder un certificat d'aptitude inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels et une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;*
- satisfaire aux exigences visées à l'article précédent au plus tard à partir du 19 décembre 2013;*
- aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ne pas participer, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.*

L'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière est subordonné à un agrément délivré par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

Le Conseil d'Etat note d'emblée que les auteurs du projet de loi ont omis de transposer le paragraphe 1er de l'article 9 de la directive. Ils justifient cette omission par le constat, dans le commentaire des articles, qu'à l'heure actuelle il n'est pas prévu d'organiser une formation d'auditeurs au Luxembourg et que, par contre, tous les certificats obtenus dans un autre Etat membre de l'UE seront reconnus au Luxembourg. Le Conseil d'Etat ne saurait pas, sous peine d'opposition formelle, s'accommoder de cette transposition non conforme de la directive et il exige que le projet de loi soit complété par la mise en place d'une telle formation. La mise en place de cette formation n'empêchera pas la reconnaissance de certificats d'aptitude délivrés en la matière par les autorités d'un autre Etat membre de l'UE, reconnaissance qui s'impose de toute façon en vertu des exigences du droit européen.

Par ailleurs, la Haute Corporation estime que l'objectivité requise pour procéder aux audits et inspections prévus par la loi en projet commande de confier les travaux afférents à des personnes adéquatement formées et qui *a priori* ne relèvent pas de l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'Etat y voit la meilleure garantie pour assurer que soit honorée l'exigence reprise au point c) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive en vertu de laquelle la ou les personnes chargées d'un audit sont sélectionnées de sorte qu'au moment de l'audit, elles ne participent pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Un dernier point au sujet duquel la Haute Corporation ne peut pas marquer son accord a trait à l'exigence prévue au dernier alinéa de l'article sous rubrique d'un agrément ministériel pour pouvoir exercer les fonctions d'auditeur. En effet, cet agrément n'est pas prévu par la directive à transposer et il est susceptible de se heurter tant aux exigences de la directive „Services“ 2006/123/CE qu'aux dispositions de la Constitution. Le Conseil d'Etat ne saurait pas dispenser le projet de loi sous rubrique

de la dispense du second vote constitutionnel en cas de maintien de cet alinéa, d'autant plus qu'il ne voit pas la plus-value de cet agrément, alors qu'il estime que le fait, pour un auditeur, d'apporter la preuve de la formation requise devrait suffire pour se faire confier les audits et inspections prévues par la future loi.

Les membres de la Commission décident de donner droit à toutes ces remarques du Conseil d'Etat et, en s'inspirant notamment de la législation belge, ils décident de libeller comme suit le nouvel article 9:

Art. 9. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les personnes physiques qui veulent exercer la fonction d'auditeur de sécurité pour la réalisation d'audits de sécurité routière doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou équivalent dans les sciences de l'ingénieur inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur;
- avoir une expérience ou une formation de minimum 3 ans dans le domaine routier (conception, réalisation, exploitation), de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;
- avoir la connaissance des règles de conception des aménagements de voirie en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg pour les différents types d'utilisateurs;
- avoir terminé avec fruit la formation décrite au paragraphe suivant.

(2) Le programme de la formation initiale des auditeurs de sécurité comporte un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique de minimum 3 modules de 8 heures porte sur les matières suivantes:

- la démarche de contrôle sécurité des projets routiers et ses objectifs;
- le positionnement de l'auditeur;
- son travail (les compétences de l'auditeur et ses outils de travail);
- les outils disponibles (guide de conception, grille d'analyse, contenu du rapport);
- des études de cas traitant en priorité de la sécurité des différentes catégories d'utilisateurs faibles et de la problématique des obstacles latéraux.

Le volet pratique consiste en la réalisation d'un audit complet avec remise d'un rapport final.

Un règlement grand-ducal définit le contenu de cette formation et les conditions de réussite de celle-ci.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre le certificat d'aptitude aux personnes remplissant les conditions définies au paragraphe 1er et ayant suivi la formation initiale. Ce certificat est délivré pour une période de 5 ans. Il est reconductible par période de 2 ans pour autant que:

- l'auditeur ait effectué 4 audits aux stades de la conception détaillée ou de pré-mise en service durant les 2 dernières années par période de référence des 5 ans;
- l'auditeur ait suivi une formation continue ou de perfectionnement durant les 2 dernières années par période de référence des 5 ans.

(4) La formation initiale ainsi que la formation continue ou de perfectionnement sont organisées par un établissement d'enseignement supérieur reconnu et mandaté par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions d'organiser la formation conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-avant.

(5) Est assimilé au détenteur du certificat d'aptitude tel que défini au paragraphe 3 ci-dessus, avec les mêmes effets juridiques, le détenteur d'un certificat d'aptitude délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne et répondant aux critères de formation y prévus.

Au cas où le certificat d'aptitude détenu par les ressortissants des Etats membres ne répond pas à l'ensemble des exigences de formation et/ou de formation continue exigées, la formation peut être complétée par un ou plusieurs certificats, soit attestant que le détenteur a subi avec succès un examen ou des épreuves sanctionnant les matières en question, soit attestant l'accomplissement avec fruit du volet pratique.

Dans son avis complémentaire du 6 mars 2012, le Conseil d'Etat constate que l'approche retenue par la commission parlementaire répond globalement à ses critiques. Quant au libellé proposé, il donne lieu à quelques observations de la part de la Haute Corporation:

Le Conseil d'Etat propose de limiter les dispositions du paragraphe 1er aux conditions d'accès à la formation. Il fait encore remarquer que les auditeurs doivent posséder une expérience (professionnelle) ou une formation appropriée dans les domaines visés par le point a) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive à transposer. Dans ces conditions, le paragraphe 1er pourrait se lire comme suit:

(1) Les candidats à la formation d'auditeur de sécurité routière doivent satisfaire à l'une des conditions suivantes:

- a) être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur;*
- b) justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.*

Tout en approuvant quant au fond le contenu de la formation initiale, le Conseil d'Etat propose d'y réserver le libellé suivant:

(2) La formation initiale des auditeurs de sécurité routière porte sur un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique est subdivisé en 3 modules de 8 heures chacun. Il comprend les matières suivantes:

- a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;*
- b) le rôle de l'auditeur dans le cadre des audits de sécurité routière ainsi que la manière de concevoir ces audits et d'établir les rapports afférents;*
- c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'usagers de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.*

Le volet pratique porte sur la réalisation d'un audit de sécurité routière relatif à un tronçon de route déterminé et l'élaboration d'un rapport d'audit.

La formation est sanctionnée par un examen dont le contenu, et les conditions de réussite sont déterminés par règlement grand-ducal.

Conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 9 de la directive 2008/96/CE, les auteurs des amendements prévoient la délivrance aux candidats auditeurs, qui ont passé avec succès l'examen de fin de formation initiale, d'un certificat d'aptitude. La durée de validité du certificat est limitée dans le temps et elle peut être renouvelée à condition pour le titulaire de participer à des cours de perfectionnement, appelés formation continue, et de justifier avoir effectué un nombre minimum d'audits depuis la délivrance de son certificat ou le dernier renouvellement de celui-ci. Le contenu de la formation continue n'est pas autrement détaillé. En outre, le Conseil d'Etat note que l'expérience professionnelle dont l'auditeur souhaitant renouveler son certificat d'aptitude devrait pouvoir se prévaloir en vertu du texte de l'amendement n'est pas prévue par la directive, dont le paragraphe 2 de l'article 9 précité se limite à l'exigence d'une participation à des cours de perfectionnement, par ailleurs non autrement sanctionnés. Le Conseil d'Etat demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, de renoncer à la condition de l'expérience professionnelle. Le Conseil d'Etat a du mal à comprendre la différence retenue entre la durée de validité d'un certificat initial, qui est de 5 ans, et la période de validité des formations continues, qui est ramenée à 2 ans. Il estime plus indiqué de renouveler les certificats au rythme de 5 ans. Au regard des observations qui précèdent, il propose de rédiger comme suit le paragraphe 3:

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre, délivre aux candidats ayant réussi l'examen prévu au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

A condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

Les cours de perfectionnement s'étendent sur huit heures. Ces cours portent sur un rappel des matières prévues au paragraphe 2 pour le volet théorique de la formation initiale.

Quant à l'organisation des cours de formation initiale et des cours de perfectionnement, le Conseil d'Etat propose d'en confier la responsabilité au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions tout en laissant à ce dernier le soin de s'assurer à ces fins du concours d'établissements spécialisés dans la formation professionnelle, peu importe que ces instituts soient établis au Luxembourg ou dans un autre Etat membre de l'Union européenne. Le texte du paragraphe 4 se lira dès lors comme suit:

(4) Le ministre organise la formation initiale et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans un Etat membre de l'Union européenne.

Le paragraphe 5 a pour objet la reconnaissance de certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou délivrés sous leur responsabilité. Le Conseil d'Etat propose de rédiger ce paragraphe comme suit:

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres Etats membres aux auditeurs de sécurité routière sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions.

Article 9 initial (article 10 nouveau)

Cet article prévoit des engagements de renforcement auprès de l'Administration des ponts et chaussées en vue de l'exécution des obligations résultant de la directive. Les procédures imposées par la directive 2008/96/CE représentent en effet une surcharge de travail non négligeable pour l'Administration des ponts et chaussées et il y a donc lieu de renforcer l'effectif de cette administration par un ingénieur et par un ingénieur technicien. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 9. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Le Gouvernement est autorisé à procéder au profit de l'Administration des ponts et chaussées à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un ingénieur et d'un ingénieur technicien.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Le Conseil d'Etat émet les commentaires suivants:

- le dispositif envisagé se réfère à un dépassement du nombre limité des engagements nouveaux auprès de l'Etat prévu dans la loi budgétaire 2011. Dans la mesure où l'entrée en vigueur du projet sous rubrique pourrait être retardée, l'article 9 ne sera éventuellement plus applicable tel que prévu;
- l'évaluation systématique des accidents routiers (coût de soins de santé, congés de maladie, le cas échéant, prestations de l'assurance accidents, pensions d'invalidité et pensions de survie) constitue une charge de travail supplémentaire des services du ministre de la Sécurité sociale, en particulier du service actuariel de l'Inspection générale de la sécurité sociale. Aussi, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu de compléter l'article 9 par une disposition analogue au profit de l'Inspection générale de la sécurité sociale.

Dans cet ordre d'idées, il suggère de libeller comme suit l'article sous rubrique:

Art. 10. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, sont autorisées à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- *l'Administration des ponts et chaussées: un ingénieur et un ingénieur technicien;*
- *l'Inspection générale de la sécurité sociale: un attaché de la sécurité sociale et un fonctionnaire dans la carrière du rédacteur.*

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la commission parlementaire n'entend pas suivre sa proposition formulée quant à un renforcement de l'Inspection générale de la sécurité sociale en ressources humaines appelées à assurer les nouvelles tâches se dégageant pour cette administration de la loi en projet.

En effet, la commission parlementaire prévoit de limiter les engagements nouveaux à un ingénieur et à un ingénieur technicien pour l'Administration des ponts et chaussées.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

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

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Art. 2. *Définitions*

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen;
- 2) évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 3) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 4) classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;
- 5) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;
- 6) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 7) lignes directrices : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi;
- 8) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;
- 9) accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Art. 3. *Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure*

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 9. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1er.

Le rapport visé à l'alinéa précédent contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments repris au règlement grand-ducal précité. Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.

Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.

Art. 7. Gestion des données

La Police grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1er. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.

Art. 8. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 9. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les candidats à la formation d'auditeur de sécurité routière doivent satisfaire à l'une des conditions suivantes:

- a) être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur;
- b) justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

(2) La formation initiale des auditeurs de sécurité routière porte sur un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique est subdivisé en 3 modules de 8 heures chacun. Il comprend les matières suivantes:

- a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;
- b) le rôle de l'auditeur dans le cadre des audits de sécurité routière ainsi que la manière de concevoir ces audits et d'établir les rapports afférents;
- c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'usagers de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.

Le volet pratique porte sur la réalisation d'un audit de sécurité routière relatif à un tronçon de route déterminé et l'élaboration d'un rapport d'audit.

La formation est sanctionnée par un examen dont le contenu et les conditions de réussite sont déterminés par règlement grand-ducal.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre, délivre aux candidats ayant réussi l'examen prévu au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

A condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

Les cours de perfectionnement s'étendent sur huit heures. Ces cours portent sur un rappel des matières prévues au paragraphe 2 pour le volet théorique de la formation initiale.

(4) Le ministre organise la formation initiale et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements

spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans un Etat membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres Etats membres aux auditeurs de sécurité routière sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

Art. 10. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, l'Administration des ponts et chaussées est autorisée à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- un ingénieur;
- un ingénieur technicien.

Luxembourg, le 20 mars 2012

Le Rapporteur,
Lucien CLEMENT

Le Président,
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6295

Date: 27/03/2012 16:25:17	Président: M. Mosar Laurent
Scrutin: 2	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 6295 Séc. des infrastr. routières	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 6295	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	50	0	0	50
Procuration:	0	0	0	0
Total:	50	0	0	50

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Bausch François	Oui	
M. Braz Félix	Oui		M. Gira Camille	Oui	(M. Adam Claude)
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui				

CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Boden Fernand	Oui	(Mme Arendt Nancy)
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	(M. Clement Lucien)
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
Mme Frank Marie-Josée	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Hauptert Norbert	Oui		M. Kaes Ali	Oui	(M. Meyers Paul-Henri)
M. Lies Marc	Oui	(M. Eischen Félix)	Mme Mergen Martine	Oui	
M. Meyers Paul-Henri	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		Mme Scholtes Tessy	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Weber Robert	Oui	
M. Weydert Raymond	Oui		M. Wolter Michel	Oui	
			M. Wilmes Serge	Oui	(M. Gloden Léon)

LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	(Mme Dall'Agnol Claud)
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Ben	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuer Ben	Oui	
Mme Spautz Vera	Oui	(M. Angel Marc)			

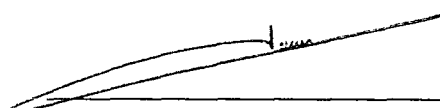
DP					
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Bettel Xavier	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Bettel Xavier)
M. Etgen Fernand	Oui		M. Helminger Paul	Oui	
M. Meisch Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	
M. Wagner Carlo	Oui				

ADR					
M. Colombero Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	
M. Henckes Jacques-Yve	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	

déi Lénk					
M. Urbany Serge	Oui				

Le Président:

Le Secrétaire général:

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2


Date: 27/03/2012 16:25:17	Président: M. Mosar Laurent
Scrutin: 2	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 6295 Séc. des infrastr. routières	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 6295	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	50	0	0	50
Procuration:	8	0	0	8
Total:	58	0	0	58

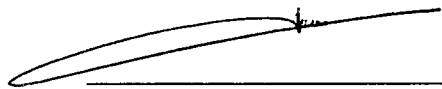
n'ont pas participé au vote:

Nom du député	CSV	Nom du député
M. Weiler Lucien	/	M. Wilmes Serge

Le Président:



Le Secrétaire général:



6295/05

N° 6295⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

* * *

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

(30.3.2012)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 29 mars 2012 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 27 mars 2012 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 15 novembre 2011 et 6 mars 2012;

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 30 mars 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 20 mars 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions jointes des 16 et 28 février et de la réunion du 7 mars 2012
2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
- Désignation d'un rapporteur
3. 6411 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) N° 995/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché
- Désignation d'un rapporteur
4. 6412 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 2173/2005 du Conseil du 20 décembre 2005 concernant la mise en place d'un régime d'autorisation FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne
- Désignation d'un rapporteur
5. 6287 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée technique agricole à Gilsdorf
- Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
- Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval
- Rapporteur : Madame Marie-Josée Frank
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
8. 6302 Projet de loi

- a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone
 - b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets
 - c) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau
 - d) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
- Continuation de l'examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

9. COM (2012) 82 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS
ASSURER L'ACCES AUX MATIERES PREMIERES POUR LE BIEN-ETRE FUTUR DE L'EUROPE
PROPOSITION DE PARTENARIAT D'INNOVATION EUROPEEN CONCERNANT LES MATIERES PREMIERES
- Examen du document
10. Demande du groupe *déi gréng* concernant l'établissement d'un plan de tir pour certaines espèces de grand gibier
11. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, M. Henri Kox (remplaçant M. Camille Gira), M. Lucien Lux (remplaçant M. Roger Negri), Mme Lydia Mutsch, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures

M. Tom Schram, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean Leyder, M. Patrick Recken, de l'Administration des bâtiments publics,

M. Alex Fixmer, du Fonds Belval,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions jointes des 16 et 28 février et de la réunion du 7 mars 2012

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

- 2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapportrice du projet de loi 6399.

- 3. 6411 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) N° 995/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché**

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi 6411.

- 4. 6412 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 2173/2005 du Conseil du 20 décembre 2005 concernant la mise en place d'un régime d'autorisation FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne**

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi 6412.

- 5. 6287 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée technique agricole à Gilsdorf**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Suite à quelques corrections matérielles, le document est adopté, les groupes parlementaires DP et *déi gréng* votant contre.

La Commission propose de retenir le modèle n°1 comme temps de parole pour les débats en séance publique.

- 6. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Le document est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose de retenir le modèle de base comme temps de parole pour les débats en séance publique.

7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval

Madame la Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Le document est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose de retenir le modèle de base comme temps de parole pour les débats en séance publique.

8. 6302 Projet de loi
a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone
b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets
c) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau
d) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale

Il est brièvement rappelé qu'au cours de la réunion du 18 janvier dernier, les membres de la commission parlementaire avaient décidé à l'unanimité que le stockage géologique du CO₂ devrait être interdit au Luxembourg. Pour ce faire, deux options avaient alors été envisagées :

- 1) le vote d'une loi consistant à interdire purement et simplement le stockage de CO₂ sur le territoire luxembourgeois. Cette première option est celle retenue par la République autrichienne qui a voté une loi prévoyant d'interdire aussi bien l'exploration afin d'évaluer le potentiel et la capacité de stockage géologique du CO₂ que le stockage du CO₂ proprement dit (« *Bundesgesetz über das Verbot der geologischen Speicherung von Kohlenstoffdioxid* ») ;
- 2) le vote d'une loi plus exhaustive, à l'image de celle proposée par le Gouvernement dans le projet de loi 6302, dans le but d'assurer, d'une part, une transposition fidèle et complète de la directive 2009/31/CE en évitant ainsi tout risque de poursuite pour non-transposition de la directive de la part de la Commission européenne et, d'autre part, d'éviter tout risque d'insécurité juridique.

Dans un souci de compromis, il est finalement retenu de voter le texte tel qu'initialement prévu par le Ministère, sous réserve bien entendu d'éventuels amendements à y apporter à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat, et d'insérer dans le texte de la loi un article visant à interdire expressément le stockage de dioxyde de carbone dans le pays, en se basant sur l'article 4 de la directive.

Les membres de la Commission se déclarent d'accord avec une transposition selon le principe « *toute la directive, rien que la directive* », mais prennent acte de ce que la transposition sera dénuée de tout effet pratique.

Ils procèdent donc à l'examen des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat.

Article 1er

L'article précise l'objet et le champ d'application de la future loi et se lit comme suit :

Art. 1er. Objet et champ d'application

1. *La présente loi établit un cadre juridique pour le stockage géologique, en toute sécurité pour l'environnement, du dioxyde de carbone (CO₂) afin de contribuer à la lutte contre le changement climatique.*
2. *L'objectif du stockage géologique du CO₂, en toute sécurité pour l'environnement, est le confinement permanent du CO₂ de façon à prévenir et, lorsque cela est impossible, à supprimer le plus possible les effets néfastes et tout risque pour l'environnement et la santé humaine.*

Le Conseil d'Etat est d'avis que cet article est sans caractère normatif et serait dès lors à supprimer. Il est cependant d'accord de le maintenir afin d'éviter que le Luxembourg ne soit exposé au reproche d'une transposition incomplète de la directive.

La commission parlementaire décide de maintenir l'article 1^{er}.

Article 2

L'article reprend les dispositions de l'article 2, paragraphes 2 et 4 de la directive 2009/31/CE. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. Portée et interdiction

1. *La présente loi ne s'applique pas au stockage géologique du CO₂ d'une capacité de stockage totale envisagée inférieure à 100 kilotonnes, entrepris à des fins de recherche et développement ou d'expérimentation de nouveaux produits et procédés.*
2. *Le stockage du CO₂ dans la colonne d'eau n'est pas autorisé.*

Le Conseil d'Etat propose de reprendre également le paragraphe 1er de l'article 2 de la directive et de libeller cet article comme suit :

Art. 2. Portée et interdiction

- (1) *La présente loi s'applique au stockage géologique du dioxyde de carbone (CO₂). Elle ne s'applique pas au stockage géologique du CO₂ d'une capacité de stockage totale envisagée inférieure à 100 kilotonnes, entrepris à des fins de recherche et développement ou d'expérimentation de nouveaux produits et procédés.*
- (2) *Le stockage du CO₂ dans la colonne d'eau n'est pas autorisé.*

La commission parlementaire est d'avis que le texte proposé par le Conseil d'Etat serait à suivre. Cependant eu égard à sa décision d'introduire un article visant à interdire expressément le stockage de dioxyde de carbone dans le pays, y compris le stockage entrepris à des fins de recherche et développement ou d'expérimentation (voir ci-dessous article 33), elle introduit un amendement en ce sens. L'article 2 se lira donc comme suit :

Art. 2. Portée et interdiction

- (1) *La présente loi s'applique au stockage géologique du dioxyde de carbone (CO₂). **Sous réserve des dispositions de l'article 33,** elle ne s'applique pas au stockage géologique du CO₂ d'une capacité de stockage totale envisagée inférieure à 100 kilotonnes, entrepris à des fins de recherche et développement ou d'expérimentation de nouveaux produits et procédés.*
- (2) *Le stockage du CO₂ dans la colonne d'eau n'est pas autorisé.*

Article 3

L'article 3 reprend les définitions de la directive, tout en adaptant la notion de déchets à la lumière de la législation afférente, en précisant les notions « autorisation d'exploration » et

« autorisation de stockage » par référence aux législations introduisant une autorisation en la matière et en ajoutant les notions de « ministres », « administrations », « autorités concernées » et « Commission ». Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1. „stockage géologique du CO₂“, l'injection accompagnée du stockage de flux de CO₂ dans des formations géologiques souterraines;*
- 2. „colonne d'eau“, la masse d'eau continue comprise verticalement entre la surface et les sédiments du fond;*
- 3. „site de stockage“, un volume défini au sein d'une formation géologique, utilisé pour le stockage géologique du CO₂, et les installations de surface et d'injection qui y sont associées;*
- 4. „formation géologique“, une division lithostratigraphique au sein de laquelle s'observent des couches de roche distinctes pouvant faire l'objet d'une cartographie;*
- 5. „fuite“, tout dégagement de CO₂ à partir du complexe de stockage;*
- 6. „complexe de stockage“, le site de stockage et le domaine géologique environnant qui est susceptible d'influer sur l'intégrité et la sécurité globales du stockage, c'est-à-dire les formations de confinement secondaires;*
- 7. „unité hydraulique“, un espace poreux lié à l'activité hydraulique, dans lequel on observe une conductibilité de pression techniquement mesurable, et qui est délimité par des barrières d'écoulement, telles que failles, dômes salins, barrières lithologiques, ou par un amenuisement ou un affleurement de la formation;*
- 8. „exploration“, l'évaluation des complexes de stockage potentiels aux fins du stockage géologique du CO₂ au moyen d'activités menées dans les formations souterraines telles que des forages en vue d'obtenir des informations géologiques sur les strates contenues dans le complexe de stockage potentiel et, s'il y a lieu, la réalisation de tests d'injection afin de caractériser le site de stockage;*
- 9. „autorisation d'exploration“, une ou plusieurs décisions écrites et motivées autorisant l'exploration et précisant les conditions dans lesquelles elle peut avoir lieu, délivrée par les ministres conformément aux exigences de la présente loi et au titre respectivement de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau;*
- 10. „exploitant“, toute personne physique ou morale, du secteur public ou privé, qui exploite ou contrôle le site de stockage ou qui s'est vu déléguer un pouvoir économique déterminant à l'égard du fonctionnement technique de ce site de stockage;*
- 11. „autorisation de stockage“, une ou plusieurs décisions écrites et motivées autorisant le stockage géologique du CO₂ dans un site de stockage par l'exploitant, et précisant les conditions dans lesquelles il peut avoir lieu, délivrée par les ministres conformément aux exigences de la présente loi et au titre respectivement de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau;*
- 12. „modification substantielle“, toute modification non prévue dans l'autorisation de stockage qui, de l'avis des ministres, est susceptible d'avoir des effets sensibles sur l'environnement ou la santé humaine;*
- 13. „flux de CO₂“, un flux de substances qui résulte des procédés de captage du CO₂;*
- 14. „déchets“, la définition qui en est donnée à l'article 3 point a) de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets;*
- 15. „zone de diffusion du CO₂“, le volume de CO₂ qui diffuse dans la formation géologique;*
- 16. „migration“, le déplacement du CO₂ au sein du complexe de stockage;*
- 17. „irrégularité notable“, toute irrégularité dans les opérations d'injection ou de stockage, ou concernant l'état du complexe de stockage proprement dit, qui implique un risque de fuite ou un risque pour l'environnement ou la santé humaine;*
- 18. „risque significatif“, la combinaison entre la probabilité de survenance d'un dommage et la gravité de celui-ci, qu'il est impossible de méconnaître sans remettre en cause l'objet de la présente loi pour le site de stockage concerné;*

19. „mesures correctives“, les mesures prises pour corriger les irrégularités notables ou pour stopper les fuites afin d'éviter ou d'arrêter le dégagement de CO₂ à partir du complexe de stockage;
20. „fermeture“ d'un site de stockage, l'arrêt définitif de l'injection de CO₂ dans ce site de stockage;
21. „postfermeture“, la période faisant suite à la fermeture d'un site de stockage, y compris la période qui suit le transfert de responsabilité au ministre ayant l'Environnement dans ses attributions;
22. „réseau de transport“, le réseau de pipelines, y compris les stations de compression associées, destiné à transporter le CO₂ jusqu'au site de stockage;
23. „ministre(s)“, les ministres ayant respectivement l'Environnement, le Travail et l'Intérieur dans leurs attributions, agissant chacun dans le cadre de ses compétences respectives. Les compétences respectives des ministres sont, le cas échéant, précisées dans les articles ci-après;
24. „administration(s)“, l'Administration de l'environnement, l'Inspection du travail et des mines et l'Administration de la gestion de l'eau, chacune agissant dans le cadre de ses attributions légales sans préjudice des compétences précisées dans la présente loi;
25. „autorités concernées“, les ministres, les administrations, l'administration des Services de Secours et la ou les commune(s) compétente(s);
26. „Commission“, la Commission européenne.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler à l'égard de cet article. Cependant, compte tenu de ses observations en relation avec l'article 32, la référence à la loi relative aux déchets du 17 juin 1994 au point 14) doit être remplacée par la référence à la nouvelle loi qui a été votée en date du 1^{er} février 2012. Le point 14) se lira donc comme suit :

14. "déchets", la définition qui en est donnée à l'article 4 point 1) de la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets ;

Article 4

L'article 4 énumère les annexes à la loi et prévoit qu'un règlement grand-ducal puisse les modifier notamment à l'occasion d'une modification des annexes de la directive 2009/31/CE. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 4. Annexes

Font partie intégrante de la présente loi, les annexes suivantes:

Annexe I: critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visés à l'article 5, paragraphe 3.

Annexe II: critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, ainsi que pour la surveillance postfermeture.

Les annexes peuvent être modifiées ou complétées par règlement grand-ducal.

Pour mémoire, les deux annexes sont libellées comme suit :

ANNEXE I

Critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visés à l'article 5, paragraphe 3

La caractérisation et l'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visées à l'article 5, paragraphe 3, s'effectuent en trois étapes selon les meilleures pratiques en vigueur au moment de l'évaluation et les critères ci-après. Des dérogations à un ou plusieurs de ces critères peuvent être autorisées par les ministres à condition que l'exploitant ait apporté la preuve que cela ne nuit pas à l'efficacité de la caractérisation et de l'évaluation pour les déterminations prévues à l'article 5.

Etape 1: Collecte des données

Il convient de rassembler suffisamment de données pour construire un modèle géologique volumétrique et tridimensionnel (3D) statique du site de stockage et du complexe de stockage y compris la roche couverture, ainsi que des environs y compris les zones communiquant par des phénomènes hydrauliques. Ces données concernent au minimum les caractéristiques intrinsèques suivantes du complexe de stockage:

- a) géologie et géophysique;*
- b) hydrogéologie (en particulier, les masses d'eau souterraines telles que définies dans la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau, ainsi que l'existence d'aquifères destinés à la consommation);*
- c) ingénierie des réservoirs (y compris calculs volumétriques du volume du pore pour l'injection du CO₂ et capacité finale de stockage);*
- d) géochimie (vitesses de dissolution, vitesses de minéralisation);*
- e) géomécanique (perméabilité, pression de fracture);*
- f) sismicité;*
- g) présence de voies de passage naturelles ou créées par l'homme, y compris les puits et les forages, qui pourraient donner lieu à des fuites, et état de ces chemins de fuite.*

Des documents sont présentés concernant les caractéristiques ci-après des alentours du complexe:

- h) domaines entourant le complexe de stockage susceptibles d'être affectés par le stockage de CO₂ dans le site de stockage;*
- i) distribution de la population dans la région au-dessous de laquelle se situe le site de stockage;*
- j) proximité de ressources naturelles importantes [en particulier sites Natura 2000 conformément à la directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et à la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, aquifères d'eau potable et hydrocarbures];*
- k) activités autour du complexe de stockage et interactions possibles avec ces activités (par exemple, exploration, production et stockage d'hydrocarbures, exploitation géothermique des aquifères et utilisation de réserves d'eau souterraines);*
- l) proximité des sources potentielles de CO₂ (y compris estimations de la masse totale potentielle de CO₂ pouvant faire l'objet d'un stockage dans des conditions économiquement avantageuses) et réseaux de transport adéquats;*
- m) les zones de protection telles que définies à l'article 44 de la loi précitée du 19 décembre 2008.*

Etape 2: Construction du modèle géologique tridimensionnel statique

A l'aide des données collectées lors de l'étape 1, il s'agit de construire un modèle ou une série de modèles géologiques tridimensionnels statiques du complexe de stockage proposé, y compris la roche couverture et les zones et fluides communiquant par des phénomènes hydrauliques, en utilisant des simulateurs de réservoirs sur ordinateur. Le ou les modèles géologiques statiques caractérisent le complexe sous les angles suivants:

- a) structure géologique du piège naturel;*
- b) propriétés géomécaniques et géochimiques et propriétés d'écoulement du réservoir, des couches sus-jacentes (roche couverture, formations étanches, horizons poreux et perméables) et des formations environnantes;*
- c) caractérisation du système de fractures et présence éventuelle de voies de passage créées par l'homme;*
- d) superficie et hauteur du complexe de stockage;*
- e) volume de vide (y compris répartition de la porosité);*
- f) répartition des fluides dans la situation de référence;*

g) toute autre caractéristique pertinente.

L'incertitude associée à chacun des paramètres utilisés pour construire le modèle est évaluée en élaborant une série de scénarios pour chaque paramètre, et en calculant les intervalles de confiance appropriés. L'incertitude éventuellement associée au modèle proprement dit est également évaluée.

Etape 3: Caractérisation du comportement dynamique du stockage, caractérisation de la sensibilité, évaluation des risques

Les caractérisations et l'évaluation reposent sur une modélisation dynamique comprenant des simulations d'injection de CO₂ dans le site de stockage avec différents pas de temps à l'aide du ou des modèles géologiques tridimensionnels statiques fournis par le simulateur du complexe de stockage sur ordinateur conçu à l'étape 2.

Etape 3.1: Caractérisation du comportement dynamique du stockage

Les facteurs suivants sont au moins pris en considération:

- a) débits d'injection possibles et propriétés des flux de CO₂;
- b) efficacité de la modélisation couplée des processus (c'est-à-dire la façon dont les divers effets reproduits par le ou les simulateurs interagissent);
- c) processus réactifs (c'est-à-dire la façon dont les réactions du CO₂ injecté avec les minéraux *in situ* sont intégrées dans le modèle);
- d) simulateur de réservoir utilisé (plusieurs simulations peuvent s'avérer nécessaires pour valider certaines observations);
- e) simulations à court et long termes (pour déterminer le devenir du CO₂ et son comportement au cours des siècles et des millénaires, ainsi que la vitesse de dissolution du CO₂ dans l'eau).

La modélisation dynamique fournit des informations sur:

- f) la pression et la température de la formation de stockage en fonction du débit d'injection et de la quantité injectée cumulée dans le temps;
- g) la superficie et la hauteur de la zone de diffusion du CO₂ en fonction du temps;
- h) la nature du flux de CO₂ dans le réservoir, ainsi que le comportement des phases;
- i) les mécanismes et les vitesses de piégeage du CO₂ (y compris les points de fuite et les formations étanches latérales et verticales);
- j) les systèmes de confinement secondaires au sein du complexe de stockage global;
- k) la capacité de stockage et les gradients de pression du site de stockage;
- l) le risque de fracturation des formations de stockage et de la roche couverture;
- m) le risque de pénétration du CO₂ dans la roche couverture;
- n) le risque de fuite à partir du site de stockage (par exemple, par des puits abandonnés ou mal scellés);
- o) la vitesse de migration (dans les réservoirs ouverts);
- p) les vitesses de colmatage des fractures;
- q) les modifications dans la chimie des fluides, ainsi que les réactions subséquentes intervenant dans les formations (par exemple, modification du pH, formation de minéraux) et l'intégration de modélisation réactive pour évaluer les effets;
- r) le déplacement des fluides présents dans les formations;
- s) l'accroissement de la sismicité et de l'élévation au niveau de la surface.

Etape 3.2: Caractérisation de la sensibilité

Des simulations multiples sont réalisées pour déterminer la sensibilité de l'évaluation aux hypothèses posées concernant certains paramètres. Les simulations sont réalisées en faisant varier les paramètres dans le ou les modèles géologiques statiques et en modifiant les fonctions du débit et les hypothèses s'y rapportant lors de la modélisation dynamique. Une sensibilité appréciable est prise en compte dans l'évaluation des risques.

Etape 3.3: Evaluation des risques

L'évaluation des risques est notamment constituée des composantes ci-après:

3.3.1. Caractérisation des dangers

La caractérisation des dangers consiste à caractériser le risque de fuite à partir du complexe de stockage, tel qu'il est établi par la modélisation dynamique et la caractérisation de la sécurité décrites ci-dessus. A cet effet, les aspects suivants sont notamment pris en considération:

a) les chemins de fuite potentiels;

b) l'ampleur possible des fuites pour les chemins de fuite recensés (débits);

c) les paramètres critiques pour le risque de fuite (par exemple, pression maximale du réservoir, débit d'injection maximal, température, sensibilité du ou des modèles géologiques statiques aux diverses hypothèses);

d) les effets secondaires du stockage de CO₂, notamment les déplacements des fluides contenus dans les formations et les nouvelles substances créées par le stockage de CO₂;

e) tout autre facteur pouvant représenter un danger pour la santé humaine ou pour l'environnement (par exemple, structures physiques associées au projet).

La caractérisation des dangers couvre toutes les conditions d'exploitation possibles permettant de tester la sécurité du complexe de stockage.

3.3.2. Evaluation de l'exposition – basée sur les caractéristiques de l'environnement et la distribution et les activités de la population humaine au niveau du complexe de stockage ainsi que sur le comportement et le devenir potentiels du CO₂ s'échappant par les chemins de fuite mis en évidence lors de l'étape 3.3.1.

3.3.3. Evaluation des effets – basée sur la sensibilité d'espèces, de communautés ou d'habitats particuliers aux fuites potentielles envisagées à l'étape 3.3.1. Le cas échéant, il convient de tenir compte des effets d'une exposition à des concentrations élevées de CO₂ dans la biosphère [y compris dans les sols, les sédiments marins et les eaux benthiques (asphyxie, hypercapnie) et du pH réduit dans ces environnements, du fait des fuites de CO₂]. L'évaluation porte également sur les effets d'autres substances éventuellement présentes dans les flux de CO₂ qui s'échappent (impuretés présentes dans le flux d'injection ou nouvelles substances créées par le stockage du CO₂). Ces effets sont envisagés pour différentes échelles temporelles et spatiales, et sont associés à des fuites d'ampleur variable.

3.3.4. Caractérisation des risques – elle comprend une évaluation de la sécurité et de l'intégrité du site à court et à long termes, et une évaluation du risque de fuite dans les conditions d'utilisation proposées, ainsi que des conséquences sanitaires et environnementales dans le pire des scénarios. La caractérisation des risques s'appuie sur l'évaluation des dangers, de l'exposition et des effets. Elle comporte une évaluation des sources d'incertitude identifiées au cours des étapes de caractérisation et d'évaluation du site de stockage et, si les circonstances le permettent, une description des possibilités de réduction de l'incertitude.

ANNEXE II

Critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, ainsi que pour la surveillance postfermeture

1. Etablissement et mise à jour du plan de surveillance

Le plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, est établi en fonction de l'analyse de l'évaluation des risques effectuée à l'étape 3 de l'annexe I, et mis à jour dans le but de satisfaire aux exigences de surveillance énoncées à l'article 14, paragraphe 1, en fonction des critères suivants:

1.1. Etablissement du plan

Le plan de surveillance détaille la surveillance à mettre en œuvre aux principaux stades du projet, notamment la surveillance de base, la surveillance opérationnelle et la surveillance postfermeture. Les éléments suivants sont précisés pour chaque phase:

- a) paramètres faisant l'objet de la surveillance;*
- b) techniques de surveillance employées et justification du choix de ces techniques;*
- c) lieux de surveillance et justification de l'échantillonnage spatial;*
- d) fréquence d'application et justification de l'échantillonnage temporel.*

Les paramètres faisant l'objet de la surveillance sont choisis de façon à répondre aux objectifs de la surveillance. Cependant, le plan prévoit toujours une surveillance continue ou intermittente des éléments suivants:

- e) émissions fugitives de CO₂ au niveau de l'installation d'injection;*
- f) débit volumique de CO₂ au niveau des têtes de puits d'injection;*
- g) pression et température du CO₂ au niveau des têtes de puits d'injection (pour déterminer le débit massique);*
- h) analyse chimique des matières injectées;*
- i) température et pression du réservoir (pour déterminer le comportement et l'état de phase du CO₂).*

Le choix des techniques de surveillance est fonction des meilleures techniques disponibles au moment de la conception.

Les solutions suivantes sont envisagées et le cas échéant retenues:

- j) techniques permettant de détecter la présence, la localisation et les voies de migration du CO₂ dans les formations souterraines et en surface;*
- k) techniques fournissant des informations sur le comportement pression-volume et la distribution verticale et horizontale de la zone de diffusion du CO₂ afin d'ajuster la simulation numérique 3D aux modèles géologiques 3D de la formation de stockage conçus conformément à l'article 5 et à l'annexe I;*
- l) techniques permettant d'obtenir une large couverture en surface afin de recueillir des informations sur d'éventuels chemins de fuite non encore repérés sur toute la superficie du complexe de stockage et des environs, en cas d'irrégularité notable ou de migration de CO₂ en dehors du complexe de stockage.*

1.2. Mise à jour du plan

Les données recueillies lors de la surveillance sont rassemblées et interprétées. Les résultats observés sont comparés au comportement prévu par la simulation dynamique 3D du comportement pression-volume et de saturation entreprise dans le cadre de la caractérisation de la sécurité conformément à l'article 5 et à l'annexe I, étape 3.

En cas d'écart important entre le comportement observé et le comportement prévu, le modèle 3D est recalé pour rendre compte du comportement observé. Le recalage s'appuie sur les observations effectuées à partir du plan de surveillance, ainsi que sur les données supplémentaires obtenues le cas échéant pour améliorer la fiabilité des hypothèses de recalage.

Les étapes 2 et 3 de l'annexe I sont réitérées avec le ou les modèles 3D recalés afin d'obtenir de nouveaux scénarios de dangers et de nouveaux débits et afin de réviser et d'actualiser l'évaluation des risques.

Au cas où la corrélation historique et le recalage des modèles permettent de mettre en évidence de nouvelles sources de CO₂ et de nouveaux chemins de fuite et débits ou de constater des écarts notables par rapport aux évaluations antérieures, le plan de surveillance est mis à jour en conséquence.

2. Surveillance postfermeture

La surveillance postfermeture est basée sur les informations assemblées et modélisées durant la mise en œuvre du plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, et au point 1.2 de la présente annexe. Elle sert notamment à fournir les renseignements nécessaires aux fins de l'article 19, paragraphe 1.

Le Conseil d'Etat ne peut pas se déclarer d'accord à ce que des annexes faisant partie intégrante d'une loi puissent être modifiées ou complétées par règlement grand-ducal, étant donné que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Il propose par conséquent de reprendre les dispositions des annexes I et II dans un règlement grand-ducal et de faire abstraction de l'article 4.

La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat quant au principe de la reprise des annexes I et II dans un règlement grand-ducal. Elle décide cependant de maintenir l'article 4 et de l'amender en le formulant comme suit :

Art. 4. Critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs et critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance et la surveillance postfermeture

Les critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visés à l'article 5, paragraphe 3 sont fixés par règlement grand-ducal. Il en est de même des critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, ainsi que pour la surveillance postfermeture.

Etant donné que la commission parlementaire a tenu compte de la proposition du Conseil d'Etat, il y a lieu de reformuler les renvois aux annexes contenus dans les articles du projet de loi :

- l'article 5, paragraphe 1 et l'article 21 renvoient à l'annexe I ;
- les articles 14, paragraphe 2 et 18, paragraphe 3 renvoient à l'annexe II.

Ces articles devront donc être adaptés en conséquence.

Article 5

L'article 4 de la directive prévoit que les Etats membres ont le droit de déterminer les régions au sein desquelles des sites de stockage peuvent être sélectionnés, ce qui comprend le droit pour ces derniers de ne pas autoriser le stockage dans certaines parties ou la totalité de leur territoire. Les Etats membres qui ont l'intention d'autoriser le stockage sur leur territoire procèdent à une évaluation de la capacité de stockage, notamment en autorisant l'exploration. L'article sous rubrique prévoit que le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions puisse, en concertation avec le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions, faire procéder à une évaluation du potentiel et de la capacité de stockage sur l'ensemble du territoire. L'article prévoit en outre que l'exploitant qui a l'intention de procéder au stockage effectue une telle évaluation. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit :

Art. 5. Sélection des sites de stockage

- 1. En vue d'évaluer le potentiel et la capacité de stockage géologique du CO2 disponible sur le territoire national, le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions peut faire procéder en concertation avec le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions à une étude y relative, le cas échéant, sur base d'une autorisation d'exploration visée à l'article 6. Les exploitants qui ont l'intention de procéder au stockage géologique du CO2 sont tenus de faire procéder, à leurs frais, à une telle étude couvrant la partie du territoire concernée.*
- 2. La capacité d'une formation géologique à servir de site de stockage est déterminée grâce à une caractérisation et à une évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs au regard des critères énoncés à l'annexe I.*
- 3. Une formation géologique n'est sélectionnée en tant que site de stockage que si, dans les conditions d'utilisation proposées, il n'existe pas de risque significatif de fuite ni de risque significatif pour l'environnement ou la santé.*

Eu égard aux observations faites à l'endroit de l'article 4, le Conseil d'Etat propose de libeller comme suit le paragraphe 2 :

2. La capacité d'une formation géologique à servir de site de stockage est déterminée grâce à une caractérisation et à une évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs dont les critères sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formulation du paragraphe 2 telle que proposée par le Conseil d'Etat est retenue par la Commission du Développement durable.

Article 6

L'article transpose les dispositions de l'article 5 de la directive concernant les autorisations d'exploration et se lit comme suit dans sa version initiale :

Art. 6. Autorisation d'exploration

1. Lorsque il résulte de l'étude dont question à l'article 5, paragraphe 1, qu'une exploration est nécessaire pour obtenir les informations requises aux fins de la sélection des sites de stockage conformément à l'article 5, l'exploration ne peut être entreprise sans autorisation d'exploration.

S'il y a lieu, la surveillance des tests d'injection peut être mentionnée dans l'autorisation d'exploration.

2. Les procédures de délivrance des autorisations d'exploration sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées ou refusées sur la base de critères objectifs, publiés et non discriminatoires.

3. La durée de validité d'une autorisation d'exploration ne dépasse pas la durée nécessaire pour réaliser l'exploration pour laquelle elle est accordée.

Toutefois, la validité de l'autorisation peut être prorogée lorsque la durée qui y est indiquée est insuffisante pour mener à son terme l'exploration concernée, à condition que celle-ci ait été réalisée conformément à l'autorisation. Les autorisations d'exploration sont délivrées pour un volume limité.

4. Le titulaire d'une autorisation d'exploration est le seul habilité à explorer le complexe de stockage de CO2 potentiel. Des usages incompatibles du complexe ne sont pas autorisés durant la période de validité de l'autorisation.

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 2 de cet article reprend la disposition de la directive qui prévoit que les procédures de délivrance des autorisations d'exploration sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées ou refusées sur la base de critères objectifs, publiés et non discriminatoires. Comme ces autorisations sont délivrées sur base des critères inscrits dans la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et dans la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau, il y a lieu de s'y référer dans ce paragraphe qui prendra la teneur suivante :

2. Les procédures de délivrance des autorisations d'exploration sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées ou refusées sur base des critères établis respectivement par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et par la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau.

La formulation du paragraphe 2 telle que proposée par le Conseil d'Etat est retenue par la commission parlementaire.

Article 7

L'article 7 transpose les dispositions de l'article 6 de la directive concernant les autorisations de stockage et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 7. Autorisation de stockage

1. *Aucun site d'exploitation ne peut être exploité sans autorisation de stockage. L'autorisation ne peut être délivrée que pour un seul exploitant par site de stockage. Des usages incompatibles du complexe ne sont pas autorisés sur le site.*

2. *Les procédures de délivrance des autorisations de stockage sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées sur la base de critères objectifs, publiés et transparents.*

3. *Sans préjudice des exigences de la présente loi, l'autorisation de stockage relative à un site donné est accordée en priorité au titulaire de l'autorisation d'exploration de ce site, à condition que l'exploration du site en question soit achevée, que toutes les conditions prévues dans l'autorisation d'exploration aient été respectées et que la demande d'autorisation de stockage soit déposée pendant la période de validité de l'autorisation d'exploration.*

Des usages incompatibles du complexe ne sont pas autorisés durant la procédure de délivrance de l'autorisation.

Le Conseil d'Etat réitère ses observations faites à l'endroit de l'article 6 quant à la formulation du paragraphe 2. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de reformuler, à l'instar du paragraphe 2 de l'article 6, le paragraphe 2 de l'article 7. Le texte amendé se lira comme suit :

2. Les procédures de délivrance des autorisations de stockage sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées ou refusées sur base des critères établis respectivement par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et par la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau.

Article 8

L'article 7 de la directive précise les informations minimales à joindre à une demande de permis de stockage. L'article 8 du projet de loi reprend, en tant qu'éléments complémentaires, les données spécifiques, c'est-à-dire les données qui ne forment pas déjà partie intégrante du dossier à introduire au titre de la législation dite commodo/incommodo. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit :

Art. 8. Demandes d'autorisation de stockage

Pour les besoins d'application de la présente loi, la demande en obtention de l'autorisation de stockage introduite au titre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés contient les éléments complémentaires suivants:

- 1) la preuve de la compétence technique de l'exploitant potentiel;*
- 2) la caractérisation du site de stockage et du complexe de stockage et l'évaluation de la sécurité probable du stockage conformément à l'article 5, paragraphes 2 et 3;*
- 3) la quantité totale de CO₂, à injecter et à stocker, ainsi que les sources et les méthodes de transport envisagées, la composition des flux de CO₂, les débits et pressions d'injection et l'emplacement des installations d'injection;*
- 4) une description de mesures visant à prévenir des irrégularités notables;*
- 5) une proposition de plan de surveillance conformément à l'article 14, paragraphe 2;*
- 6) une proposition de mesures correctives conformément à l'article 17, paragraphe 2;*
- 7) une proposition de plan de postfermeture provisoire conformément à l'article 18, paragraphe 3;*
- 8) la preuve que la garantie financière ou toute autre disposition équivalente prévue à l'article 20 sera valable et effective avant le commencement de l'injection.*

Article 9

L'article 9 transpose les dispositions de l'article 8 de la directive au sujet des conditions à remplir pour l'obtention d'un permis de stockage. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit :

Art. 9. Conditions à remplir pour l'obtention d'une autorisation de stockage

Une autorisation de stockage n'est délivrée que si les ministres:

1. se sont, sur la base de la demande présentée conformément à l'article 8 et de toute autre information pertinente, assurés que:

a) toutes les exigences applicables de la présente loi et des autres dispositions pertinentes sont respectées;

b) les finances de l'exploitant sont saines et ce dernier est fiable et techniquement compétent pour exploiter et contrôler le site, et le perfectionnement et la formation professionnels et techniques de l'exploitant et de tous les membres du personnel sont assurés;

c) lorsqu'une unité hydraulique compte plus d'un site de stockage, les interactions potentielles de pression sont telles que les deux sites peuvent satisfaire simultanément aux exigences de la présente loi;

2. ont pris en considération tout avis de la Commission sur le projet d'autorisation rendu conformément à l'article 11 de la présente loi.

Article 10

L'article 10 du projet de loi reprend les dispositions de l'article 9 de la directive qui précise les éléments minima à faire figurer dans un permis de stockage. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit :

Art. 10. Contenu des autorisations de stockage

L'autorisation contient au moins les éléments ci-après:

1) le nom et l'adresse de l'exploitant;

2) l'emplacement et la délimitation précis du site de stockage et du complexe de stockage, et des éléments d'information relatifs à l'unité hydraulique;

3) les conditions à remplir pour l'opération de stockage, la quantité totale de CO2 dont le stockage géologique est autorisé, les limites de pression du réservoir et les débits et pressions d'injection maximaux;

4) les exigences concernant la composition du flux de CO2 et la procédure d'acceptation du flux de CO2 conformément à l'article 13, et, le cas échéant, les autres exigences pour l'injection et le stockage, visant en particulier à prévenir des irrégularités notables;

5) le plan de surveillance approuvé, l'obligation de mettre en œuvre le plan et les exigences d'actualisation du plan conformément à l'article 14, ainsi que les exigences en matière d'informations à fournir conformément à l'article 15;

6) l'obligation d'informer les autorités concernées en cas de fuite ou d'irrégularité notable, le plan de mesures correctives approuvé et l'obligation de le mettre en œuvre en cas de fuite ou d'irrégularité notable, conformément à l'article 17;

7) les conditions de fermeture et le plan de postfermeture provisoire approuvé visé à l'article 18 ;

8) toutes dispositions relatives à la modification, au réexamen, à l'actualisation et au retrait de l'autorisation de stockage conformément à l'article 12;

9) l'obligation d'établir et de maintenir la garantie financière ou toute autre disposition équivalente conformément à l'article 20.

Article 11

L'article 11, qui reprend les dispositions de l'article 10 de la directive, accorde un rôle de coordination au ministre ayant l'Environnement dans ses attributions pour ce qui est des

conditions et modalités de l'examen des projets d'autorisation par la Commission. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 11. Examen des projets d'autorisation de stockage par la Commission

1. Les demandes d'autorisation de stockage sont mises à la disposition de la Commission par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions dans un délai d'un mois après leur réception.

Il en est de même de toute autre documentation afférente prise en compte en vue de l'octroi d'une autorisation de stockage.

Sont également transmis à la Commission tous les projets d'autorisation de stockage et toute autre documentation ayant été prise en considération pour l'adoption du projet de décision. Dans un délai de quatre mois après réception du projet d'autorisation de stockage, la Commission peut émettre un avis non contraignant sur ce dernier.

Si la Commission décide de ne pas rendre d'avis, elle en informe le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions dans un délai d'un mois à compter de la transmission du projet d'autorisation et motive sa décision.

2. La décision finale est notifiée à la Commission par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions. Elle doit être justifiée, si elle s'écarte de l'avis de la Commission.

Article 12

L'article 12 transpose les dispositions de l'article 11 de la directive concernant la modification, le réexamen, l'actualisation et le retrait des permis de stockage. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 12. Modification, réexamen, actualisation et retrait des autorisations de stockage

1. L'exploitant informe l'Administration de l'environnement de tout changement prévu dans l'exploitation d'un site de stockage, y compris des changements qui le concernent. L'Administration de l'environnement en informe les ministres, l'Inspection du travail et des mines ainsi que l'Administration de la gestion de l'eau. Le cas échéant, les ministres actualisent l'autorisation de stockage ou les conditions dont elle est assortie.

2. Aucune modification substantielle ne peut être effectuée sans qu'une nouvelle autorisation de stockage ou une autorisation de stockage actualisée ait été délivrée conformément à la présente loi, le cas échéant, sur base d'une évaluation des incidences sur l'environnement visée à l'article 8, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

3. Les ministres réexaminent et, si nécessaire, actualisent ou, en dernier recours, retirent l'autorisation de stockage:

a) lorsque des fuites ou des irrégularités notables leur ont été notifiées ou ont été portées à leur connaissance conformément à l'article 17, paragraphe 1;

b) s'il ressort des rapports présentés en application de l'article 15 ou des inspections environnementales effectuées en application de l'article 16 que les conditions dont l'autorisation est assortie ne sont pas respectées ou qu'il existe des risques de fuite ou d'irrégularité notable;

c) lorsqu'ils sont informés de tout autre manquement de l'exploitant par rapport aux conditions stipulées dans l'autorisation;

d) si cela apparaît nécessaire d'après les dernières constatations scientifiques et évolutions technologiques; ou

e) sans préjudice des points a) à d), cinq ans après la date de délivrance de l'autorisation, puis tous les dix ans.

4. Après le retrait d'une autorisation conformément au paragraphe 3, les ministres pour autant que de besoin délivrent une nouvelle autorisation de stockage ou ferment le site de stockage conformément à l'article 18, paragraphe 1, point c). Jusqu'à ce qu'une nouvelle autorisation de stockage soit délivrée, les ministres assument temporairement toutes les obligations légales en rapport avec les critères d'acceptation lorsqu'ils décident de

poursuivre les injections de CO₂, la surveillance et les mesures correctives conformément aux exigences de la présente loi, la restitution de quotas en cas de fuites conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, et les actions de prévention et de réparation conformément à la législation relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux. Les ministres récupèrent tous les frais engagés auprès de l'ancien exploitant, y compris en recourant à la garantie financière visée à l'article 20.

En cas de fermeture du site de stockage conformément à l'article 18, paragraphe 1, point c), l'article 18, paragraphe 4, s'applique.

Article 13

L'article 13 transpose les dispositions de l'article 12 de la directive ayant trait aux critères et procédures d'acceptation du flux de CO₂. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 13. Critères et procédure d'acceptation du flux de CO₂

1. Un flux de CO₂ est majoritairement composé de dioxyde de carbone. A cet effet, aucun déchet ni aucune autre matière ne peut y être ajouté en vue de son élimination. Cependant, un flux de CO₂ peut contenir des substances qui se sont accidentellement associées dès la source ou lors des opérations de captage ou d'injection et des substances traces peuvent y être ajoutées afin d'aider à contrôler et à vérifier la migration du CO₂. Les concentrations de toutes les substances associées par accident ou ajoutées sont inférieures aux niveaux qui seraient susceptibles:

- a) de compromettre l'intégrité du site de stockage ou des infrastructures de transport appropriées;*
- b) de présenter un risque significatif pour l'environnement ou la santé humaine; ou*
- c) d'enfreindre les dispositions de la législation applicable en la matière.*

2. L'exploitant:

- a) n'accepte des flux de CO₂ et ne procède à leur injection que s'il a été procédé à une analyse de leur composition, y compris des substances corrosives, et à une évaluation des risques, et si cette dernière a établi que les niveaux de contamination sont conformes aux conditions visées au paragraphe 1;*
- b) tient un registre des quantités et des propriétés des flux de CO₂ livrés et injectés, y compris la composition de ces flux.*

Article 14

L'article 14 transpose les dispositions de l'article 13 de la directive concernant la surveillance. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Etant donné que la commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat dans sa suggestion de reprendre les dispositions des annexes I et II dans un règlement grand-ducal, il convient de reformuler le renvoi à l'annexe II contenu à l'article 14, paragraphe 2. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 14. Surveillance

1. L'exploitant procède à la surveillance des installations d'injection, du complexe de stockage y compris si possible de la zone de diffusion du CO₂ et, s'il y a lieu, du milieu environnant, afin de:

- a) comparer le comportement réel du CO₂ et de l'eau de formation dans le site de stockage à la modélisation de ce comportement;*
- b) détecter les irrégularités notables;*
- c) détecter la migration de CO₂;*
- d) détecter les fuites de CO₂;*

e) détecter des effets délétères manifestes sur le milieu environnant, y compris en particulier sur l'eau potable, pour les populations humaines ou pour les utilisateurs de la biosphère environnante;

f) évaluer l'efficacité des mesures correctives prises en vertu de l'article 17;

g) mettre à jour l'évaluation de la sécurité et de l'intégrité du complexe de stockage à court et à long terme, y compris en déterminant si le CO₂ stocké restera confiné parfaitement et en permanence.

2. La surveillance est basée sur un plan de surveillance établi par l'exploitant conformément aux exigences énoncées à l'annexe II par le règlement grand-ducal fixant les critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance ainsi que pour la surveillance postfermeture, qui comprend des données détaillées sur la surveillance conformément aux lignes directrices établies en vertu de la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, est soumis aux ministres et est approuvé par ces derniers, en application de l'article 8, point 6), et de l'article 10, point 5) de la présente loi. Ce plan est mis à jour conformément aux exigences énoncées à l'annexe II par le règlement grand-ducal fixant les critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance ainsi que pour la surveillance postfermeture et, en tout état de cause, tous les cinq ans pour tenir compte de l'évolution du risque de fuite évalué, de l'évolution des risques évalués pour l'environnement et la santé humaine, des nouvelles connaissances scientifiques et des améliorations dans les meilleures technologies disponibles. Les plans mis à jour sont à nouveau soumis à l'approbation des ministres.

Article 15

L'article 15 transpose les dispositions de l'article 14 de la directive concernant la communication d'informations par l'exploitant. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 15. Communication d'informations par l'exploitant

Selon une périodicité déterminée par l'autorisation de stockage et, en tout état de cause, au moins une fois par an, l'exploitant communique aux administrations:

- 1. tous les résultats de la surveillance réalisée conformément à l'article 14 durant la période considérée, y compris les informations sur les techniques de surveillance employées;*
- 2. les quantités et les propriétés des flux de CO₂ livrés et injectés, y compris la composition de ces flux, au cours de la période considérée, enregistrées conformément à l'article 13, paragraphe 2, point b);*
- 3. la preuve de la mise en place et du maintien de la garantie financière, conformément à l'article 20 et à l'article 10, point 9);*
- 4. toute autre information utile pour évaluer le respect des conditions stipulées dans l'autorisation de stockage et pour améliorer la connaissance du comportement du CO₂ dans le site de stockage.*

Article 16

L'article 16 transpose les dispositions de l'article 15 de la directive concernant les inspections. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 16. Inspections

- 1. Les administrations mettent en place un système d'inspections de routine ou ponctuelles sur tous les complexes de stockage relevant de la présente loi, afin de contrôler et de favoriser le respect des exigences de cette dernière et de surveiller les effets sur l'environnement et la santé humaine.*
- 2. Les inspections devraient comprendre des activités telles que des visites des installations de surface, y compris des installations d'injection, l'évaluation des opérations d'injection et de*

surveillance réalisées par l'exploitant et la vérification de tous les dossiers conservés par l'exploitant.

3. Des inspections de routine sont effectuées au moins une fois par an jusqu'à trois ans après la fermeture et tous les cinq ans jusqu'au transfert de la responsabilité aux ministres. Elles portent sur les installations d'injection et de surveillance, et passent en revue tous les effets que le complexe de stockage est susceptible d'avoir sur l'environnement et la santé humaine.

4. Des inspections ponctuelles sont réalisées:

a) lorsque des fuites ou des irrégularités notables ont été notifiées aux autorités concernées ou ont été portées à leur connaissance conformément à l'article 17, paragraphe 1;

b) lorsque les rapports visés à l'article 15 ont montré que les conditions stipulées dans les autorisations n'étaient pas bien respectées;

c) afin d'examiner les plaintes sérieuses relatives à l'environnement ou à la santé humaine;

d) dans d'autres cas si les administrations le jugent utile.

5. Après chaque inspection, les administrations établissent un rapport relatif aux résultats de l'inspection. Ce rapport évalue le respect des exigences de la présente loi et indique s'il y a lieu de prendre d'autres mesures. Il est transmis à l'exploitant concerné et est rendu public, conformément à la législation concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement, dans les deux mois suivant l'inspection.

Article 17

L'article 17 transpose les dispositions de l'article 16 de la directive concernant les mesures à prendre en cas de fuite ou en cas d'irrégularité notable. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 17. Mesures en cas de fuite ou d'irrégularité notable

1. L'exploitant, en cas de fuite ou d'irrégularité notable, informe immédiatement les autorités concernées et prend les mesures correctives nécessaires, notamment des mesures ayant trait à la protection de la santé humaine.

En cas de fuite ou d'irrégularité notable impliquant un risque de fuite, l'exploitant informe également le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions, conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

2. Les mesures correctives visées au paragraphe 1 sont prises au minimum sur la base d'un plan de mesures correctives soumis aux ministres et approuvé par ces derniers conformément à l'article 8, point 6), et à l'article 10, point 6).

3. Les ministres peuvent à tout moment exiger que l'exploitant prenne les mesures correctives nécessaires ainsi que les mesures liées à la protection de la santé humaine. Il peut s'agir de mesures supplémentaires ou différentes de celles prévues dans le plan de mesures correctives.

Les ministres peuvent aussi prendre eux-mêmes, à tout moment, des mesures correctives.

4. Si l'exploitant ne prend pas les mesures correctives nécessaires, les ministres prennent eux-mêmes ces mesures.

5. Les ministres récupèrent, auprès de l'exploitant, les frais engagés dans le cadre des mesures visées aux paragraphes 3 et 4, y compris en recourant à la garantie financière prévue à l'article 20.

Article 18

L'article 18 transpose les dispositions de l'article 17 de la directive concernant les obligations liées à la fermeture et à la postfermeture. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Etant donné que la commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat dans sa suggestion de reprendre les dispositions des annexes I et II dans un règlement grand-ducal, il convient de reformuler le renvoi à l'annexe II contenu à l'article 18, paragraphe 3. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 18. Obligations liées à la fermeture et à la postfermeture

1. Un site de stockage est fermé:

- a) si les conditions stipulées dans l'autorisation sont réunies;
- b) à la demande justifiée de l'exploitant, après autorisation des ministres; ou
- c) si les ministres le décident après retrait de l'autorisation de stockage conformément à l'article 12, paragraphe 3.

2. Après la fermeture d'un site de stockage en vertu du paragraphe 1, point a) ou b), l'exploitant demeure responsable de la surveillance, de la communication d'informations et des mesures correctives, conformément aux exigences de la présente loi et continue à assumer toutes les obligations concernant la restitution de quotas en cas de fuite conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, et les actions de prévention et de réparation conformément à la législation relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, jusqu'à ce que la responsabilité du site de stockage soit transférée aux ministres conformément à l'article 19, paragraphes 1 à 5, de la présente loi. L'exploitant est également responsable du scellement du site de stockage et du démontage des installations d'injection.

3. Les obligations visées au paragraphe 2 sont remplies sur la base d'un plan de postfermeture établi par l'exploitant d'après les meilleures pratiques et conformément aux exigences énoncées à l'annexe II par le règlement grand-ducal fixant les critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance ainsi que pour la surveillance postfermeture. Un plan de postfermeture provisoire est soumis aux ministres pour approbation conformément à l'article 8, point 7), et à l'article 10, point 7). Préalablement à la fermeture d'un site de stockage en vertu du paragraphe 1, point a) ou b) du présent article, le plan de postfermeture provisoire est:

- a) mis à jour en fonction des besoins, compte tenu de l'analyse des risques, des meilleures pratiques et des améliorations technologiques;
- b) soumis aux ministres pour approbation; et
- c) approuvé par les ministres en tant que plan de postfermeture définitif.

4. Après la fermeture d'un site de stockage en vertu du paragraphe 1, point c), les ministres sont responsables de la surveillance et des mesures correctives conformément aux exigences de la présente loi, et assument toutes les obligations concernant la restitution de quotas en cas de fuite conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, et les actions de prévention et de réparation conformément à la législation relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux. Les ministres respectent les exigences de postfermeture requises par la présente loi, sur la base du plan de postfermeture provisoire visé au paragraphe 3 du présent article, qui est mis à jour en fonction des besoins.

5. Les ministres récupèrent, auprès de l'exploitant, les frais engagés dans le cadre des mesures visées au paragraphe 4, y compris en recourant à la garantie financière prévue à l'article 20.

Article 19

L'article 19 transpose les dispositions de l'article 18 de la directive concernant le transfert de responsabilité. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 19. Transfert de responsabilité

1. Lorsqu'un site de stockage a été fermé en vertu de l'article 18, paragraphe 1, point a) ou b), toutes les obligations légales concernant la surveillance et les mesures correctives conformément aux exigences de la présente loi, la restitution de quotas en cas de fuite conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de

gaz à effet de serre et les actions de prévention et de réparation conformément à la législation relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux sont transférées aux ministres à l'initiative de ces derniers ou à la demande de l'exploitant, si les conditions suivantes sont remplies:

- a) tous les éléments disponibles tendent à prouver que le CO₂ stocké restera confiné parfaitement et en permanence;
- b) une période minimale de vingt ans s'est écoulée, sauf si les administrations se sont convaincues que le critère visé au point a) est respecté avant la fin de cette période;
- c) les obligations financières visées à l'article 20 ont été respectées;
- d) il a été procédé au scellement du site et au démontage des installations d'injection.

2. L'exploitant établit un rapport démontrant que la condition énoncée au paragraphe 1, point a), a été respectée, et le soumet aux ministres pour qu'ils approuvent le transfert de responsabilité.

Ce rapport démontre au moins ce qui suit:

- a) le comportement réel du CO₂ injecté est conforme au comportement modélisé;
- b) il n'y a pas de fuite détectable;
- c) le site de stockage évolue vers une situation de stabilité à long terme.

3. Après s'être assurés que les conditions visées au paragraphe 1, points a) et b), sont respectées, les ministres établissent un projet de décision d'approbation du transfert de responsabilité. Ce projet de décision précise la méthode à utiliser pour déterminer que les conditions visées au paragraphe 1, point d), sont remplies, et contient d'éventuelles exigences actualisées pour le scellement du site de stockage et pour le démontage des installations d'injection.

Si les ministres estiment que les conditions visées au paragraphe 1, points a) et b), ne sont pas respectées, ils en communiquent les raisons à l'exploitant.

4. Sont mis à la disposition à la Commission par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions, les rapports visés au paragraphe 2 dans un délai d'un mois après leur réception. Est fournie également toute autre documentation y afférente prise en considération pour la préparation d'un projet de décision d'approbation sur le transfert de responsabilité. En outre, sont fournis à la Commission tous les projets de décisions d'approbation établis conformément au paragraphe 3, et toute autre documentation ayant été prise en considération pour parvenir à leur conclusion.

Dans un délai de quatre mois après réception du projet de décision d'approbation, la Commission peut émettre un avis non contraignant sur celui-ci. Si la Commission décide de ne pas rendre d'avis, elle en informe le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions dans un délai d'un mois à compter de la transmission du projet de décision d'approbation et motive sa décision.

5. Après s'être assurées que les conditions visées au paragraphe 1, points a) à d), sont respectées, les ministres adoptent la décision finale et la notifie à l'exploitant. Le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions notifie également la décision finale à la Commission, en la justifiant si elle s'écarte de l'avis de la Commission.

6. Une fois le transfert de responsabilité intervenu, les inspections de routine prévues à l'article 16, paragraphe 3, cessent et la surveillance peut être réduite à un niveau permettant la détection des fuites ou des irrégularités notables. Si des fuites ou des irrégularités notables sont détectées, la surveillance est intensifiée suivant les besoins, afin de déterminer l'ampleur du problème et l'efficacité des mesures correctives.

7. En cas de faute de la part de l'exploitant, y compris en cas d'insuffisance des données, de dissimulation d'informations pertinentes, de négligence, de tromperie délibérée ou de manque de diligence, les ministres récupèrent, auprès de l'ancien exploitant, les frais engagés après que le transfert de responsabilité a eu lieu. Sans préjudice de l'article 21, il n'y a pas d'autre récupération de frais après le transfert de responsabilité.

8. Lorsqu'un site de stockage a été fermé en vertu de l'article 18, paragraphe 1, point c), le transfert de responsabilité est considéré comme effectif dès lors que tous les éléments disponibles tendent à prouver que le CO₂ stocké sera confiné parfaitement et en permanence et que le site a été scellé et les installations d'injection démontées.

Article 20

L'article 20 transpose les dispositions de l'article 19 de la directive concernant la garantie financière. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 20. Garantie financière

1. *L'exploitant potentiel, dans le cadre de sa demande d'autorisation de stockage, présente la preuve que des dispositions appropriées peuvent être prises, sous la forme d'une garantie financière ou de toute autre disposition équivalente, afin de garantir que toutes les obligations découlant de l'autorisation délivrée conformément à la présente loi, y compris les exigences de fermeture et de postfermeture, ainsi que les obligations résultant de l'inclusion du site de stockage dans la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, pourront être respectées. Cette garantie financière est valable et effective avant le commencement de l'injection.*

2. *La garantie financière est périodiquement adaptée pour tenir compte de l'évolution du risque de fuite évalué et des coûts estimés de toutes les obligations découlant de l'autorisation délivrée conformément à la présente loi, ainsi que de toutes les obligations résultant de l'inclusion du site de stockage dans la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.*

3. *La garantie financière ou toute autre disposition équivalente visée au paragraphe 1 reste valable et effective:*

a) *après la fermeture d'un site de stockage en vertu de l'article 18, paragraphe 1, point a) ou*
b) *jusqu'à ce que la responsabilité du site de stockage soit transférée conformément à l'article 19, paragraphes 1 à 5;*

b) *après le retrait d'une autorisation de stockage conformément à l'article 12, paragraphe 3:*

i) *jusqu'à ce qu'une nouvelle autorisation de stockage ait été délivrée;*

ii) *en cas de fermeture du site en vertu de l'article 18, paragraphe 1, point c), jusqu'au transfert de responsabilité conformément à l'article 19, paragraphe 8, à condition que les obligations financières visées à l'article 21 aient été respectées.*

Article 21

L'article 21 transpose les dispositions de l'article 20 de la directive concernant le mécanisme financier. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Etant donné que la commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat dans sa suggestion de reprendre les dispositions des annexes I et II dans un règlement grand-ducal, il convient de reformuler le renvoi à l'annexe I contenu à l'article 21, qui se lira donc comme suit :

Art. 21. Mécanisme financier

L'exploitant met une contribution financière à la disposition des ministres avant que le transfert de responsabilité n'ait eu lieu conformément à l'article 19. La contribution de l'exploitant tient compte des critères visés à l'annexe I par le règlement grand-ducal fixant les critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visés à l'article 5, paragraphe 3 et des éléments liés à l'historique du stockage du CO2 qui sont pertinents pour établir les obligations postérieures au transfert et couvre au moins le coût prévisionnel de la surveillance pendant une période de trente ans. Cette contribution financière peut être utilisée pour couvrir les coûts supportés par les ministres après le transfert de responsabilité afin de garantir que le CO2 restera confiné parfaitement et en permanence dans les sites géologiques de stockage après le transfert de responsabilité. Les dispositions du présent article peuvent être précisées par règlement grand-ducal.

Article 22

L'article 22 transpose les dispositions de l'article 21 de la directive concernant l'accès au réseau de transport et aux sites de stockage. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 22. Accès au réseau de transport et aux sites de stockage

1. *Les utilisateurs potentiels ont accès aux réseaux de transport et aux sites de stockage aux fins du stockage géologique du CO2 produit et capté, conformément aux paragraphes 2, 3 et 4.*
2. *L'accès visé au paragraphe 1 est fourni d'une manière transparente et non discriminatoire selon des modalités qui peuvent être arrêtées par voie de règlement grand-ducal. Les objectifs d'un accès juste et ouvert sont respectés, compte tenu:*
 - a) *de la capacité de stockage disponible ou pouvant raisonnablement être rendue disponible ainsi que de la capacité de transport disponible ou pouvant raisonnablement être rendue disponible;*
 - b) *de la part des obligations du Grand-Duché de Luxembourg en matière de réduction des émissions de CO2 au titre des instruments juridiques internationaux et de la législation dont il a l'intention de s'acquitter grâce au captage et au stockage géologique du CO2;*
 - c) *de la nécessité de refuser l'accès en cas d'incompatibilité des spécifications techniques ne pouvant être résolue de façon raisonnable;*
 - d) *de la nécessité de respecter les besoins raisonnables et dûment justifiés du propriétaire ou de l'exploitant du site de stockage ou du réseau de transport et les intérêts de tous les autres utilisateurs du site ou du réseau ou des installations de traitement ou de manutention qui pourraient être concernés.*
3. *Les exploitants des réseaux de transport et les exploitants des sites de stockage peuvent refuser l'accès en invoquant le manque de capacité. Le refus est dûment justifié.*
4. *L'exploitant qui refuse l'accès en raison d'un manque de capacité ou d'une absence de raccordement procède à tout aménagement nécessaire pour autant qu'il soit économiquement réalisable ou qu'un client potentiel soit disposé à en assumer le coût, et à condition qu'il n'en résulte pas d'incidence négative sur la sécurité du transport et du stockage géologique du CO2 du point de vue de l'environnement.*

Article 23

L'article 23 transpose les dispositions de l'article 22 de la directive concernant le règlement des litiges. Au niveau national, l'Institut Luxembourgeois de Régulation est l'organisme indépendant approprié et le mieux outillé pour intervenir dans le cadre du règlement des litiges potentiels, sans préjudice du recours en annulation à introduire devant les juridictions administratives. L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 23. Règlement des litiges

1. *L'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) est l'autorité indépendante pour permettre un règlement rapide des litiges portant sur l'accès aux réseaux de transport et aux sites de stockage, compte tenu des critères visés à l'article 22, paragraphe 2, et du nombre des parties susceptibles d'intervenir dans la négociation de cet accès. Il exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. A cette fin, il a accès à toutes les informations pertinentes. Dans le respect du secret des affaires, il est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.*
2. *Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à l'ILR. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.*
3. *L'ILR peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder.*

4. L'ILR statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par l'ILR sont contraignantes pour toutes les parties concernées. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'ILR fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau de transport et aux sites de stockage ainsi que les conditions d'utilisation.

5. La décision de l'ILR est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

6. En cas de litiges transfrontaliers, c'est le système de règlement des litiges de l'Etat membre de la juridiction duquel relève le réseau de transport ou le site de stockage auquel l'accès a été refusé qui s'applique. Lorsque, dans des litiges transfrontaliers, le réseau de transport ou le site de stockage concerné relève de plusieurs Etats membres, ces derniers se consultent pour faire en sorte que la présente loi soit appliquée de façon cohérente.

Article 24

L'article 24 transpose les dispositions de l'article 24 de la directive concernant la coopération transfrontalière. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 24. Coopération transfrontalière

En cas de transport transfrontalier de CO₂ et de sites de stockage ou de complexes de stockage transfrontaliers, les autorités compétentes des Etats membres concernés respectent conjointement les exigences communautaires applicables en la matière.

Article 25

L'article 25 transpose les dispositions de l'article 25 de la directive concernant les registres. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 25. Registres

1. Les administrations mettent en place et tiennent:

a) un registre des autorisations de stockage accordées; et

b) un registre permanent de tous les sites de stockage fermés et des complexes de stockage environnants, incluant des cartes et des sections montrant leur étendue et les informations disponibles permettant d'établir que le CO₂ stocké restera confiné parfaitement et en permanence.

2. Les registres visés au paragraphe 1 sont pris en considération dans les procédures de planification pertinentes et lors de l'autorisation d'activités susceptibles d'avoir des incidences sur le stockage géologique du CO₂ dans les sites de stockage enregistrés, ou d'être perturbées par ce dernier.

Article 26

L'article 26 transpose les dispositions de l'article 26 de la directive concernant l'information du public. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 26. Information du public

Les informations environnementales relatives au stockage géologique du CO₂ sont mises à la disposition du public conformément à la législation applicable.

Articles 27 et 28

Les articles 27 et 28, concernant respectivement la recherche et la constatation des infractions et les pouvoirs et prérogatives de contrôle, constituent des dispositions type. Dans leur version initiale, ils sont rédigés comme suit :

Art. 27. Recherche et constatation des infractions

1. Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal, le directeur, les directeurs adjoints et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs-techniciens de l'Administration de l'environnement, le personnel de l'Inspectorat du travail de l'Inspection du travail et des mines, le directeur, le directeur adjoint et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs-techniciens de l'Administration de la gestion de l'eau peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et aux règlements pris en son exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire.

2. Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant:

"Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité." L'article 458 du Code pénal est applicable.

Art. 28. Pouvoirs et prérogatives de contrôle

1. Les membres de la Police grand-ducale et les personnes visés à l'article 27 peuvent accéder de jour et de nuit aux installations, locaux, terrains, aménagements et moyens de transport soumis à la présente loi et aux règlements pris en son exécution, s'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi ou à ses règlements d'exécution.

Les propriétaires et exploitants concernés doivent être avertis préalablement des actions de contrôle en question.

2. Les dispositions du paragraphe 1er ne sont pas applicables aux locaux qui servent à l'habitation.

Toutefois, et sans préjudice de l'article 33(1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par deux officiers de police judiciaire, membres de la Police grand-ducale ou personnes au sens de l'article 27, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.

3. Dans l'exercice des attributions prévues aux paragraphes 1er et 2, les fonctionnaires concernés sont autorisés à:

1. demander communication de tous les registres, de toutes les écritures et de tous les documents relatifs aux installations visées par la présente loi,

2. prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons des substances visées par la présente loi. Les échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant, à moins que celui-ci n'y renonce expressément,

3. saisir et au besoin mettre sous séquestre les substances visées par la présente loi ainsi que les registres, écritures et documents les concernant.

4. Les propriétaires et exploitants concernés sont tenus, à la réquisition des membres de la Police grand-ducale et des personnes visées à l'article 27, de faciliter les opérations auxquels ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi.

Les personnes visées à l'alinéa qui précède peuvent assister à ces opérations.

5. Il est dressé procès-verbal des constatations et opérations.

6. Les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Le Conseil d'Etat a critiqué à de multiples reprises l'attribution de fonctions d'officier de police judiciaire à des fonctionnaires autres que les membres de la Police grand-ducale qui ne sont pas rompus aux règles de cette fonction et a insisté à ce que ces fonctionnaires justifient d'une qualification professionnelle à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. Il constate que les auteurs du projet de loi sous avis ont tenu compte de cette nécessité et prévoient au paragraphe 2 de l'article 27 que les fonctionnaires visés doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la loi en question. Le Conseil d'Etat propose cependant de reformuler ces articles comme suit :

Art. 27. Recherche et constatation des infractions

(1) Les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution sont constatées par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal, par le directeur, les directeurs adjoints et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs techniciens de l'Administration de l'environnement, par les membres de l'inspectorat du travail de l'Inspection du travail et des mines, par le directeur, le directeur adjoint et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et ingénieurs techniciens de l'Administration de la gestion de l'eau.

(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(3) Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires ainsi désignés de l'Administration des douanes et accises, de l'Administration de l'environnement, de l'Inspection du travail et des mines, et de l'Administration de la gestion de l'eau ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(4) Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal d'arrondissement de leur domicile, siégeant en matière civile, le serment suivant: "Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité". L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Art. 28. Pouvoirs et prérogatives de contrôle

(1) Les membres de la Police grand-ducale et les personnes visées à l'article 26 ont accès aux locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son application. Ils peuvent pénétrer de jour et de nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution, dans les locaux, installations, sites et moyens de transport visés ci-dessus.

Ils signalent leur présence au chef du local, de l'installation ou du site ou à celui qui le remplace. Celui-ci a le droit de les accompagner lors de la visite.

(2) Toutefois, et sans préjudice de l'article 33(1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par deux officiers de police judiciaire, membres de la Police grand-ducale ou agents au sens de l'article 26, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.

(3) Les membres de la Police grand-ducale et les personnes visées à l'article 27 sont habilités à :

a) demander communication, dans un délai ne pouvant pas excéder un mois, de tous les registres, de toutes les écritures et de tous les documents relatifs aux installations visées par la présente loi,

b) prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons des substances visées par la présente loi. Les échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception et une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant à moins que celui-ci n'y renonce expressément,

c) saisir et au besoin à mettre sous séquestre ces substances, ainsi que les registres, écritures et documents les concernant.

Tout propriétaire ou exploitant est tenu, à la réquisition des membres de la Police grand-ducale ou des personnes visées à l'article 26, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi. En cas de condamnation, les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont mis à charge du prévenu. Dans tous les autres cas, ces frais sont supportés par l'Etat.

La Commission décide de retenir la formulation proposée par le Conseil d'Etat.

Article 29

L'article 29 ayant trait au droit d'agir en justice des associations écologiques agréées est devenu une disposition type en matière environnementale. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 29. Droit d'agir en justice des associations écologiques agréées

Les associations agréées en application de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits constituant une infraction au sens de la présente loi et portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, même si elles ne justifient pas d'un intérêt matériel et même si l'intérêt collectif dans lequel elles agissent se couvre entièrement avec l'intérêt social dont la défense est assurée par le ministère public.

Articles 30 et 31

L'article 30 précise les mesures administratives pouvant être prises par les ministres en cas de violations de certains articles de la loi. L'article 31 précise les sanctions pénales pouvant être infligées par les juges répressifs à l'encontre de certaines infractions à la loi. Dans leur version initiale, ils se lisent comme suit :

Art. 30. Mesures administratives

1. En cas de non-respect des dispositions des articles 5 à 8, 12 à 15 et 17, 18, 20 et 21 de la présente loi, les ministres peuvent

- impartir à l'exploitant d'une installation un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions,
- et, en cas de non-respect du délai de mise en conformité, faire suspendre, après une mise en demeure, en tout ou en partie l'exploitation d'une installation par mesure provisoire ou faire interdire l'exploitation de l'installation en tout ou en partie et apposer des scellés.

2. Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées au paragraphe 1er.

3. Les mesures prises par les ministres en vertu du paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision.

4. Les mesures énumérées au paragraphe 1er sont levées lorsque l'exploitant de l'installation se sera conformé.

Art. 31. Sanctions pénales

Sera puni d'un emprisonnement de un à trois ans et d'une amende de 251 à 250.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura commis une infraction aux articles 5 à 8, 12 à 15 et 17, 18 et 21 de la présente loi.

Les mêmes peines s'appliquent en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 30.

Le Conseil d'Etat estime que les renvois contenus aux articles 30 et 31 ne répondent pas à l'exigence de précision requise par la loi pénale, ce qui constitue une source d'insécurité juridique. Le Conseil d'Etat pourra seulement accepter des références à des articles si les interdictions y sont clairement énoncées ; il se voit donc obligé de refuser la dispense du second vote constitutionnel en raison de la violation du principe de la légalité des incriminations.

La commission parlementaire décide d'amender les articles 30, paragraphe 1^{er} et 31, paragraphe 1^{er} pour faire droit à l'opposition formelle annoncée par le Conseil d'Etat. Elle constate ce qui suit :

- il s'avère que, contrairement au projet initial, une violation de l'article 8 n'est pas à sanctionner pénalement ;
- en raison de l'inscription des annexes dans des règlements grand-ducaux, il y aurait lieu d'incriminer les violations des dispositions de ces règlements ;
- pour toutes les infractions visées à l'article 31, des mesures administratives peuvent être prescrites. Alors qu'il s'agit des mêmes dispositions, un simple renvoi est de mise ;
- une violation de l'article 20 concernant la garantie financière n'est pas pénalement sanctionnée.

Les articles 30 et 31 amendés se liront donc comme suit :

Art. 30. Mesures administratives

1. En cas de **violation des dispositions visées à l'article 31**, les ministres peuvent

- *impartir à l'exploitant d'une installation un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions,*
- *et, en cas de non-respect du délai de mise en conformité, faire suspendre, après une mise en demeure, en tout ou en partie l'exploitation d'une installation par mesure provisoire ou faire interdire l'exploitation de l'installation en tout ou en partie et apposer des scellés.*

Il en est de même si l'exploitant n'est pas en mesure de présenter une garantie financière conforme aux dispositions de l'article 20.

2. *Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées au paragraphe 1er.*

3. *Les mesures prises par les ministres en vertu du paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision.*

4. *Les mesures énumérées au paragraphe 1er sont levées lorsque l'exploitant de l'installation se sera conformé.*

Art. 31. Sanctions pénales

Sera puni d'un emprisonnement de un à trois ans et d'une amende de 251 à 250.000 euros, ou d'une de ces peines seulement :

- **l'exploitant qui par infraction à l'article 5, paragraphe 1, procède au stockage géologique de CO2 sans être en possession d'une autorisation d'exploration ;**
- **le titulaire d'une autorisation d'exploration qui par infraction à l'article 6, paragraphe 4, n'explore pas lui-même le complexe de stockage de CO2 potentiel ;**
- **celui qui par infraction à l'article 7, paragraphe 1, exploite un site d'exploitation sans être en possession d'une autorisation de stockage ;**

- *l'exploitant qui par infraction à l'article 12, paragraphe 1, n'informe pas l'Administration de l'environnement de tout changement prévu dans l'exploitation d'un site de stockage ;*
- *l'exploitant qui par infraction à l'article 13, paragraphe 2, point a) accepte des flux de CO2 et procède à leur injection sans avoir procédé à une analyse de leur composition, y compris des substances corrosives, et à une évaluation des risques ;*
- *l'exploitant qui par infraction à l'article 13, paragraphe 2, point b) ne tient pas un registre des quantités et des propriétés des flux de CO2 livrés et injectés, y compris la composition de ces flux ;*
- *l'exploitant qui par infraction à l'article 14, paragraphe 1, ne procède pas à la surveillance des installations d'injection, du complexe de stockage y compris si possible de la zone de diffusion du CO2 et, s'il y a lieu, du milieu environnant aux fins y visées ;*
- *l'exploitant qui par infraction à l'article 15, ne communique pas aux administrations les informations y visées ;*
- *l'exploitant qui par infraction à l'article 17, paragraphe 1, n'informe pas immédiatement les autorités concernés en cas de fuite ou d'irrégularité ;*
- *l'exploitant qui par infraction à l'article 17, paragraphe 1, ne prend pas les mesures correctives nécessaires en cas de fuite ou d'irrégularité ;*
- *l'exploitant qui par infraction à l'article 18, se soustrait ou entend se soustraire à ses obligations liées à la fermeture et à la postfermeture ;*
- *l'exploitant qui par infraction à l'article 21, se soustrait ou entend se soustraire à la contribution financière y visée ;*
- *quiconque viole un règlement d'exécution adopté sur base de la présente loi.*

Les mêmes peines s'appliquent en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 30.

Article 32

L'article 32 vise les dispositions modificatives et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 32. Dispositions modificatives

1. L'article 23 (1) de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par une lettre r) formulée comme suit:

„r) l'injection de flux de dioxyde de carbone aux fins de leur stockage dans des formations géologiques que la nature a rendu de façon permanente impropres à d'autres utilisations pour autant que cette injection soit effectuée conformément à la loi du ... relative au stockage géologique de dioxyde de carbone ou exclu de son champ d'application en vertu de son article 2, paragraphe 1.“

2. A l'annexe III de la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, le point suivant est ajouté:

„13. L'exploitation des sites de stockage conformément à la loi du ... relative au stockage géologique du dioxyde de carbone.“

3. L'article 2, point a) de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets est remplacé par le texte suivant:

„a) les effluents gazeux émis dans l'atmosphère et le dioxyde de carbone capté et transporté en vue de son stockage géologique et effectivement stocké dans des formations géologiques conformément à la loi du ... relative au stockage géologique du dioxyde de carbone ou exclu du champ d'application en vertu de son article 2, paragraphe 1 de la présente loi.“

Le Conseil d'Etat attire l'attention du législateur sur le projet de loi 6288 relative aux déchets. Dans l'hypothèse où ledit projet serait adopté antérieurement à la présente loi en projet, il y aurait lieu de modifier le libellé du paragraphe 3 de l'article 32 comme suit :

"(3) L'article 2, paragraphe 1er, point a) de la loi du ... relative aux déchets est modifié comme suit:
"a) (...)." "

En raison du vote du projet de loi 6288 en date du 1^{er} février 2012, la Commission constate pourtant que le paragraphe 3 de l'article 32 devient superfétatoire, car la nouvelle loi relative aux déchets contient d'ores et déjà cette même disposition. Il s'ensuit qu'elle n'a donc pas besoin d'être modifiée, que le paragraphe 3 de l'article sous rubrique sera tout simplement biffé et que l'intitulé du projet de loi sera le suivant :

Projet de loi

a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone

~~*b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets*~~

b) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau

c) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale

Article 33

L'article 33 comporte les dispositions transitoires et se lit comme suit dans sa version initiale :

Art. 33. Dispositions transitoires

Les sites de stockage suivants relevant du champ d'application de la présente loi sont exploités conformément aux exigences de la présente loi au plus tard le 25 juin 2012 :

a) les sites de stockage utilisés conformément à la législation existante le 25 juin 2009 ;

b) les sites de stockage autorisés conformément à ladite législation avant le 25 juin 2009 ou à cette date, pour autant que ces sites soient utilisés au plus tard jusqu'à un an après cette date.

Les articles 5 et 6, l'article 8, point 3), l'article 9, point 2) et l'article 11 ne s'appliquent pas dans ces cas.

Au regard de sa décision d'interdire tout stockage géologique de CO₂ sur le territoire luxembourgeois, la commission parlementaire décide d'amender cet article en le remplaçant par le texte suivant :

Art. 33. Dispositions transitoires

Sans préjudice des dispositions qui précèdent, tout stockage géologique de CO₂ sur le territoire luxembourgeois est interdit.

La commission du développement durable est en effet d'avis que compte tenu de l'inexistence des capacités de stockage géologique de CO₂ sur le territoire luxembourgeois et des risques inhérents à la nouvelle technologie, le projet de loi serait à compléter par un article interdisant tout stockage géologique de CO₂. Elle estime que l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2009/31/CE précitée fournit la base adéquate pour l'interdiction sur le territoire luxembourgeois de tout stockage géologique de CO₂.

Article 34

L'article 34, qui vise l'intitulé abrégé et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, se lit comme suit :

Art. 34. Intitulé abrégé

La référence à la présente loi se fait sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « Loi du ... relative au stockage géologique du dioxyde de carbone ».

Annexes

Sur base de l'article 4 tel qu'amendé, les annexes seraient à inscrire dans un règlement grand-ducal.

Une lettre d'amendements sera envoyée au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

*

Au cours de la réunion du 18 janvier dernier, il avait été mentionné le fait que des projets-pilotes en matière de stockage géologique de CO2 sont actuellement à l'étude en Lorraine dans le cadre d'ULCOS II. Les membres de la Commission du Développement durable avaient chargé le Ministère de se renseigner sur les implications éventuelles de ce projet au Grand-Duché. Monsieur le Ministre délégué confirme que le Luxembourg ne participera pas à ce projet ; il fait également valoir que les autorités françaises se sont engagées à tenir les autorités luxembourgeoises au courant de l'évolution de leur projet.

9. COM(2012) 82 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS : ASSURER L'ACCES AUX MATIERES PREMIERES POUR LE BIEN-ETRE FUTUR DE L'EUROPE - PROPOSITION DE PARTENARIAT D'INNOVATION EUROPEEN CONCERNANT LES MATIERES PREMIERES

Monsieur le Ministre délégué présente le document sous rubrique, qui est une communication de la Commission européenne relative aux matières premières.

La Commission européenne a présenté des mesures pour relever trois défis majeurs auxquels notre société est confrontée dans des domaines cruciaux pour la croissance et l'emploi :

- l'approvisionnement en matières premières,
- l'agriculture durable,
- le vieillissement actif et en bonne santé.

Ces trois domaines requièrent un effort d'innovation plus concerté impliquant à la fois le secteur public et le secteur privé afin d'améliorer la qualité de la vie et de donner à l'Europe un rôle de premier plan sur la scène mondiale. La Commission a donc lancé deux nouveaux Partenariats européens d'innovation (PEI), dans le domaine des matières premières et dans celui du développement durable et de la productivité de l'agriculture. Elle a en outre approuvé un plan d'action de quatre ans concernant le PEI pilote pour un vieillissement actif et en bonne santé lancé en février 2011.

Le Partenariat européen d'innovation est un concept nouveau, dont l'objectif est de s'attaquer aux faiblesses, aux goulets d'étranglement et aux obstacles qui, dans le système européen de recherche et d'innovation, entravent le développement des bonnes idées et leur commercialisation. Il s'agit notamment de lutter contre le niveau insuffisant des investissements, l'obsolescence des législations, l'absence de normes et le morcellement des marchés. Un groupe de pilotage présidé par les membres de la Commission responsables des domaines d'action concernés dirige chaque partenariat. Y participent aussi des ministres des Etats membres, des parlementaires, des entrepreneurs, des chercheurs, des membres de la société civile et d'autres parties prenantes essentielles. Les PEI déterminent ce qu'il convient de faire pour éliminer les goulets d'étranglement et pour mobiliser les secteurs public et privé. Ils ne remplacent pas les programmes de financement

ni les processus réglementaires mais ils constituent une plateforme d'échange permettant la coopération.

La stratégie de l'UE sur les matières premières reconnaît l'importance pour la société européenne d'un accès durable aux matières premières. La Commission européenne propose de mutualiser capitaux et ressources humaines pour résoudre la difficile question de l'approvisionnement en minerais et en métaux.

Le PEI a pour objectif global de réduire la dépendance de l'Europe aux importations de matières premières nécessaires à son industrie. Pour ce faire, il convient d'apporter à l'Europe suffisamment de souplesse et de solutions de remplacement concernant son approvisionnement en matières premières importantes, tout en tenant compte de l'importance d'atténuer les conséquences négatives sur l'environnement de certains de ces matériaux au cours de leur cycle de vie. Ces efforts feront de l'Europe le numéro un mondial des capacités relatives à la prospection, à l'extraction, au traitement, au recyclage et à la substitution d'ici à 2020. Conformément à son plan de mise en œuvre stratégique, le PEI devra établir des objectifs d'incidence afin de mesurer son taux de réussite, par exemple en ce qui concerne les principales mesures de réduction de la dépendance aux importations de certaines des matières premières les plus critiques.

L'approvisionnement en matières premières, vital pour l'industrie de pointe moderne, connaît des difficultés croissantes. En vue d'augmenter la production propre de l'Europe, la proposition de fonder un PEI sur les matières premières permettra de conjuguer les efforts d'innovation afin de soutenir la prospection, l'extraction et la transformation des matières premières. Par exemple, il a été estimé que la valeur des ressources minérales inexploitées en Europe, à une profondeur comprise entre 500 et 1000 mètres, est d'environ 100 milliards d'euros. Grâce à de nouvelles technologies, il sera possible de les extraire plus en profondeur, dans des zones plus reculées et des conditions difficiles. Il est également nécessaire de développer des produits de substitution des matières premières essentielles et d'améliorer le recyclage des appareils électriques et électroniques et des autres déchets. Un accès plus aisé aux minéraux facilitera le développement de produits innovants à faible intensité de carbone, tels que les films photovoltaïques, l'éclairage économe en énergie, les voitures électriques.

La Commission européenne propose d'atteindre les objectifs suivants au plus tard en 2020 :

- la mise en place d'instruments statistiques européens normalisés afin de recenser les ressources et réserves (terrestres et marines), ainsi que d'une carte géologique 3D ;
- l'adoption d'un système de modélisation dynamique mettant en regard l'évolution de l'offre et de la demande avec les réserves économiquement exploitables ;
- la mise en place d'une analyse du cycle de vie complet, y compris une évaluation de l'incidence environnementale, économique et sociale de plusieurs scénarios ;
- l'organisation de dix actions pilotes innovantes pour la prospection, l'extraction et le traitement, la collecte et le recyclage ;
- l'élaboration de produits de substitution pour au moins trois applications clés des matières premières critiques et rares ;
- le développement d'un réseau de centres de recherche, d'enseignement et de formation sur la gestion durable de l'exploitation minière et des matériaux, tout en assurant une coordination appropriée avec la communauté de la connaissance et de l'innovation sur la prospection, l'extraction, le traitement et le recyclage ;
- l'amélioration de l'efficacité dans l'utilisation des matériaux et dans la prévention, la réutilisation et le recyclage de déchets de matières premières de valeur provenant de flux de déchets, en mettant un accent particulier sur les matériaux qui ont une incidence potentiellement négative sur l'environnement ;

- l'identification de débouchés et la conception de nouvelles idées pour les matières premières innovantes et les produits ayant un potentiel commercial ;
- l'adoption d'une stratégie volontariste dans les organisations multilatérales et dans les relations bilatérales, par exemple avec les Etats-Unis, le Japon ou l'Australie, dans les différents domaines couverts par le PEI.

10. Demande du groupe *déi gréng* concernant l'établissement d'un plan de tir pour certaines espèces de grand gibier

Ce point n'a pas été abordé.

11. Divers

Les membres de la Commission ont reçu une invitation de la part du comité de l'Amicale de l'Aarnescht, afin d'assister le 29 juin prochain à la présentation du plan de gestion de la réserve naturelle. Monsieur le Président de la Chambre, qui a également été invité à participer à cette réunion, propose 14h30 au lieu de 15h00 pour le début de la visite, en raison d'un engagement le même jour à 17h00. Plusieurs membres de la Commission préféreraient cependant maintenir le début de la visite à 15h00, car ils ont eux-mêmes un engagement avec le Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux.

La prochaine réunion aura lieu le 28 mars 2102 à 10h30.

Luxembourg, le 23 mars 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 14 mars 2012

ORDRE DU JOUR :

1. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
2. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers
 - Rapporteur : Madame Marie-Josée Frank
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval
 - Rapporteur : Madame Marie-Josée Frank
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, Mme Claudia Dall'Agnol (remplaçant Mme Lydia Mutsch), Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helminger, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Paul Mangen, Mme Carla Oliveira, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Alex Fixmer, du Fonds Belval,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Les membres de la Commission procèdent à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 6 mars courant, avis émis au sujet des amendements parlementaires du 30 janvier 2012.

Pour ce qui est de l'amendement 1, il concerne les définitions reprises à l'article 2 du projet de loi. Pour rappel, le Conseil d'Etat avait, dans son premier avis du 15 novembre 2011, insisté sur une reprise complète des définitions prévues par la directive 2008/96/CE et il avait notamment demandé l'ajout de la définition des lignes directrices. La commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat sur ce point et l'amendement 1 trouve l'accord de celui-ci.

L'amendement 2 concerne l'ajout, toujours à l'article 2, de la définition de l'« accident grave » en reprenant les critères utilisés à cet effet par le groupe de travail « Statistiques » pour le recensement et la classification des accidents routiers répertoriés sur le territoire national. Cet amendement ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

L'amendement 3 fait suite à une opposition formelle du Conseil d'Etat. Celui-ci avait noté dans son avis du 15 novembre 2011 que les auteurs du projet gouvernemental avaient omis de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive 2008/96/CE. Dans son avis complémentaire du 30 janvier 2012, le Conseil d'Etat propose de rédiger le texte à l'indicatif présent et de modifier légèrement l'alinéa 4 nouveau de l'article 6 du projet de loi en le libellant comme suit : « *Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.* ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'amendement 4 fait également suite à une opposition formelle du Conseil d'Etat liée à une question de transposition incomplète de la directive 2008/96/CE, les auteurs du projet gouvernemental ayant omis de transposer les exigences en matière de lignes directrices destinées à aider les organes compétents dans l'application de la future loi. Le texte proposé par la commission parlementaire ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf à mettre le texte à la forme de l'indicatif présent. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'amendement 5 fait suite à trois observations figurant dans l'avis du Conseil d'Etat du 15 novembre 2011 au sujet de la façon incorrecte de transposer la directive 2008/96/CE et concernant plus particulièrement les dispositions de son article 9 relatif à la formation et à la désignation des « auditeurs de sécurité routière ». Les critiques du Conseil d'Etat étaient assorties de deux oppositions formelles. La commission parlementaire a suivi les observations du Conseil d'Etat en prévoyant de reformuler l'article 8 initial (nouvel article 9). Le Conseil d'Etat constate que l'approche retenue par la commission parlementaire répond

globalement à ses critiques. Quant au libellé proposé du nouvel article 9, la Haute Corporation propose le texte qui suit :

(1) Les candidats à la formation d'auditeur de sécurité routière doivent satisfaire à l'une des conditions suivantes:

a) être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur;

b) justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

(2) La formation initiale des auditeurs de sécurité routière porte sur un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique est subdivisé en 3 modules de 8 heures chacun. Il comprend les matières suivantes:

a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;

b) le rôle de l'auditeur dans le cadre des audits de sécurité routière ainsi que la manière de concevoir ces audits et d'établir les rapports afférents;

c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'usagers de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.

Le volet pratique porte sur la réalisation d'un audit de sécurité routière relatif à un tronçon de route déterminé et l'élaboration d'un rapport d'audit.

La formation est sanctionnée par un examen dont le contenu, et les conditions de réussite sont déterminés par règlement grand-ducal.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre, délivre aux candidats ayant réussi l'examen prévu au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

A condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

Les cours de perfectionnement s'étendent sur huit heures. Ces cours portent sur un rappel des matières prévues au paragraphe 2 pour le volet théorique de la formation initiale.

(4) Le ministre organise la formation initiale et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans un Etat membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres Etats membres aux auditeurs de sécurité routière sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Pour ce qui est de l'amendement 6, le Conseil d'Etat note que la commission parlementaire n'entend pas suivre sa proposition formulée dans son avis du 15 novembre 2011 quant à un renforcement de l'Inspection générale de la sécurité sociale en ressources humaines appelées à assurer les nouvelles tâches se dégageant pour cette administration de la loi en projet. En effet, la commission parlementaire prévoit de limiter les engagements nouveaux à un ingénieur et à un ingénieur technicien pour l'Administration des ponts et chaussées. Pour le surplus, la commission parlementaire entend suivre les propositions rédactionnelles du Conseil d'Etat.

*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport en vue de son adoption au cours de la réunion du 20 mars prochain.

2. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Les membres de la Commission procèdent à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 6 mars courant, avis émis au sujet de l'amendement parlementaire adopté par la Commission du Développement durable en date du 8 février dernier.

Suite au changement de nom de la Société nationale de contrôle technique en Société nationale de circulation automobile, entériné par acte notarié en date du 13 janvier 2012, l'amendement unique visait simplement à remplacer l'ancienne dénomination par l'actuelle. L'amendement en question trouve l'accord du Conseil d'Etat et n'appelle pas d'autre observation de sa part.

Madame la Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Ce document ne soulève pas de commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose de retenir le modèle de base comme temps de parole pour les débats en séance publique.

3. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval

Le projet de loi sous rubrique fait partie du programme de réalisation de la Cité des Sciences que le Gouvernement est en train de réaliser sur le site de la friche industrielle reconvertie de Belval pour les besoins de l'Université du Luxembourg. Il autorise le Gouvernement à procéder à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid.

Le Bâtiment Laboratoires accueillera les activités des unités de recherche en ingénierie, en géophysique, en sciences de matériaux et en biologie ainsi que les travaux pratiques des enseignements universitaires afférents au niveau de formation „bachelor“ et des enseignements spécialisés en niveau de formation „master“.

La deuxième centrale de production de froid sera installée au sous-sol de ce bâtiment au niveau -2.

La Halle d'essais Ingénieurs sera implantée à proximité immédiate des Laboratoires, du côté sud du Bâtiment Laboratoires. La parcelle qui accueillera cette halle est par ailleurs réservée à la construction, dans une étape ultérieure, de deux bâtiments de laboratoires complétant l'infrastructure en laboratoires universitaires, fournie par le Bâtiment Laboratoires projeté.

Les dépenses engagées au titre de ce projet de loi ne peuvent pas dépasser le montant de 136.250.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 685.44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010.

Le représentant du Fonds Belval présente le document joint en annexe du présent procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- à la demande de la Commission du Développement durable, le Fonds Belval est en train de faire réaliser une étude sur l'impact de l'utilisation des énergies renouvelables sur le site de l'Université. Cette étude est en cours de finalisation et ses résultats seront connus sous peu ;
- une étude de mobilité a été réalisée pour l'ensemble du site de Belval. La gestion globale du parking sera intégrée dans la gestion générale du site. Le nombre d'emplacements de parking autorisés pour les besoins de l'Université a été défini en appliquant le modal split de 40/60 pour les salariés de l'Université et de 80/20 pour les étudiants ;
- l'alimentation en chaleur de la Cité des Sciences sera réalisée grâce à la connexion au réseau de chauffage urbain Sudcal et au recours, en deuxième étape, aux capacités fournies par la centrale gaz/vapeur de Raemerich. En outre, deux centrales de production de froid seront installées sur le site ;
- il est prévu d'installer une surface d'essais spécifique dite « Spannfeld » dans la Halle d'essais Ingénieurs. Cette surface sera composée d'une dalle de 150 m² sur laquelle des tests à grande échelle pourront être réalisés, tels que des essais de traction, de compression, de flexion, de fatigue mécanique. Etant donné que ce type d'installation est très spécifique et qu'il est porté à la connaissance des membres de la commission parlementaire qu'il existe des tables d'essais similaires dans des universités situées à proximité (Kaiserslautern, Liège et Metz), certains d'entre eux craignent un effet de redondance et se demandent s'il ne serait pas judicieux d'envisager une coopération au sein de la Grande Région plutôt que de prévoir cette installation coûteuse à Belval. Les représentants gouvernementaux donnent à considérer que les responsables de l'Université et du Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche décident du contenu des bâtiments à construire et qu'ils ont exprimé le souhait d'installer cette surface d'essais. Par ailleurs, une telle installation pourrait permettre des synergies entre l'Université et Arcelor-Mittal ou entre l'Université et les Centres de Recherche Publics qui déménageront prochainement sur le site de la Cité des Sciences ;
- dans ce contexte, et tout en étant conscients du fait que l'Université bénéficie d'une complète indépendance pour la gestion de la Cité des Sciences, les membres de la Commission sont pourtant d'avis qu'il est important de s'assurer que l'Université ne puisse pas, de façon unilatérale, refuser un partenariat avec l'extérieur, et ce à la fois dans l'intérêt de l'Université elle-même et dans l'intérêt de l'économie luxembourgeoise dans son ensemble.

*

Dans les considérations générales de son avis du 14 février dernier, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le libellé de l'article 99 de la Constitution qui dispose que toute réalisation au profit de l'Etat d'un bâtiment considérable doit être autorisée par une loi spéciale. Il rappelle à cet égard que la lecture qu'il a toujours réservée à cette règle constitutionnelle consiste à exiger une loi séparée pour chaque projet immobilier à autoriser. Il aurait dès lors fallu, du moins pour le Bâtiment Laboratoires, un projet de loi distinct, alors qu'avec un coût prévu de 115,07 millions d'euros, la dépense dépasse le seuil de 40 millions d'euros fixé à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Quant à la Halle d'essais Ingénieurs, son coût estimé à 9,5 millions reste en deçà de ce seuil et ne requiert dès lors pas de loi spéciale. Il en est de même de l'équipement de la deuxième centrale de production de froid dont le coût d'investissement est de 11,676 millions d'euros.

Dans le passé, le Gouvernement a retenu de soumettre à l'autorisation de la Chambre des Députés tous les projets immobiliers à implanter dans la Cité des Sciences, peu importe que leur coût dépasse ou non le seuil précité de l'article 80 de la loi du 8 juin 1999. Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à cette approche, mais exige qu'à l'avenir il soit fait droit aux exigences formelles de l'article 99 de la Constitution et que pour chaque projet immobilier il y ait une loi spéciale. Afin de tenir compte de cette critique formulée par le Conseil d'Etat, les responsables gouvernementaux informent la commission parlementaire que, dorénavant, chaque projet immobilier fera l'objet d'un projet de loi séparé.

La Haute Corporation note encore que les tableaux relatifs aux estimations budgétaires du bâtiment Laboratoires et de la Halle d'essais Ingénieurs comportent tous les deux au titre des équipements projetés une ligne intitulée « décor artistique », qui prévoit une dépense de 800.000 euros dans le premier cas et de 70.000 euros dans le second. Le responsable du Fonds Belval confirme, dans ce contexte que :

- un concept d'ensemble cohérent sera élaboré pour affecter les fonds projetés ;
- les artistes pressentis pour contribuer à la réalisation dudit concept seront sélectionnés par la voie d'appels à projets ;
- les dépenses projetées sont destinées à promouvoir la création artistique, prévue par la loi modifiée du 30 juillet 1999 concernant a) le statut de l'artiste professionnel indépendant et l'intermittent du spectacle, b) la promotion de la création artistique.

*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles du projet et aux remarques afférentes du Conseil d'Etat :

Intitulé

Le Conseil d'Etat propose d'écrire comme suit l'intitulé du projet de loi :

Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'essais Ingénieurs et de la deuxième unité de production à froid à Belval

La Commission du Développement durable décide de suivre cette proposition.

Article 1er

Dans sa version initiale, l'article 1^{er} se lit comme suit :

Art. 1er. *Le Gouvernement est autorisé à procéder sur le site de Belval à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval pour les besoins de l'Université du Luxembourg.*

Le Conseil d'Etat propose d'écrire „Halle d'essais Ingénieurs“ et de remplacer les termes „deuxième Centrale de production de froid à Belval“ par „deuxième unité de production à froid“. La Commission du Développement durable fait siennes ces propositions.

Article 2

Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

Art. 2. *Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 136.250.000.- €. Ce montant correspond à la valeur 685.44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses*

déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Le conseil d'Etat suggère d'écrire la mention chiffrée du coût „136.250.000 euros“. A la deuxième phrase, la mention de la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction s'écrit „685,44“. La Commission du Développement durable fait siennes ces propositions.

Article 3

L'article 3 se lit comme suit :

Art. 3. *Les travaux sont réalisés par l'établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest à charge des crédits mis à la disposition de ce dernier dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 3 de la loi du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest.*

Quant à la forme du texte, elle ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. Quant au fond, le Conseil d'Etat note qu'en vertu du projet de loi n° 6283 modifiant la loi du 12 août 2003 portant création de l'Université du Luxembourg, modifiant le Code de la sécurité sociale, modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements sur le site de Belval-Ouest il est prévu de transférer la propriété de l'immobilier relevant de la Cité des Sciences du patrimoine de l'Etat dans le patrimoine de l'établissement public que constitue l'Université. De l'avis du Conseil d'Etat, ce transfert de propriété doit se répercuter sur la maîtrise des ouvrages à y réaliser. Le Fonds Belval n'agira plus pour compte de l'Etat mais pour compte du propriétaire des immeubles à ériger dans l'enceinte de la Cité des Sciences. Dans la mesure où le projet de loi n° 6283 entrera en vigueur avant le projet de loi sous examen, il faudra tenir compte des changements éventuellement intervenus en matière de maîtrise des ouvrages dont relèvent les immeubles à réaliser en vertu de la loi en projet. Les membres de la commission parlementaire prennent note de cette remarque, mais constatent que le projet de loi sous examen entrera en vigueur avant le projet de loi n°6283.

Luxembourg, le 27 mars 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

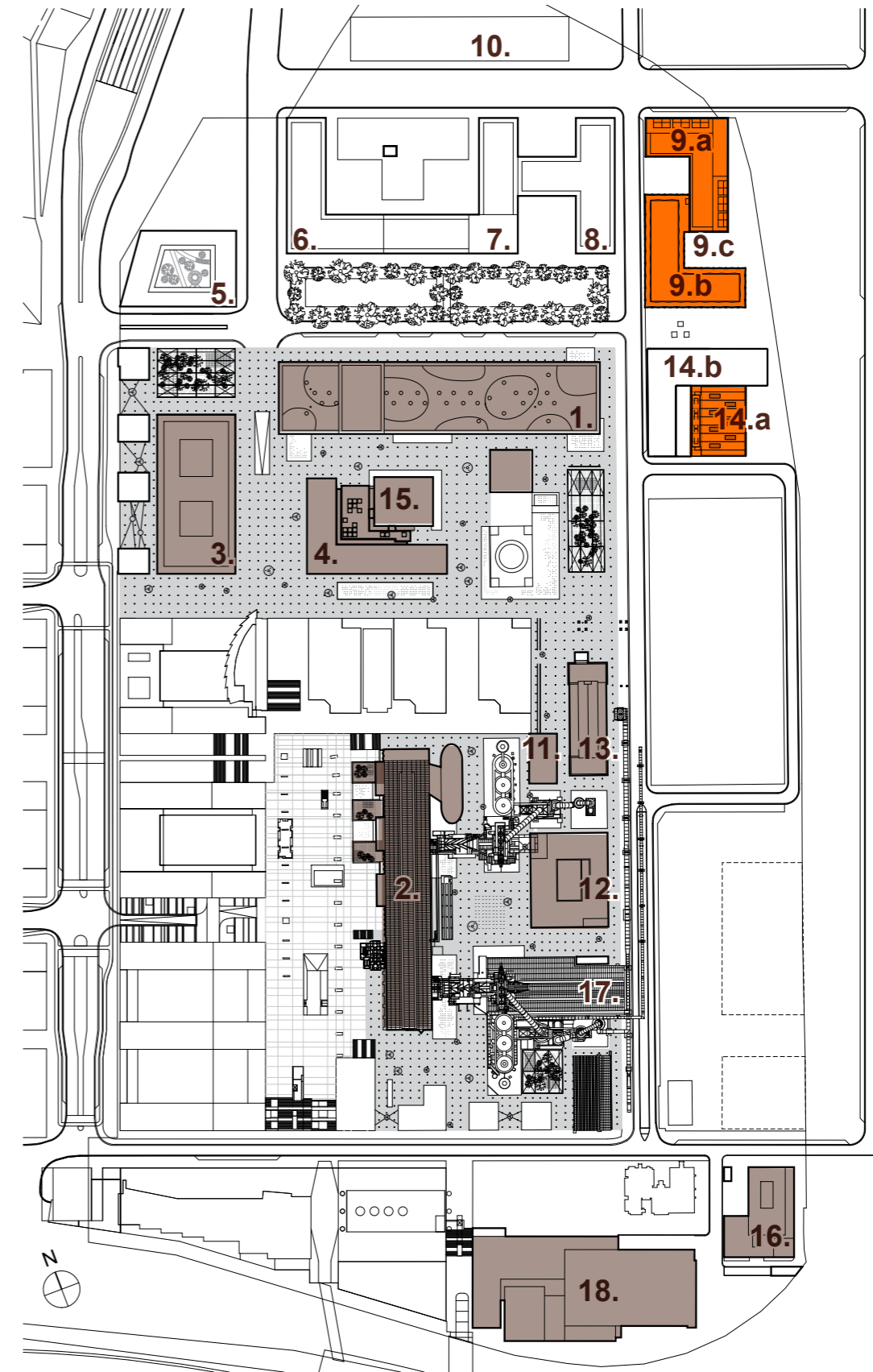


Projet de loi
relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires,
de la Halle d'Essais Ingénieurs et
de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid
à Belval

La Cité des Sciences à Belval

IMPLANTATION GÉNÉRALE

1. la Maison du Savoir
2. la Maison du Livre
3. la Maison des Sciences Humaines
4. la Maison du Nombre
5. la Maison de l'Ingénieur
6. la Maison des Matériaux II
7. la Maison de l'Environnement I
8. la Maison de l'Environnement II
9. **Bâtiment Laboratoires**
 - a. aile Nord (Maison des Matériaux I)
 - b. aile Sud (Maison de la Vie)
 - c. la deuxième Centrale de production de froid
10. les Ateliers et Halles d'Essais Nord
11. le bâtiment Biotech
12. la Maison de l'Innovation
13. l'Incubateur d'Entreprises
14. les Laboratoires et Ateliers d'Essais Ingénieurs
 - a. la Halle d'Essais Ingénieurs
 - b. les laboratoires et bureaux
15. la Maison des Arts et des Étudiants
16. le Bâtiment administratif pour le compte de l'État
17. le Centre National de la Culture Industrielle
18. le Centre de Musiques Amplifiées - Rockhal



bâtiments construits en phase 1



Le Bâtiment Laboratoires

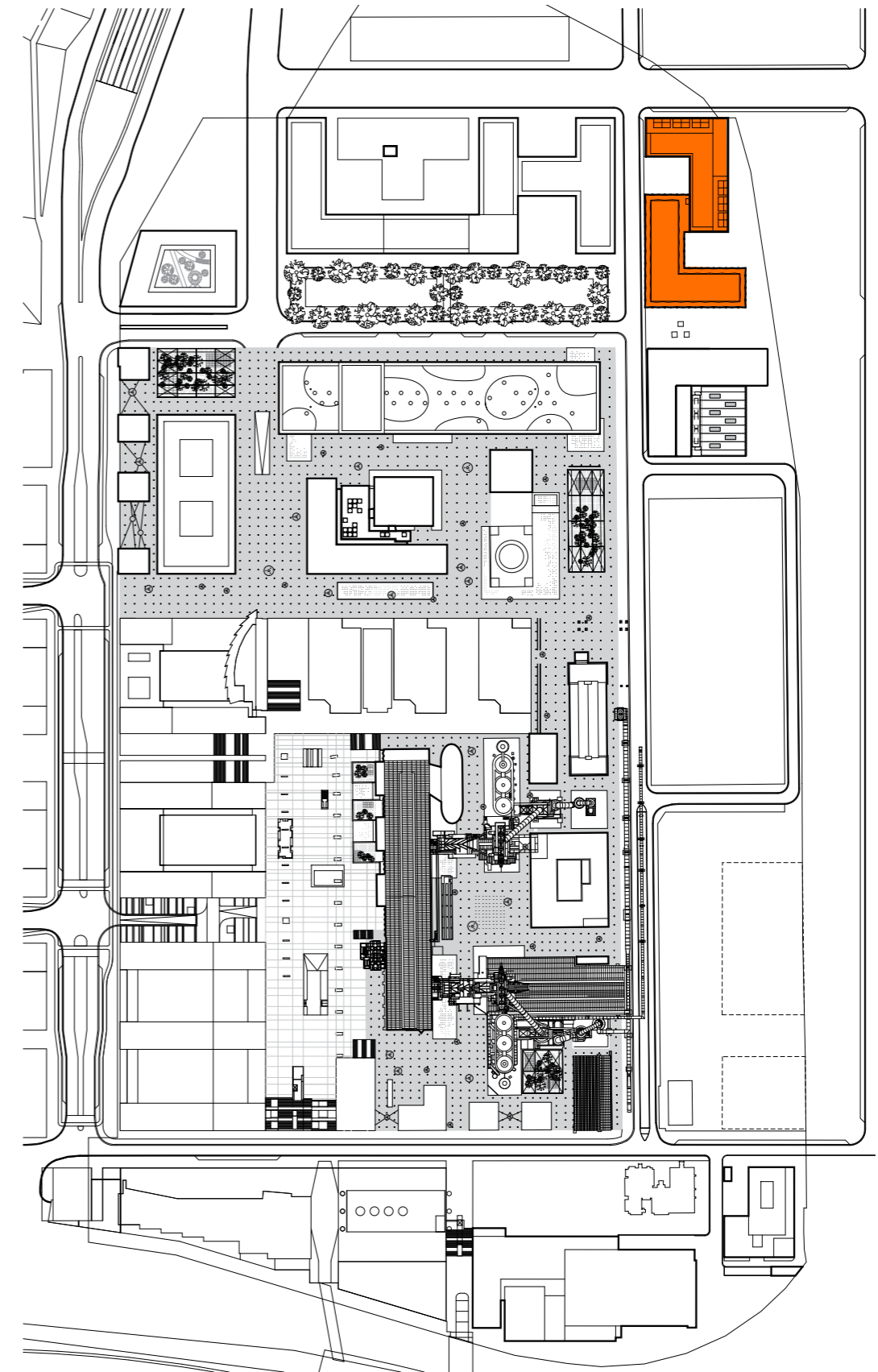
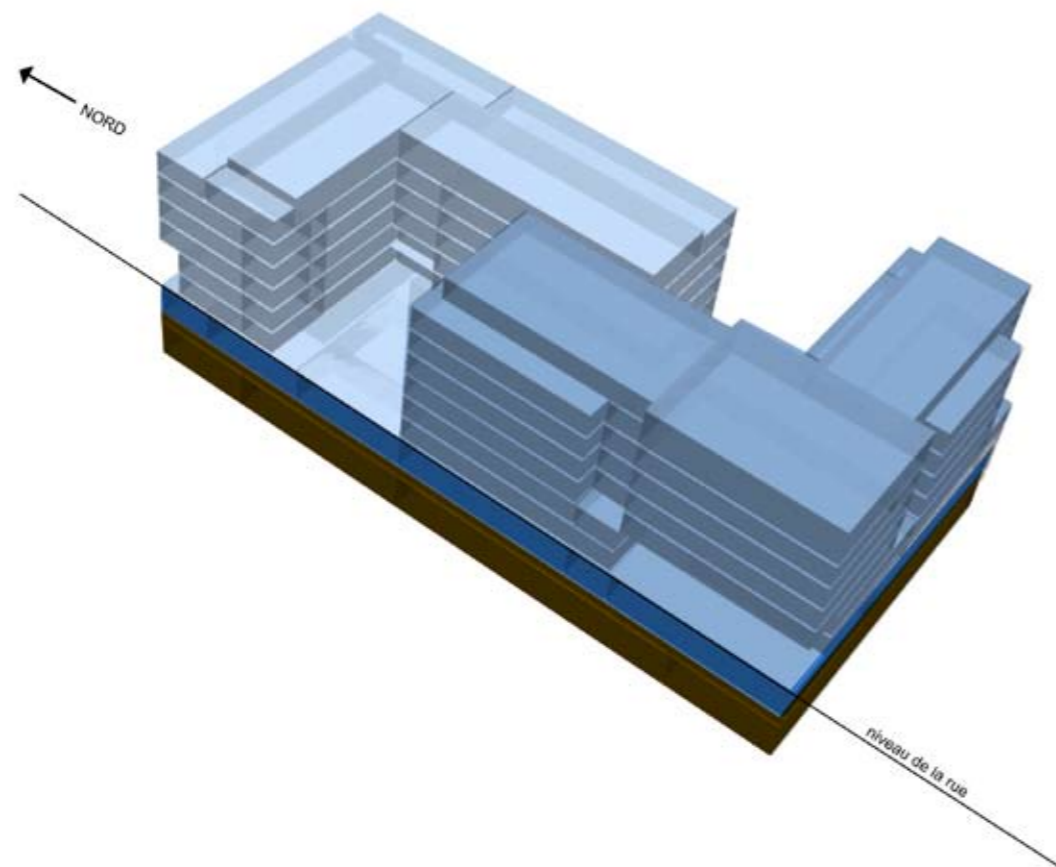
L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES



Le Bâtiment Laboratoires

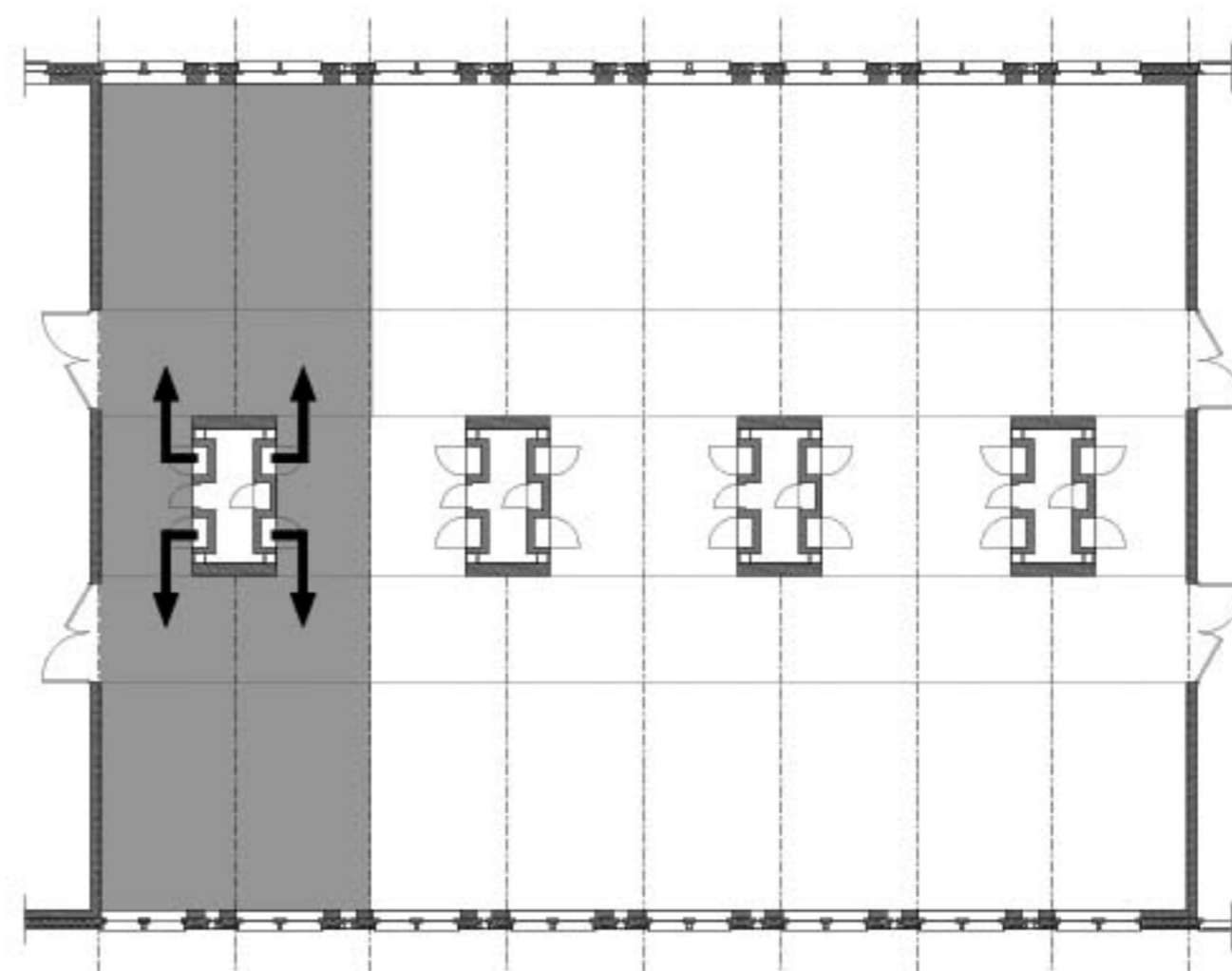
L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES

PRINCIPE DE FLEXIBILITÉ

surfaces de recherche librement aménageables
flexibilité des infrastructures techniques installées



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION

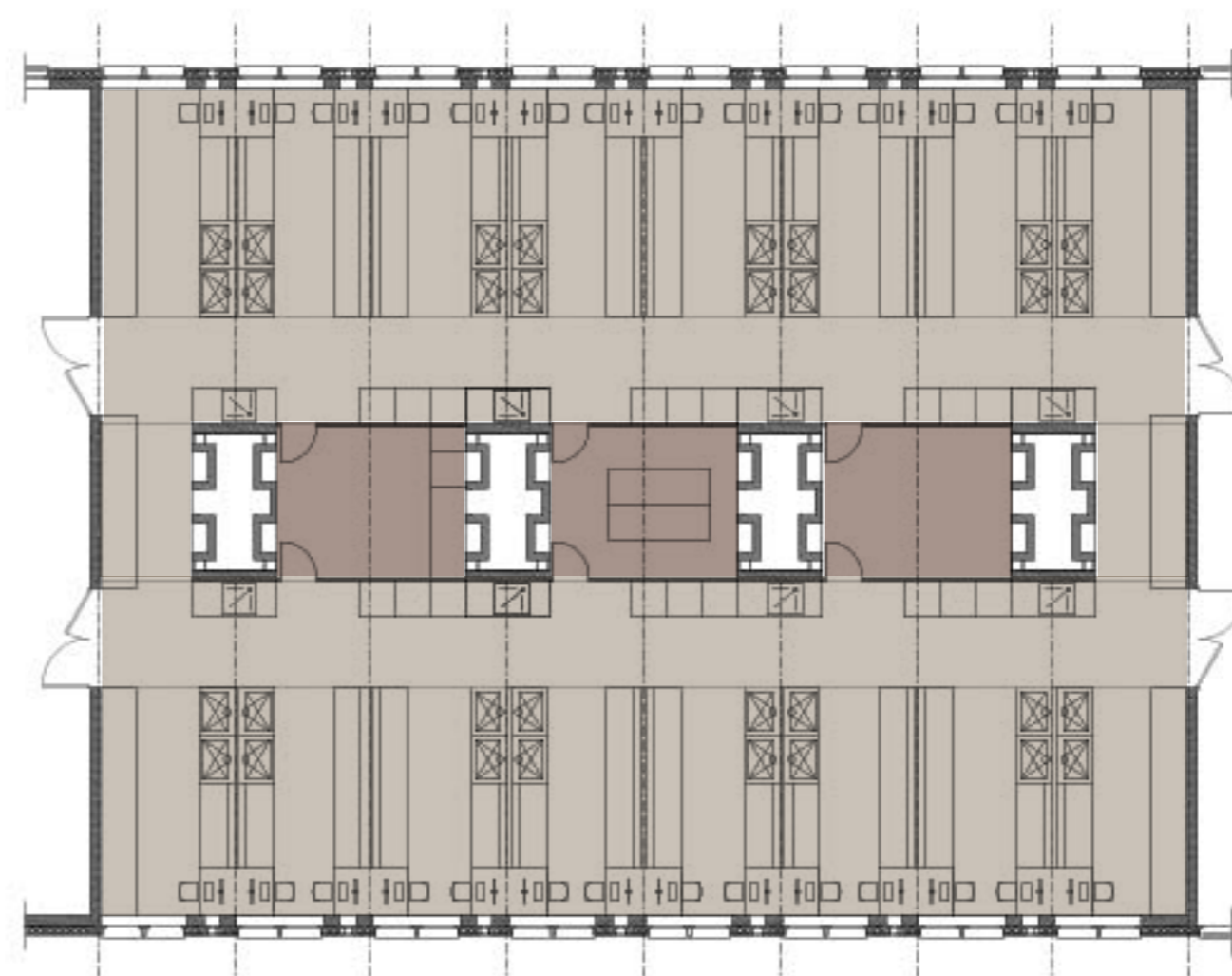
LE PROJET

LES SURFACES

PRINCIPE DE FLEXIBILITÉ

exemple d'aménagement

- laboratoire paysager
- zone d'appoint technique (stocks, produits chimiques)



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION

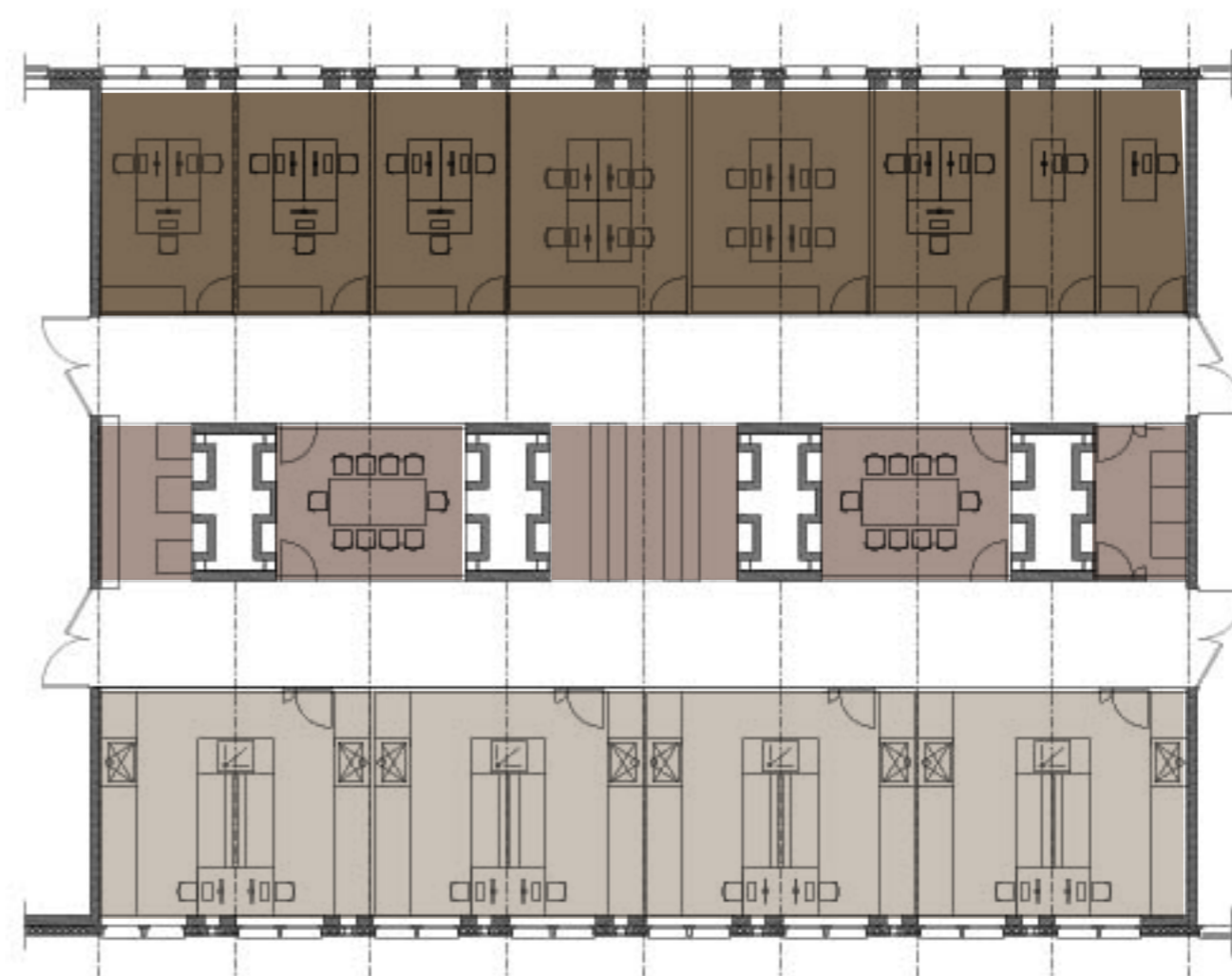
LE PROJET

LES SURFACES

PRINCIPE DE FLEXIBILITÉ

exemple d'aménagement

- bureaux de recherche
- zone d'appoint centrale (archives, réunions, serveurs)
- laboratoires cloisonnés



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION

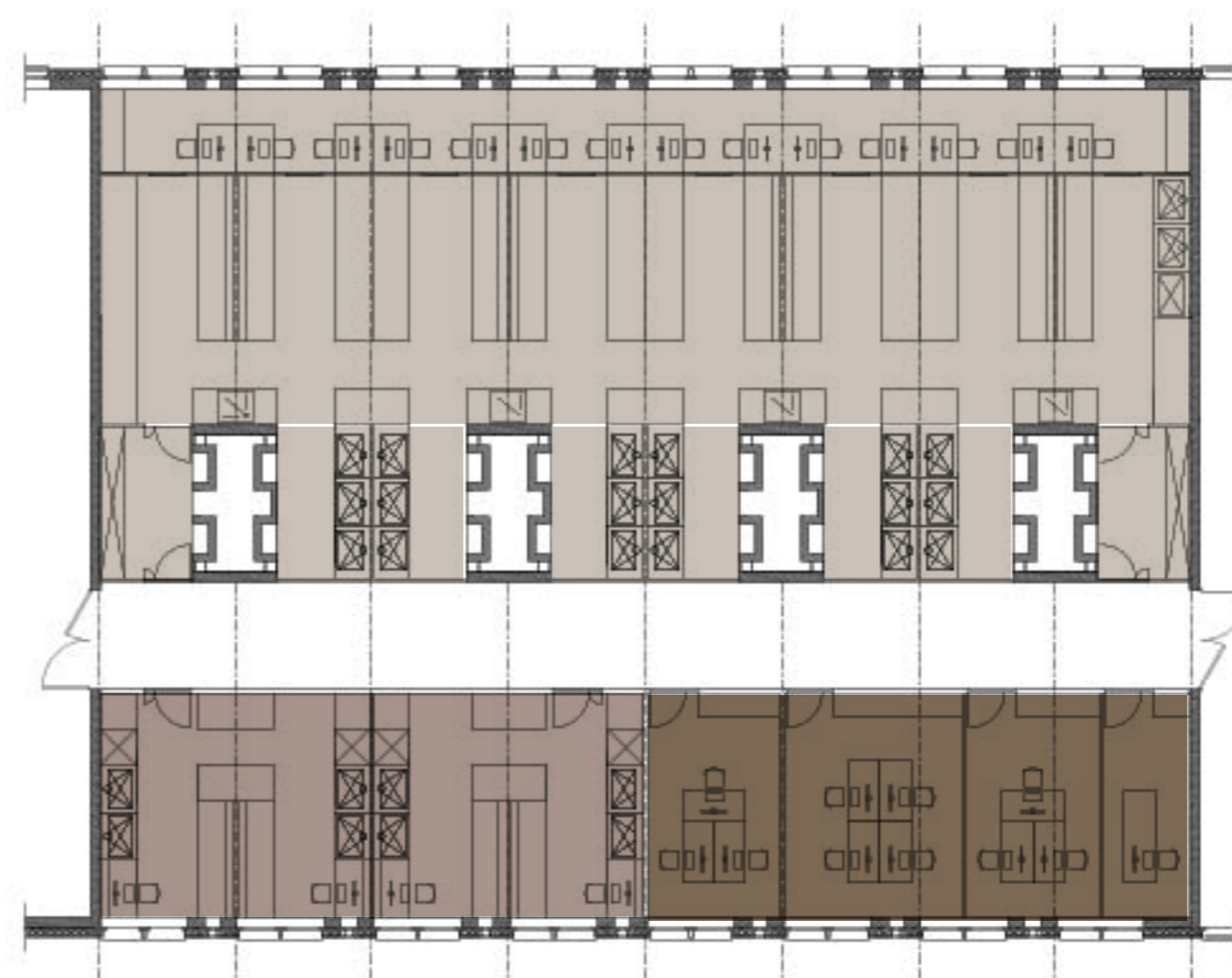
LE PROJET

LES SURFACES

PRINCIPE DE FLEXIBILITÉ

exemple d'aménagement

- laboratoire paysager
- laboratoires cloisonnés
- bureaux de recherche

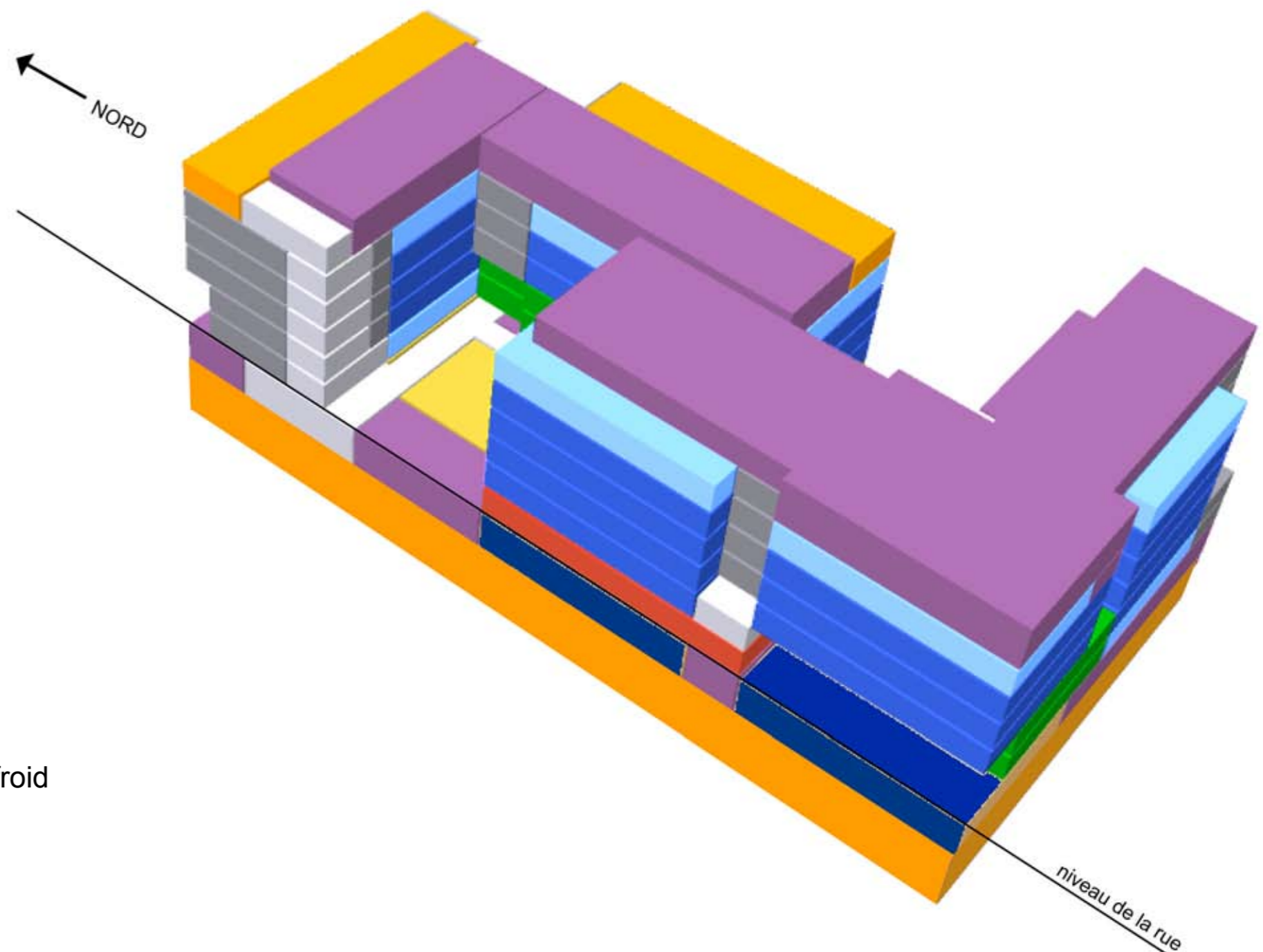


Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

TYOLOGIE DES SURFACES

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud
- surfaces de commerce
- surfaces de recherche
 - type «standard»
 - type «standard élevé»
 - type «de recherche spécifique»
- surfaces de communication
- logistique
- locaux techniques du bâtiment
- locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

REZ-DE-CHAUSSÉE

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud
- surfaces de commerce
- surfaces de recherche
 - type «standard»
 - type «standard élevé»
 - type «de recherche spécifique»
- surfaces de communication
- logistique
- locaux techniques du bâtiment
- locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU +1

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud

surfaces de commerce

surfaces de recherche

- type «standard»

type «standard élevé»

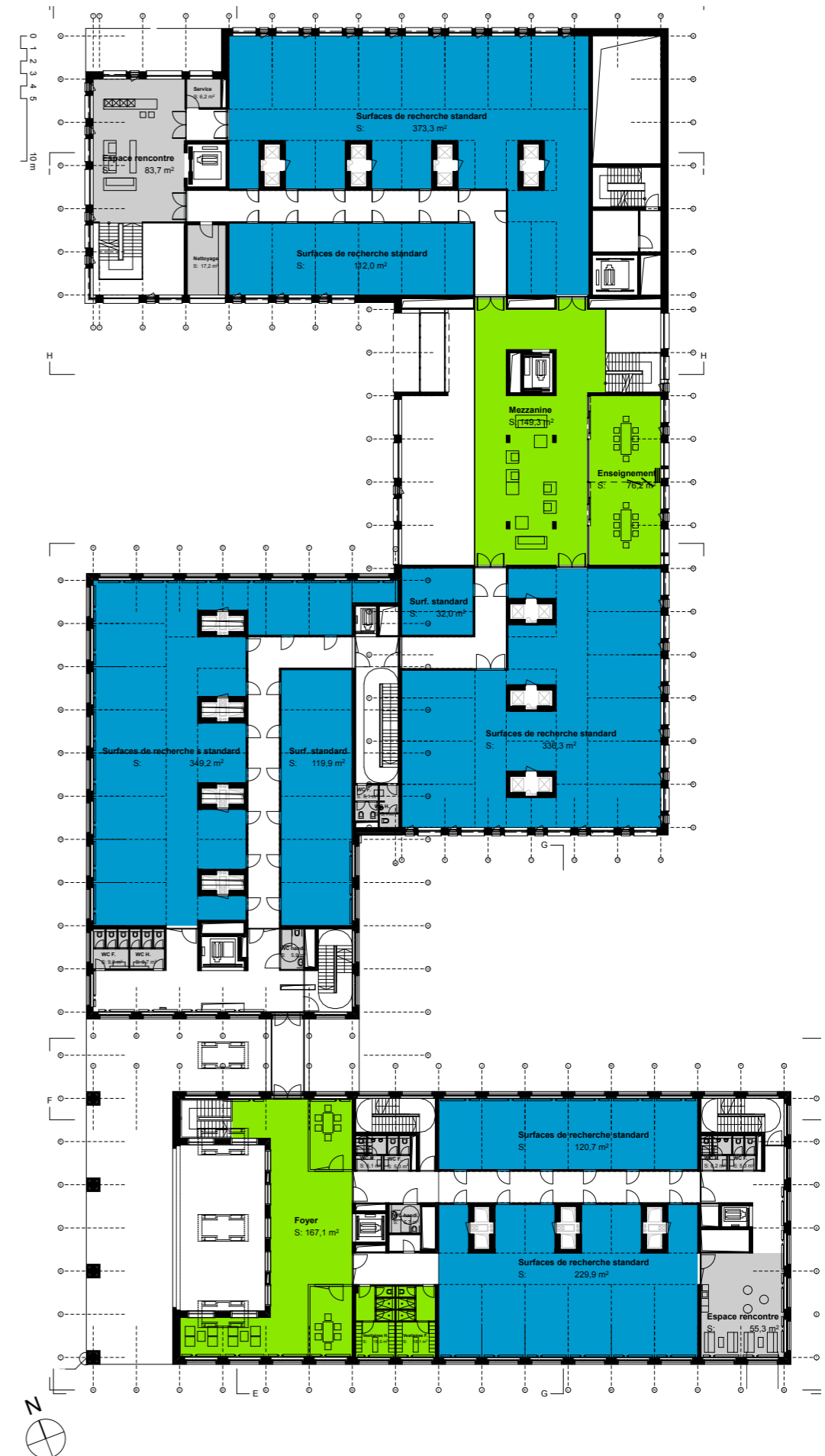
type «de recherche spécifique»

- surfaces de communication

logistique

locaux techniques du bâtiment

locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAUX +2 à +4

hall d'entrée, aile Nord et aile Sud

surfaces de commerce

surfaces de recherche

■ type «standard»

type «standard élevé»

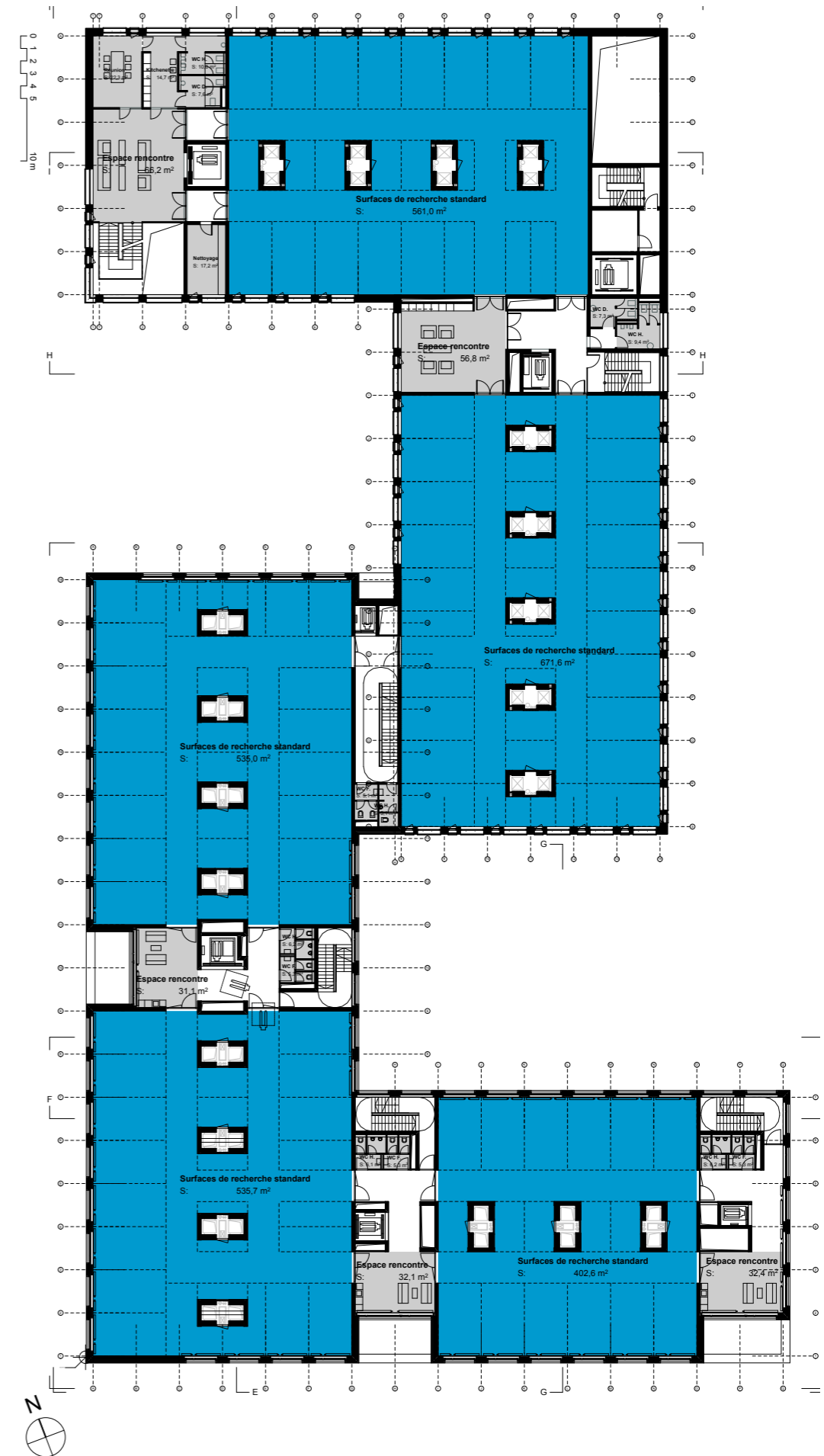
type «de recherche spécifique»

■ surfaces de communication

logistique

locaux techniques du bâtiment

locaux de la deuxième Centrale de production de froid

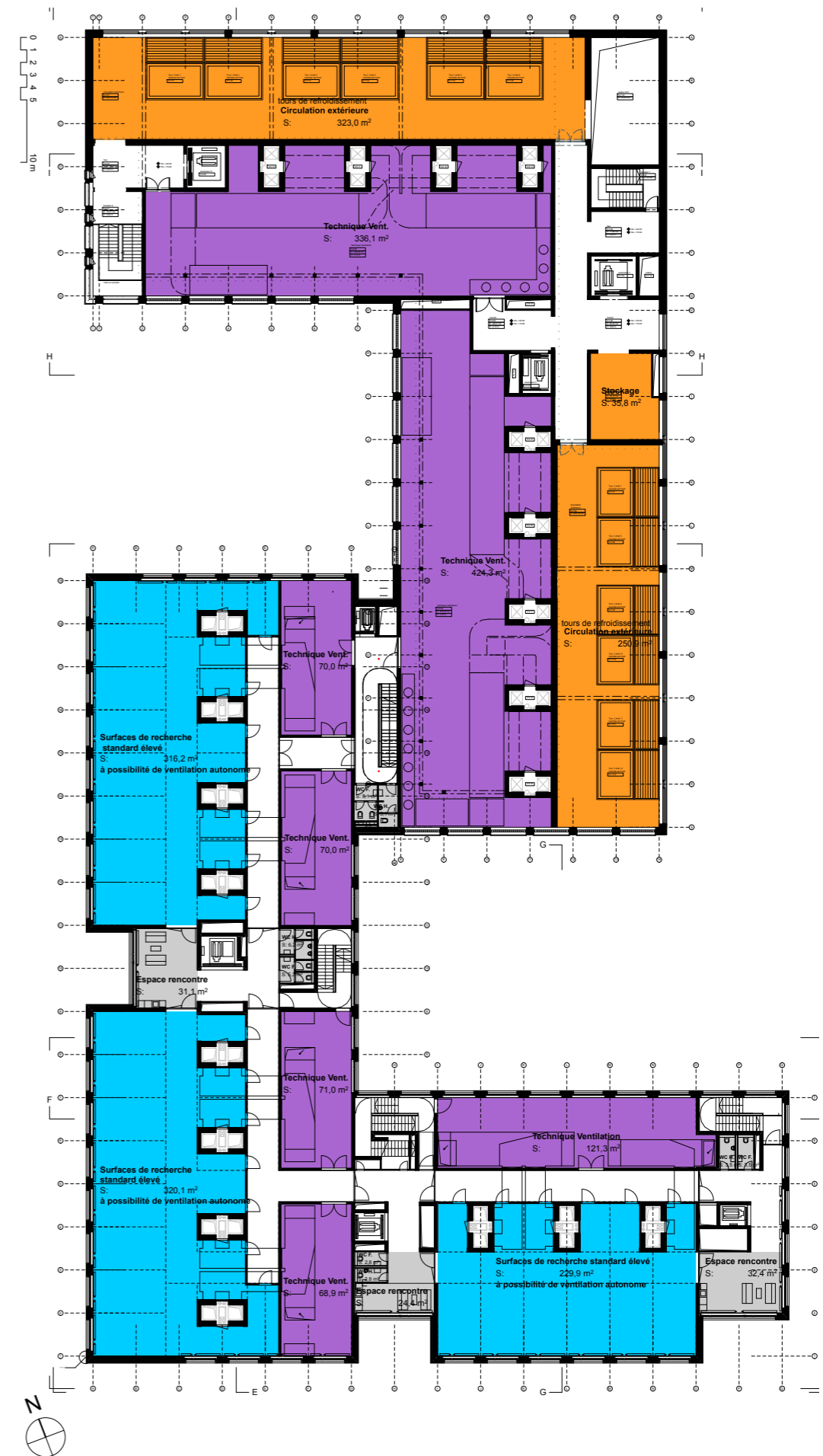


Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU +5

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud
- surfaces de commerce
- surfaces de recherche
 - type «standard»
 - type «standard élevé»
 - type «de recherche spécifique»
- surfaces de communication
- logistique
- locaux techniques du bâtiment
- locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU +6

hall d'entrée, aile Nord et aile Sud

surfaces de commerce

surfaces de recherche

type «standard»

type «standard élevé»

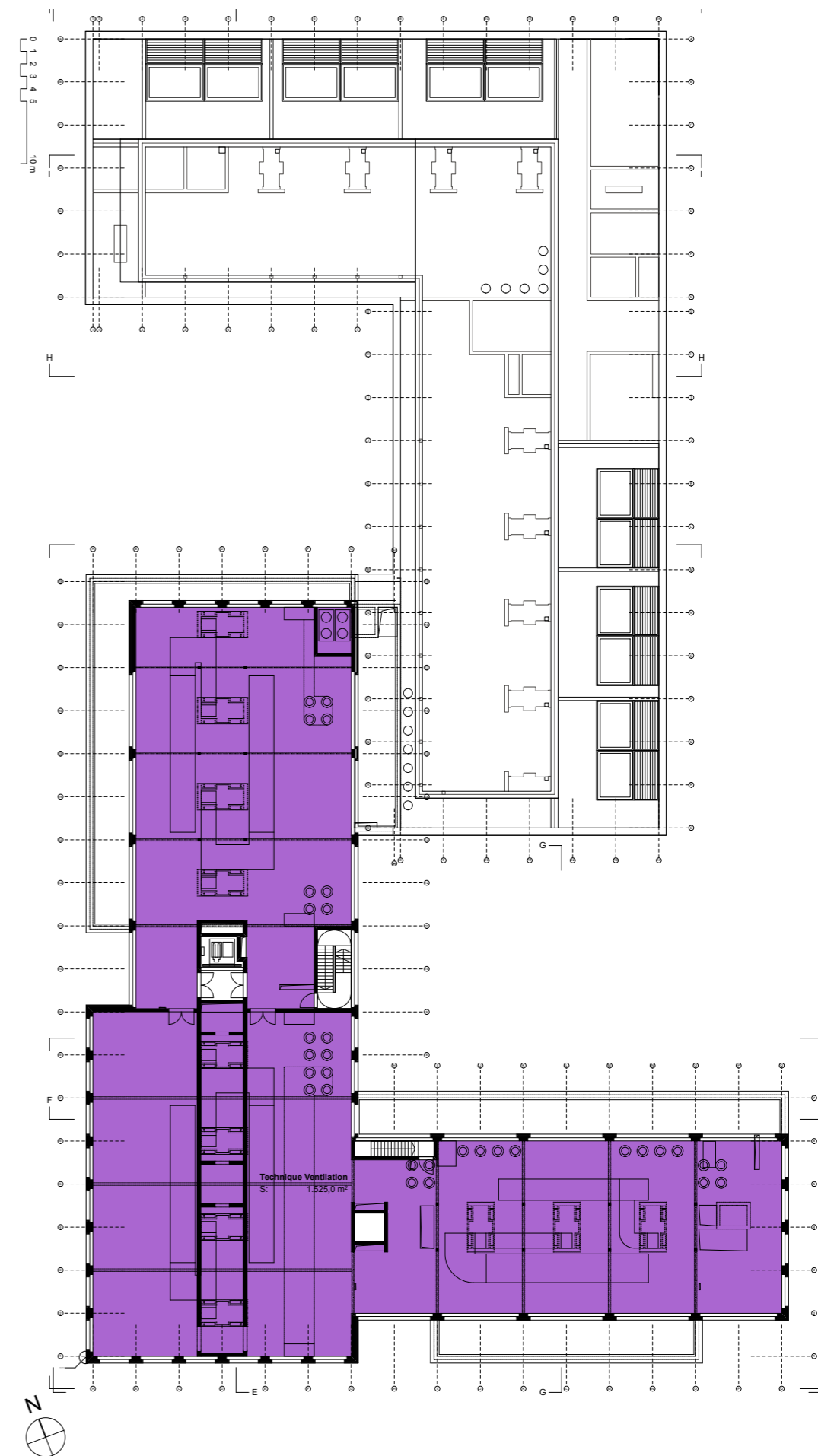
type «de recherche spécifique»

surfaces de communication

logistique

■ locaux techniques du bâtiment

locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU -1

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud
- surfaces de commerce
- surfaces de recherche
 - type «standard»
 - type «standard élevé»
 - type «de recherche spécifique»
- surfaces de communication
- logistique
- locaux techniques du bâtiment
- locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU -2

hall d'entrée, aile Nord et aile Sud

surfaces de commerce

surfaces de recherche

type «standard»

type «standard élevé»

type «de recherche spécifique»

surfaces de communication

logistique

locaux techniques du bâtiment

■ locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

COUPE TRANSVERSALE

■ hall d'entrée, aile Nord et aile Sud

surfaces de commerce

surfaces de recherche

■ type «standard»

■ type «standard élevé»

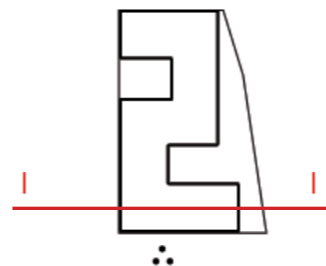
■ type «de recherche spécifique»

surfaces de communication

logistique

■ locaux techniques du bâtiment

■ locaux de la deuxième Centrale de production de froid

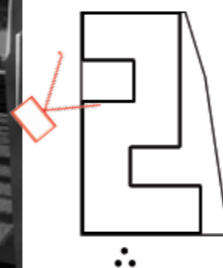


Le Bâtiment Laboratoires

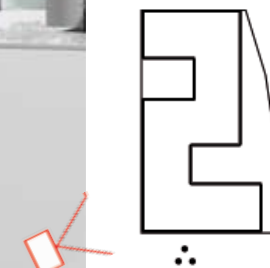
L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES



aile Nord



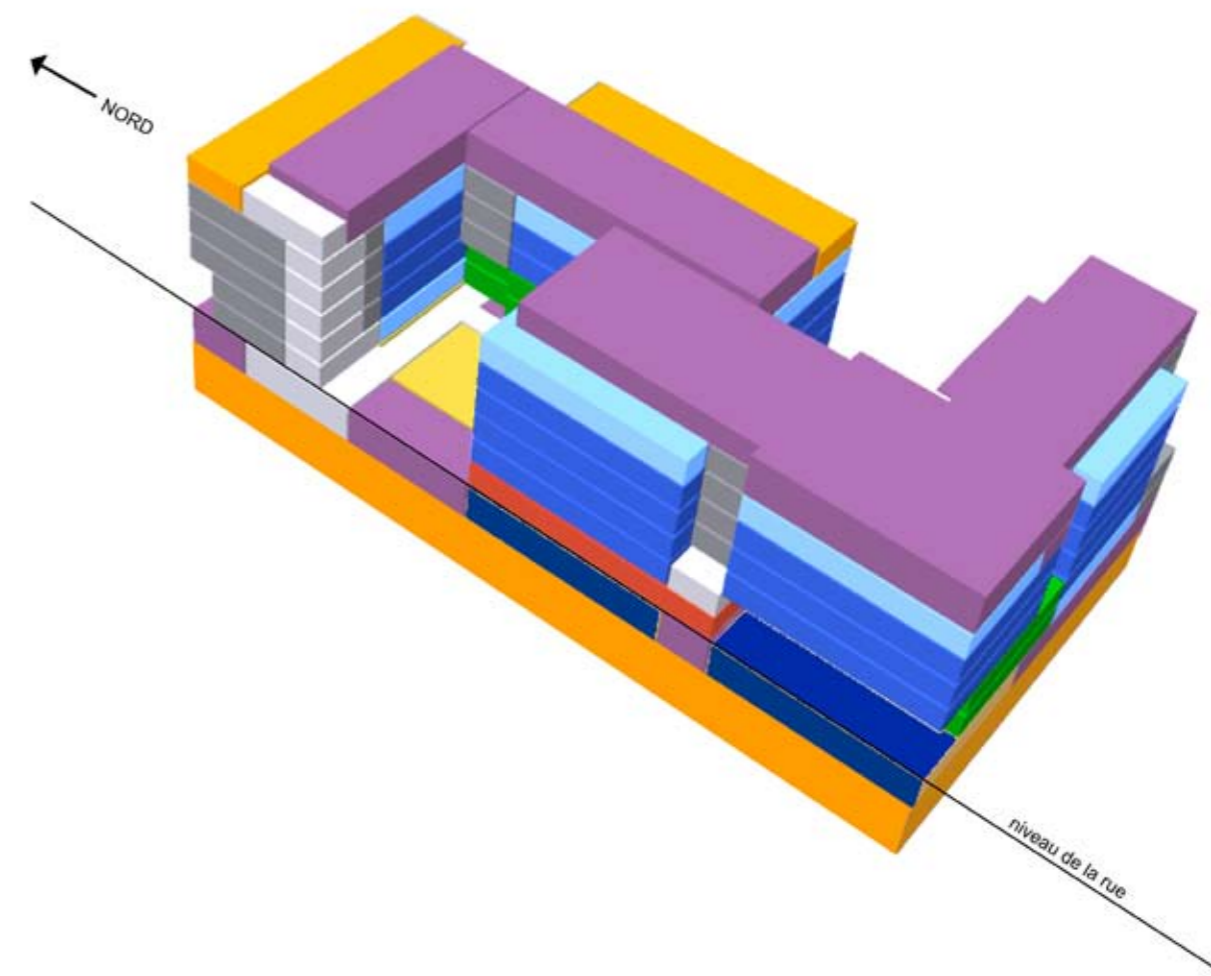
aile Sud



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

■ hall d'entrée, aile Nord et aile Sud	1'135 m ²
■ surfaces de commerce	662 m ²
surfaces de recherche	12'730 m ²
■ type «standard»	8'555 m ²
■ type «standard élevé»	3'062 m ²
■ type «de recherche spécifique»	1'112 m ²
■ surfaces de communication	1'602 m ²
■ logistique	1'102 m ²
■ locaux techniques du bâtiment	3'826 m ²
■ locaux de la deuxième Centrale de production de froid	4'312 m ²
TOTAL DES SURFACES NETTES	25'369 m²
TOTAL DES SURFACES BRUTES	34'854 m²





La Halle d'Essais Ingénieurs

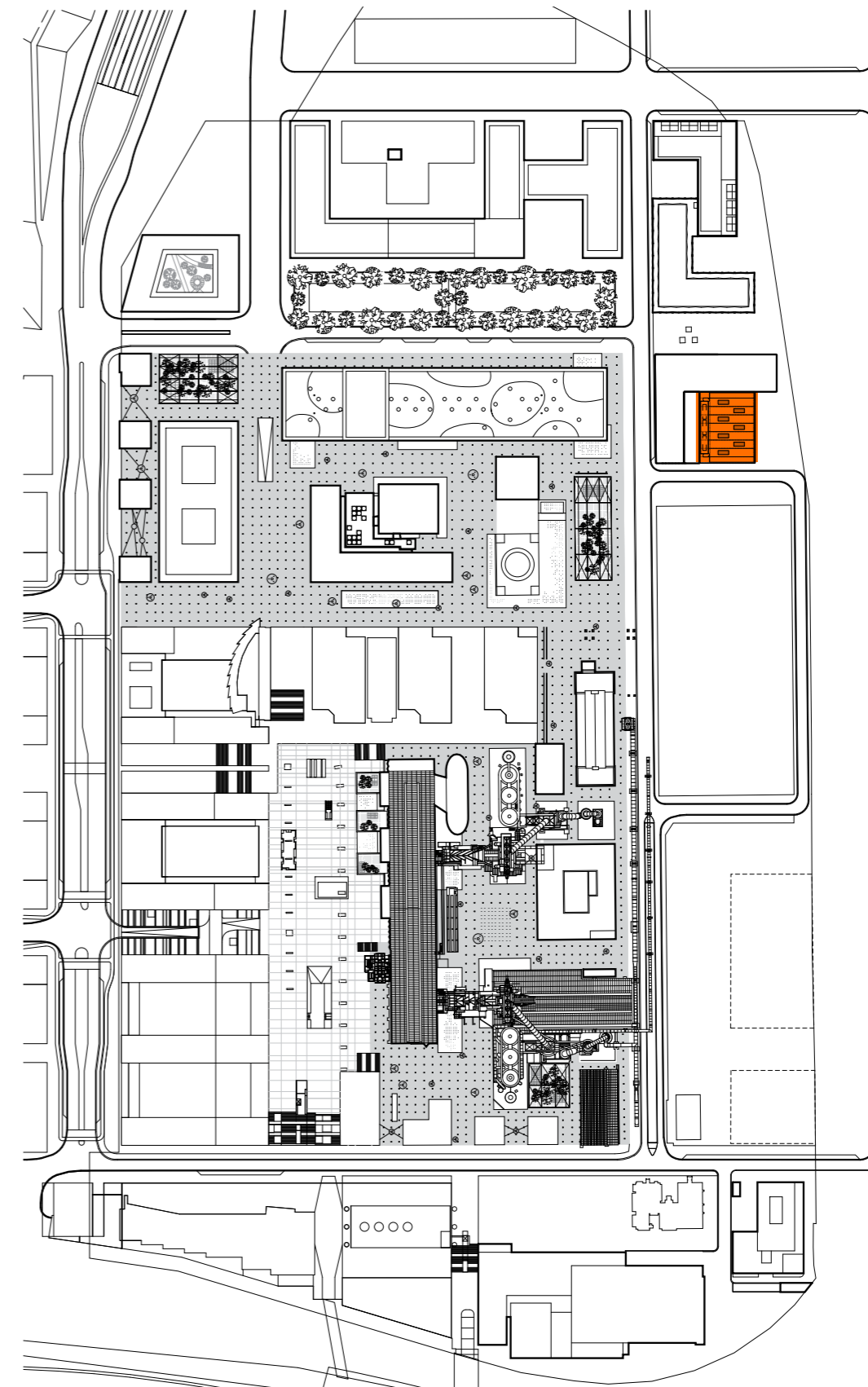
L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES

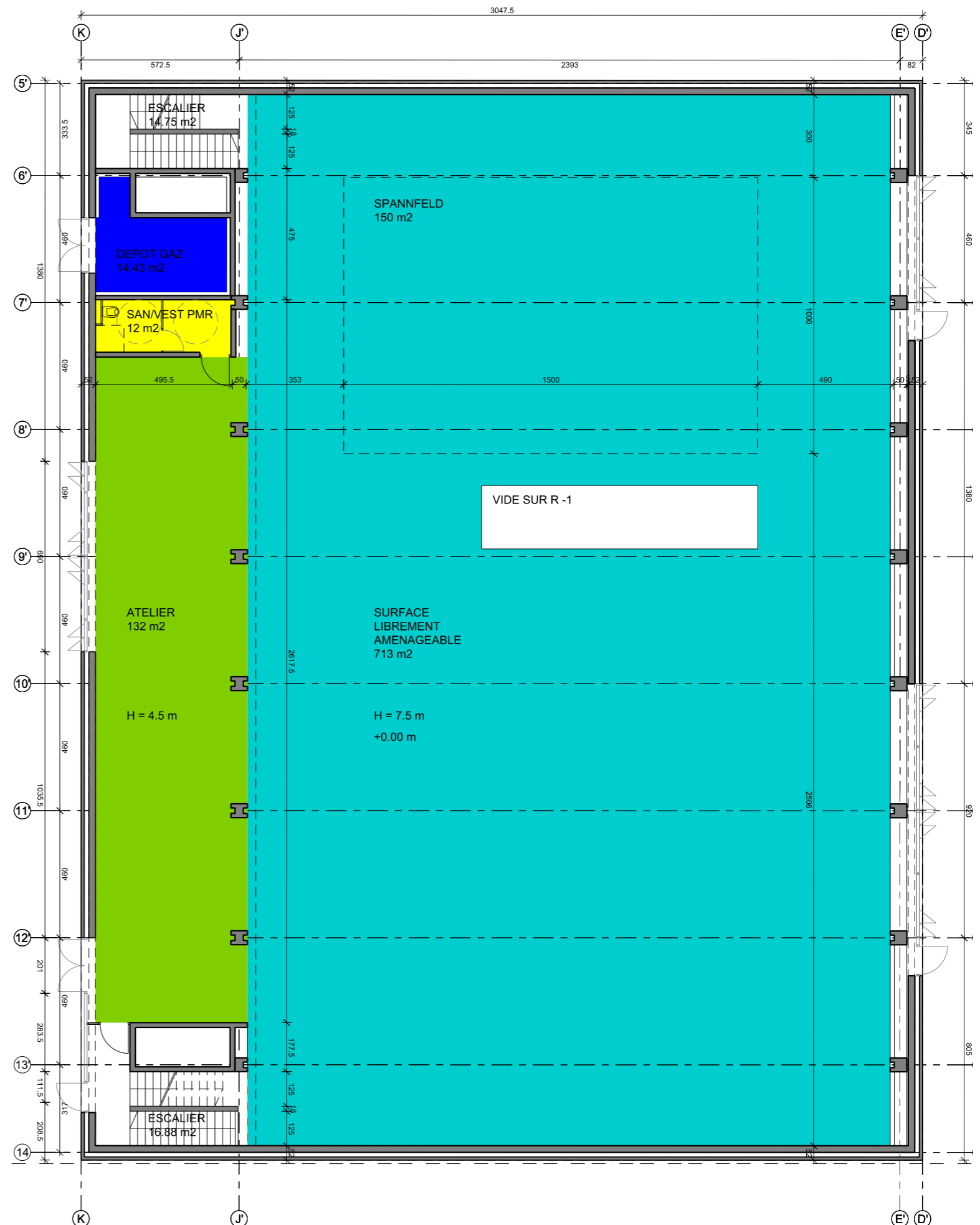


La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

REZ-DE-CHAUSSÉE

- surface halle, hauteur libre = 7,5m
- surfaces ateliers
- locaux techniques du bâtiment
- vestiaires / sanitaires



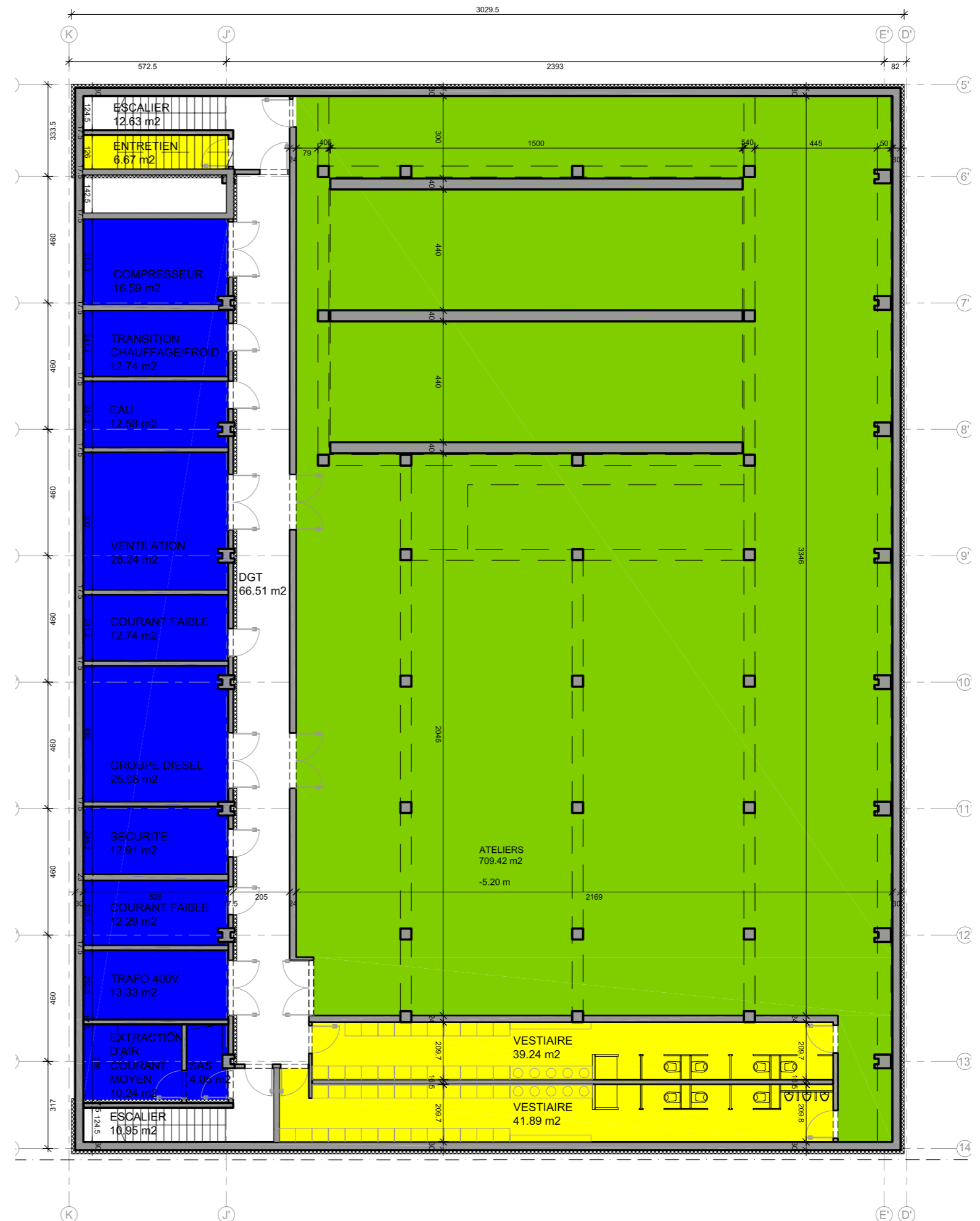
La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU -1

surface halle, hauteur libre = 7,5m

- surfaces ateliers
- locaux techniques du bâtiment
- vestiaires / sanitaires



La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

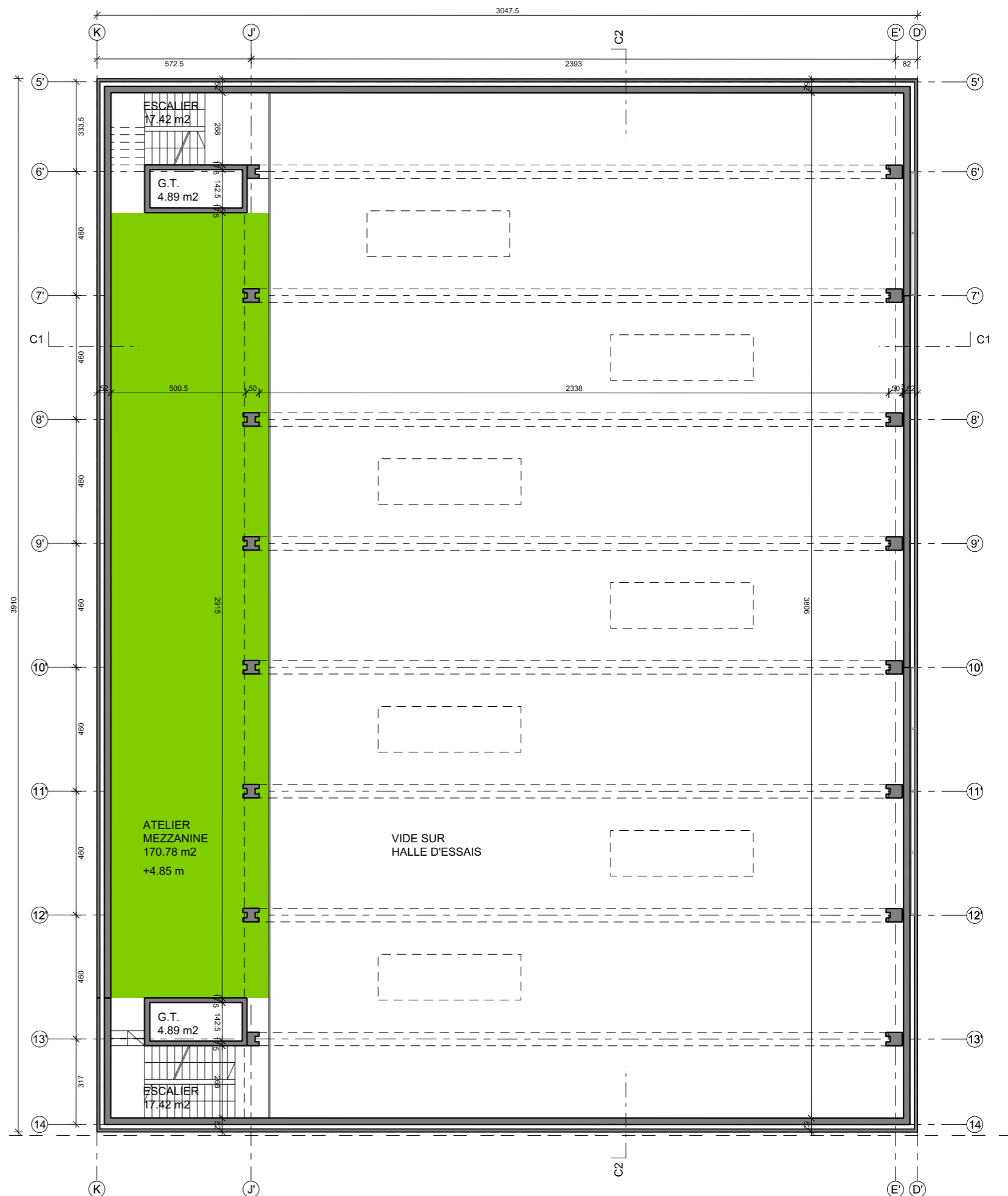
NIVEAU MEZZANINE (+1)

surface halle, hauteur libre = 7,5m

■ surfaces ateliers

locaux techniques du bâtiment

vestiaire / sanitaire



La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

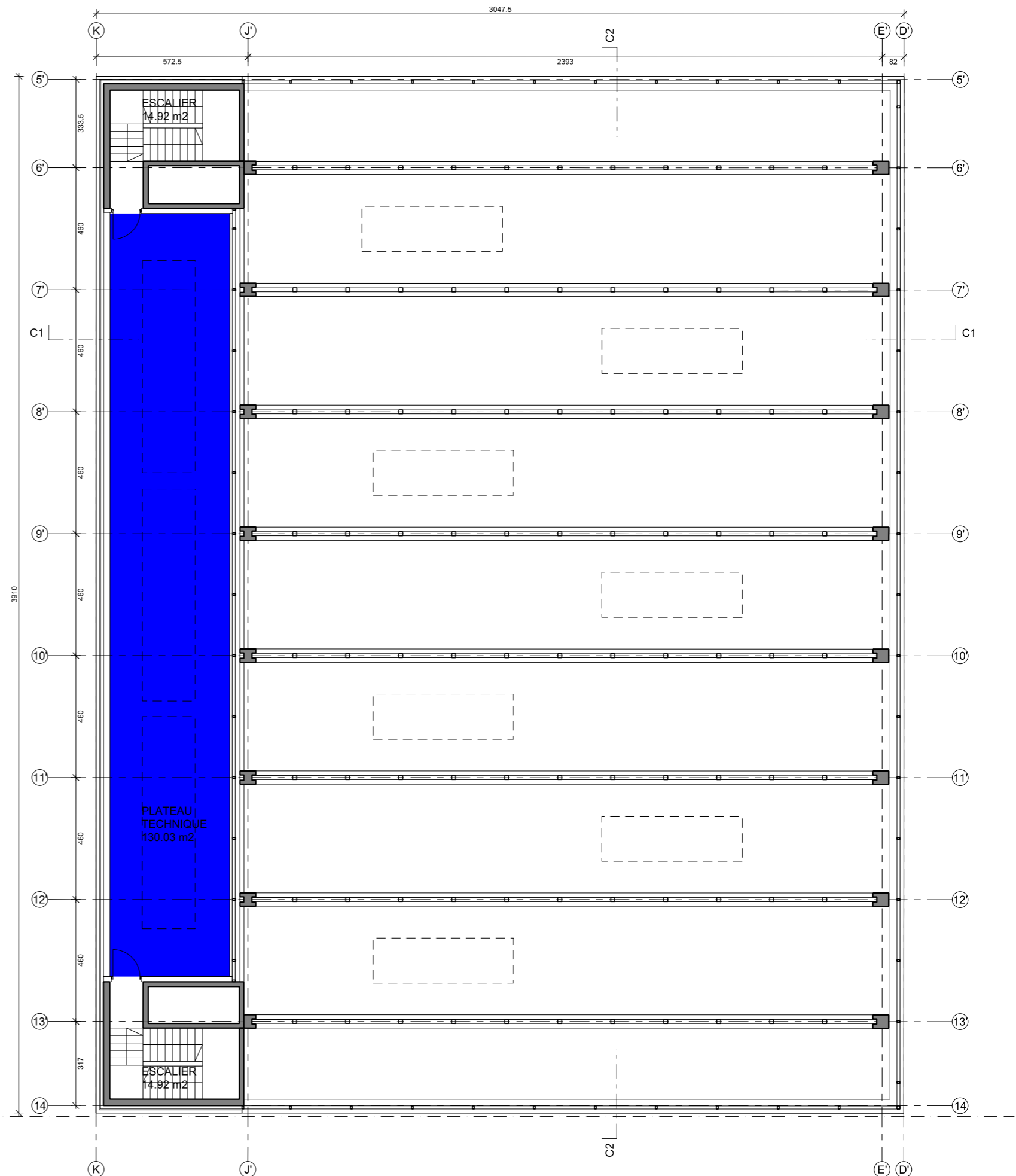
ÉTAGE TECHNIQUE (SOUS TOITURE)

surface halle, hauteur libre = 7,5m

surfaces ateliers

■ locaux techniques du bâtiment

vestiaire / sanitaire

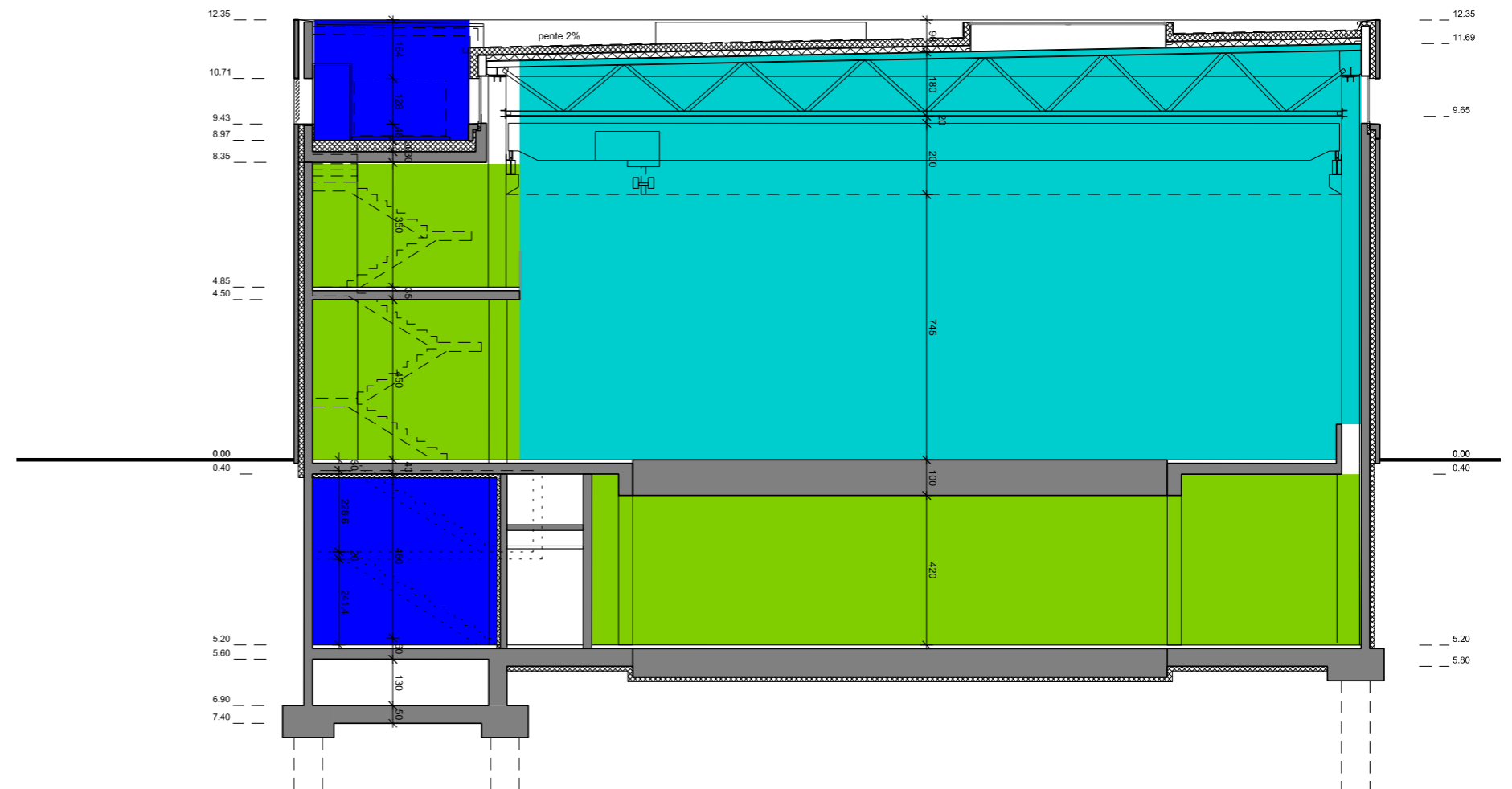


La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

COUPE TRANSVERSALE

- surface halle, hauteur libre = 7,5m
- surfaces ateliers
- locaux techniques du bâtiment
vestiaires / sanitaires



La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES

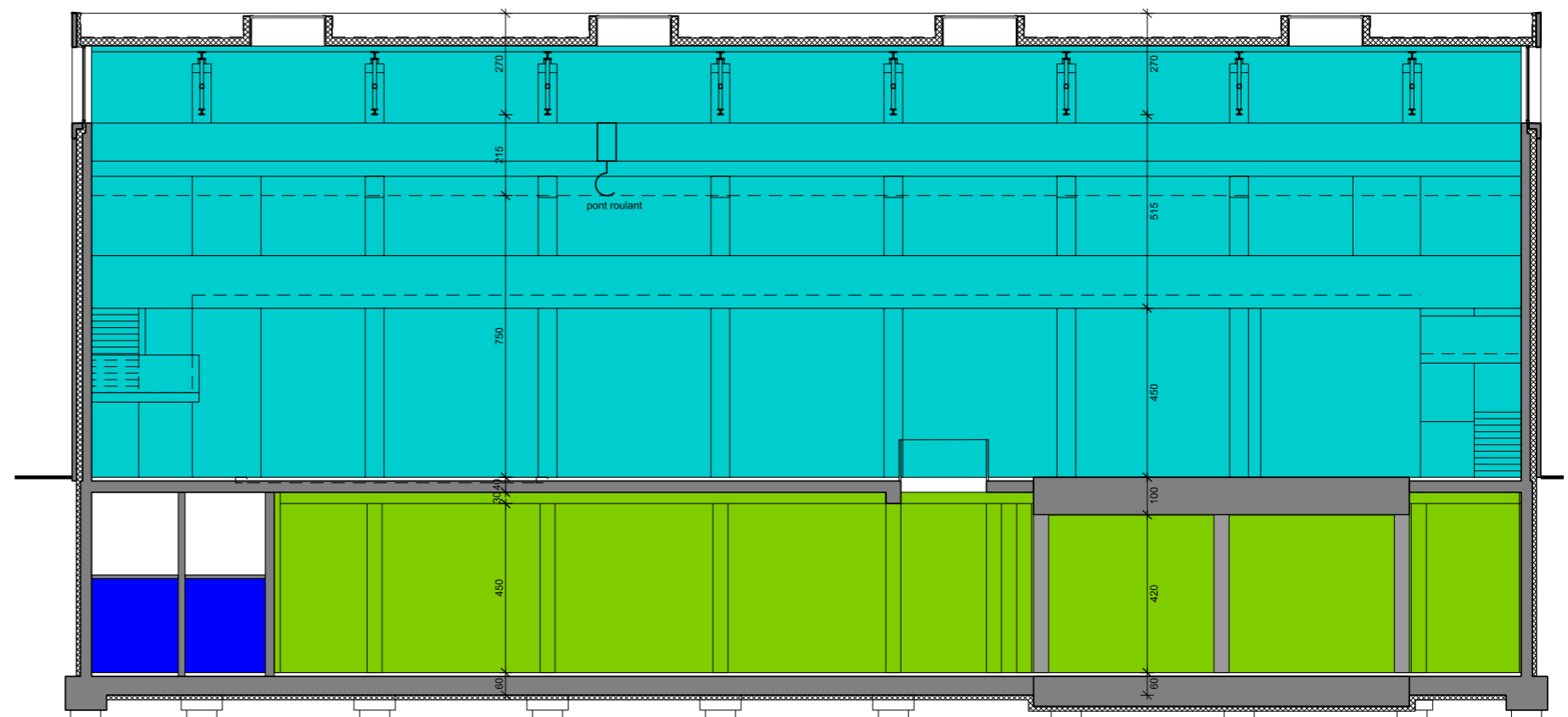
COUPE LONGITUDINALE

■ surface halle, hauteur libre = 7,5m

■ surfaces ateliers

■ locaux techniques du bâtiment

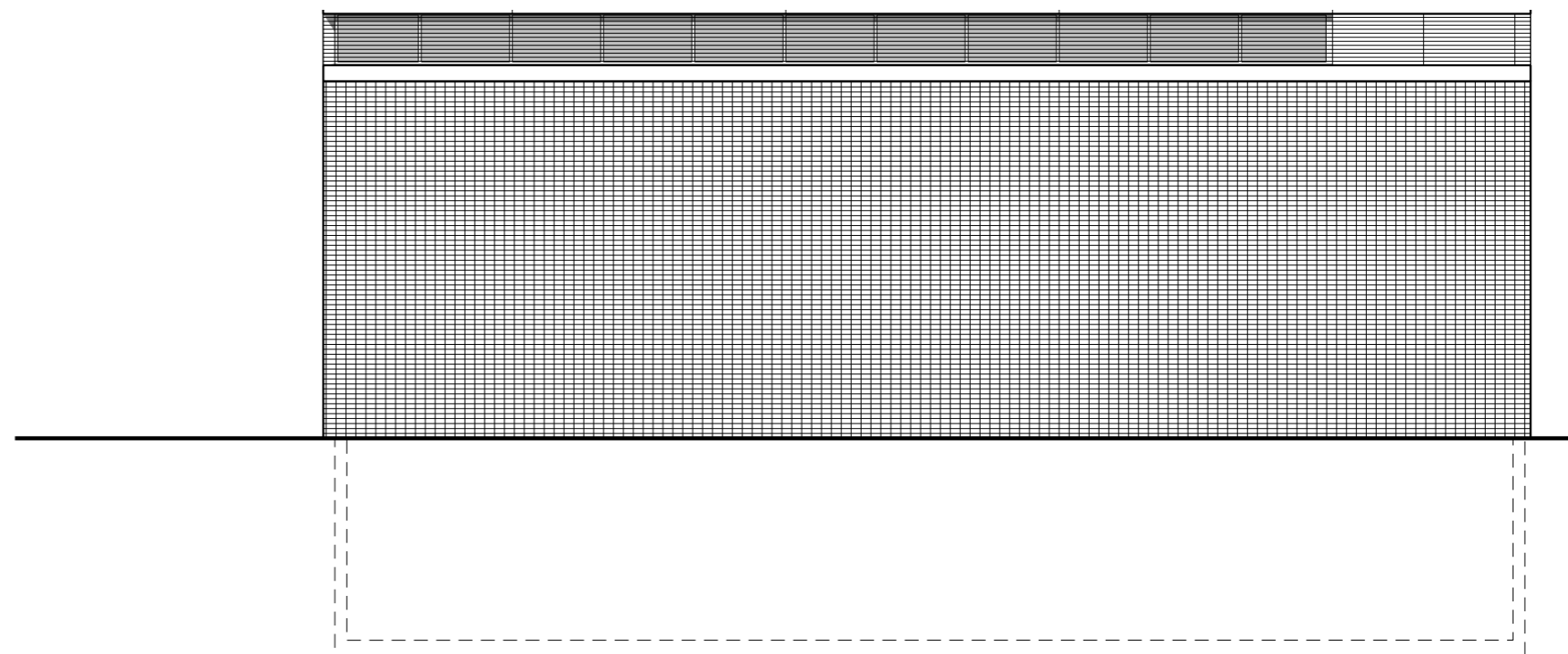
vestiaires / sanitaires



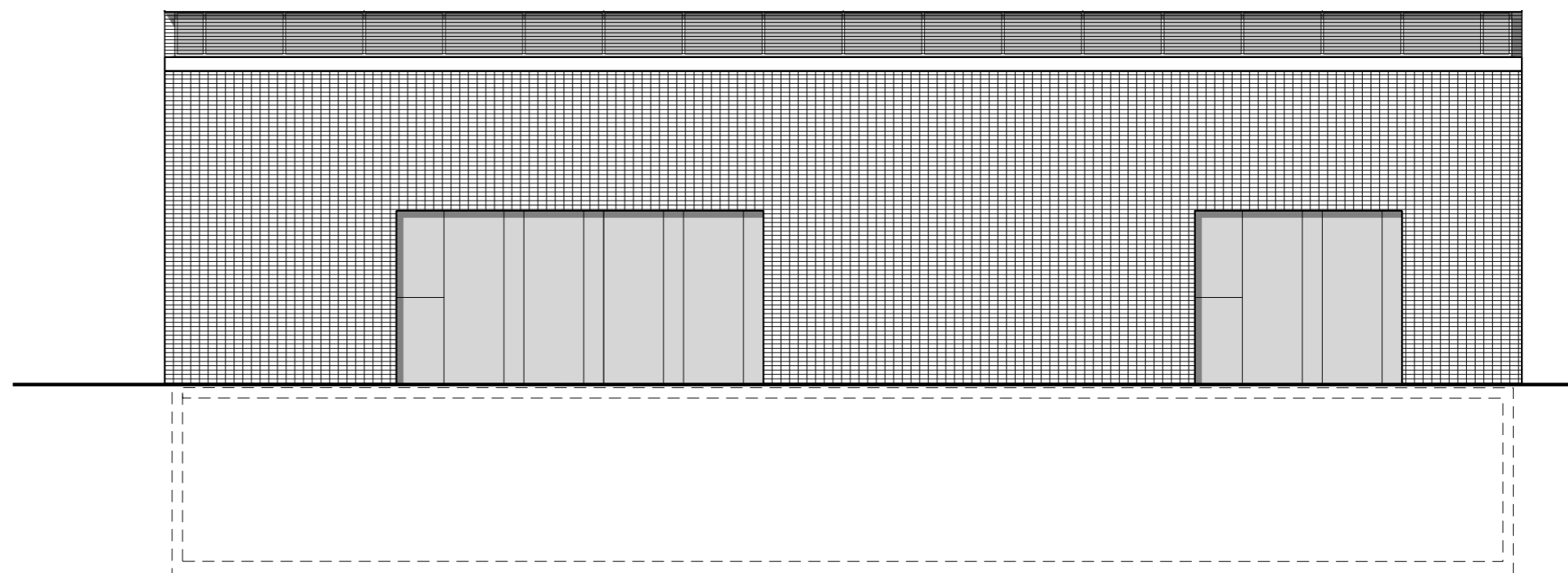
La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

ÉLÉVATION SUD



ÉLÉVATION EST



La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES

■ surface halle, hauteur libre = 7,5m	1'018 m ²
■ surfaces ateliers	1012 m ²
■ locaux techniques du bâtiment	304 m ²
■ vestiaires / sanitaires	100 m ²
TOTAL DES SURFACES NETTES	2'435 m²
TOTAL DES SURFACES BRUTES	3'200 m²



Projet de loi
relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires,
de la Halle d'Essais Ingénieurs et
de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid
à Belval

10

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 30 novembre 2011 (10H30)

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 16 novembre 2011
2. 6303 Projet de loi portant approbation du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6124 Projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire
 - Rapporteur : Monsieur Gilles Roth
 - Continuation des travaux
5. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany,

M. Gilles Roth, Rapporteur du projet de loi 6124,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, M. Dawid Gawlik, M. Max Nilles, Mme Carla Oliveira, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Claude Waltzing, de la Direction de l'Aviation civile,

M. Paul Mangen, M. Georges Simon, de l'Administration des ponts et chaussées,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Etgen, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 16 novembre 2011

Le projet de procès-verbal de la réunion du 16 novembre 2011 est adopté.

2. 6303 Projet de loi portant approbation du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Suite à cet exposé, les membres de la commission parlementaire se félicitent du fait que le Luxembourg sera le premier des six pays impliqués à ratifier le Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" ; ils demandent en outre à être informés lorsque ledit Traité entrera en vigueur.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de base pour les débats en séance plénière.

3. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Monsieur le Rapporteur présente succinctement le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se reporter au document parlementaire afférent.

En bref, le projet a pour objet de transposer la directive 2008/96/CE du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Cette directive prévoit un certain nombre de mesures destinées à améliorer la sécurité sur les routes européennes et en particulier sur les axes faisant partie du réseau routier transeuropéen. Ces mesures prévoient l'obligation pour les Etats membres de soumettre leurs nouveaux projets d'infrastructure s'insérant dans le réseau routier transeuropéen à une

évaluation des incidences sur la sécurité routière dès la phase de planification. Cette évaluation est suivie d'audits de sécurité qui accompagnent obligatoirement les différentes étapes de conception et de réalisation du projet d'infrastructure.

Quant au réseau routier en exploitation, la directive impose aux Etats membres d'effectuer tous les trois ans des examens de sécurité et de procéder, sur base du degré de concentration d'accidents, à une classification de sécurité du réseau. Le degré de concentration d'accidents constaté sur les différents tronçons inspectés déterminera l'ordre de priorité des mesures correctives.

En vue d'effectuer les audits de sécurité en relation avec de nouveaux projets routiers ou les inspections de sécurité sur le réseau routier en exploitation, la directive oblige les Etats membres à prévoir une formation initiale et des cours de perfectionnement réguliers pour les auditeurs de sécurité chargés des contrôles en question. Par ailleurs, la classification de sécurité du réseau en exploitation tient compte des accidents mortels recensés sur les différents tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen. A ces fins, des rapports standardisés spéciaux doivent être établis pour chaque accident mortel. Dans le cadre du recensement des accidents mortels, les Etats membres sont en outre tenus de calculer le coût social moyen des accidents mortels et d'autres accidents graves survenant sur le territoire national.

Les membres de la Commission du Développement durable saluent d'emblée ce projet de loi, qui tend à relever le niveau de sécurité routière.

Dans les considérations générales de son avis du 15 novembre 2011, le Conseil d'Etat note qu'il n'a été saisi du projet de loi que sept mois après l'échéance du délai de transposition et deux mois après que la Commission européenne ait adressé au Luxembourg un avis motivé pour manquement à ses obligations vis-à-vis du droit de l'Union. Si Monsieur le Ministre reconnaît ce retard de transposition, il donne à considérer qu'il est dû au manque de ressources humaines du département des Transports.

Le Conseil d'Etat émet en outre les critiques suivantes :

- Il déplore l'absence de tableau de concordance ;
- Quant à l'agencement du projet de loi, il estime qu'une bonne gouvernance en matière de gestion de la sécurité des autoroutes visées commande que tant les audits de sécurité que les évaluations menant à la classification de sécurité du réseau autoroutier en exploitation soient confiés à des auditeurs et experts indépendants de l'organe compétent visé par la directive, à savoir l'Administration des ponts et chaussées ;
- Une autre critique concerne la volonté défailante de prévoir un programme de formation pour les auditeurs de sécurité, pourtant exigé en vertu de l'article 9 de la directive européenne.

Sur un plan plus formel, la Haute Corporation constate encore que les auteurs du projet de loi se proposent de reprendre dans la loi les quatre annexes de la directive 2008/96/CE. Comme la directive délègue à la Commission européenne la compétence pour adapter aux avancées techniques le contenu de ces annexes, le Conseil d'Etat se demande si, dans l'intérêt d'une transposition rapide et flexible en droit national des modifications des annexes en question, il ne serait pas préférable de reprendre dès à présent le contenu de celles-ci dans un règlement grand-ducal auquel la loi en projet se limitera de renvoyer. Les membres de la commission parlementaire décident de donner suite à cette remarque.

*

Examen des articles

Article 1^{er}

L'article 1er définit l'objet de la loi qui vise à assurer une meilleure sécurité des usagers de la route par l'instauration de procédures relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Le champ d'application de la loi est limité au seul réseau transeuropéen, ce qui signifie pour le réseau national les autoroutes A1 (Luxembourg-frontière allemande près de Wasserbillig), A3 (Luxembourg-frontière française près de Dudelange) et A6 (Luxembourg-frontière belge près de Kleinbettingen) ainsi que le tronçon de l'autoroute A13 entre la Croix de Bettembourg et son passage de la Moselle à Schengen.

Suite à une question afférente, il est précisé que seul le réseau transeuropéen a été intégré dans ce projet de loi afin de s'en tenir au principe « *toute la directive, rien que la directive* ». Il est en outre évident que l'Etat luxembourgeois ne dispose pas des ressources nécessaires pour étendre le champ d'application du texte de la future loi à la totalité du réseau routier national.

Dans sa version initiale, l'article 1^{er} se lit comme suit :

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Même si l'alinéa 1^{er} ne fait que résumer le contenu de la loi en projet et ne comporte dès lors aucune valeur normative, le Conseil d'Etat est d'accord avec le maintien des dispositions en question pour ne pas exposer le législateur luxembourgeois au reproche d'une transposition incomplète de la directive.

La Haute Corporation constate que l'alinéa 2 de l'article sous rubrique n'est pas en phase avec l'alinéa 2 de l'article 7, le premier visant uniquement les tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen, le second s'étendant à l'ensemble du réseau routier national. Tout en notant que cette incohérence figure aussi dans la directive européenne, le Conseil d'Etat propose d'écrire : « *Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique ...* ». La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

L'alinéa 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi, l'article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Article 2

Cet article a trait aux définitions reprises pour la plupart de l'article 2 de la directive 2008/96/CE. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la directive 1692/96/CE;*
- 2) organe compétent: l'organisme public responsable sur le plan national de la gestion du réseau routier transeuropéen qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation;*
- 3) évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;*
- 4) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;*
- 5) classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;*
- 6) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;*
- 7) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;*
- 8) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;*
- 9) auditeur: la personne physique ou morale justifiant des compétences en matière d'audit de sécurité routière;*
- 10) agrément: acte administratif autorisant l'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière.*

Au point 1) qui concerne la définition du réseau routier transeuropéen, le Conseil d'Etat relève qu'il y a lieu de se référer à la décision N°1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen, et non pas la directive 1692/96/CE. Les membres de la commission parlementaire procèdent au redressement de cette erreur.

Au point 2), plutôt que de prévoir une définition de l'organe compétent, le Conseil d'Etat propose de remplacer à travers l'ensemble du texte légal en projet les termes « *organe compétent* » par « *Administration des ponts et chaussées* ». La Commission fait sienne cette proposition : la définition sous 2) est supprimée et la numérotation des définitions subséquentes est adaptée en conséquence.

Les définitions sous 3) à 7) ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Alors que les auteurs du projet de loi omettent de transposer l'article 8 de la directive ayant trait à l'adoption et la communication de lignes directrices, ils s'estiment déchargés de l'obligation de définir l'expression « *lignes directrices* » à l'article 2. Le Conseil d'Etat est d'avis que le défaut de réserver une suite audit article 8 de la directive expose le Luxembourg au reproche d'une transposition incomplète de l'acte législatif européen. Il demande donc l'insertion entre les articles 7 et 8 du projet de loi d'un article nouveau tenant compte des exigences de l'article 8 de la directive. Dans ces conditions, il y a lieu d'ajouter à l'article 2 la définition de ces « *lignes directrices* ». La commission parlementaire décide de suivre la Haute Corporation et introduit un amendement dans ce sens.

La définition sous 8) ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat

Quant à la définition de l'auditeur figurant au point 9), le Conseil d'Etat estime que les critères de définition des auditeurs doivent être repris à l'article 8 conformément aux exigences de la directive. Il convient donc de renoncer à l'insertion d'une définition de l'auditeur à l'article 2. Quant à la définition de l'agrément figurant au point 10), le Conseil d'Etat en demande la suppression pour les raisons plus amplement développées dans le cadre de l'examen de l'article 8. La Commission du Développement durable suit les propositions du Conseil d'Etat et décide donc de biffer ces deux définitions.

En se référant au commentaire du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7, où ce dernier se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par « *accident grave* » tout en laissant aux auteurs du projet de loi de proposer la définition appropriée, les membres de la Commission introduisent un amendement afin de donner suite à cette remarque.

L'article 2 se lira donc comme suit :

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision N° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen;

~~2) organe compétent: l'organisme public responsable sur le plan national de la gestion du réseau routier transeuropéen qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation;~~

2) évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;

3) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;

4) classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;

5) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;

6) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;

7) lignes directrices : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi;

8) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;

~~9) auditeur: la personne physique ou morale justifiant des compétences en matière d'audit de sécurité routière;~~

~~10) agrément: acte administratif autorisant l'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière.~~

9) accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Article 3

Le libellé de l'article 3 s'aligne très étroitement sur celui de l'article 3 de la directive 2008/96/CE. Au stade de l'étude de faisabilité, la comparaison des variantes d'un projet d'infrastructure tiendra compte des résultats d'une étude d'évaluation des incidences sur la sécurité routière à réaliser au préalable. Cette évaluation des incidences permettra de dégager à un stade précoce toutes les contraintes dues à la sécurité des usagers de la route et d'opter pour la variante la plus sûre ou de prévoir dans le projet d'infrastructures toutes les mesures qui s'imposent pour tenir compte de ces contraintes. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit :

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'organe compétent effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'organe compétent s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Le Conseil d'Etat propose tout d'abord de remplacer aux alinéas 1^{er} et 2 les termes « l'organe compétent » par « l'Administration des ponts et chaussées ». Par ailleurs, il réitère sa suggestion de reléguer à un règlement grand-ducal la reprise des annexes en vue d'une plus grande flexibilité d'adaptation des normes nationales en cas de modification des exigences européennes. S'il est suivi sur ce point, la loi en projet renverra au règlement grand-ducal à édicter à cet effet qui aura pour objet de reprendre les critères de l'annexe I de la directive. La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article sous examen se lira dans ces conditions comme suit : « A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal. »

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 3 se lira donc :

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre,

toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Article 4

L'article 4 reprend les exigences de l'article 4 de la directive 2008/96/CE. Lors de la conclusion de chaque phase de conception d'un projet d'infrastructure, un audit de sécurité doit être réalisé par un auditeur indépendant du maître de l'ouvrage, afin de déterminer pour chaque évolution du projet les points critiques du point de vue de la sécurité routière. Les points critiqués par l'auditeur seront soit injectés dans la phase analysée du projet soit l'organe compétent doit justifier par un rapport la non-prise en compte des propositions faites. Les audits de sécurité visés au présent article doivent être distingués des audits de sécurité réalisés déjà actuellement sur les tronçons de routes qualifiées de points noirs. Ces derniers audits seront dorénavant qualifiés d'inspections de sécurité et font l'objet de l'article 6. Dans sa version initiale, l'article 4 se lit :

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

L'organe compétent effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, l'organe compétent s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe II.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur désigné conformément à l'alinéa 4 de l'article 8 et possédant les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 8. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Le rapport visé à l'alinéa précédant contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Le libellé de l'article 4 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat :

- les termes « *l'organe compétent* » sont à remplacer par « *L'Administration des ponts et chaussées* » ;
- l'observation relative à l'Annexe I faite à l'endroit de l'article 3 vaut également pour l'annexe II évoquée aux alinéas 2 et 5. Dans la lignée de sa proposition ci-avant, le Conseil d'Etat propose de remplacer l'alinéa 2 par le texte suivant : « *L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation des audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.* » ;
- à l'alinéa 3, il suffit de renvoyer à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat) qui détermine les conditions de qualification des auditeurs susceptibles de réaliser les audits de sécurité routière. Le Conseil d'Etat propose d'écrire: « *L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat). Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).* » ;
- la deuxième phrase de l'alinéa 5 doit se lire comme suit : « *Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas*

rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1^{er}. »

- à l'alinéa 6, il faut écrire correctement « l'alinéa précédent ».

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 4 se lira donc :

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 9. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1^{er}.

Le rapport visé à l'alinéa précédent contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Article 5

L'article sous rubrique détermine la procédure à suivre par le gestionnaire du réseau en exploitation en matière de classification des tronçons de route à forte concentration d'accidents. Il précise que la signalisation à mettre en place sur le réseau routier concerné en cas de présence de travaux doit être conforme aux prescriptions de la Convention de Vienne et que les usagers doivent être informés par des mesures adéquates en cas de présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents. Dans sa version initiale, l'article 5 se lit comme suit :

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'organe compétent veille à ce que la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau soient fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans. A cet égard, l'organe compétent s'efforce de satisfaire aux critères visés à l'annexe III.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe III, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'alinéa 4 de l'article 8.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures visées à l'annexe III, point 3 e), en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Les usagers de la route sont à informer, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents.

Le libellé de l'article 5 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat :

- il propose de rédiger comme suit l'alinéa 1^{er}: « *L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.* » ;
- la fin de la première phrase de l'alinéa 2 est à rédiger comme suit: « *... éléments repris au règlement grand-ducal précité.* » ;
- la deuxième phrase de l'alinéa 2 est à modifier comme suit: « *Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).* » ;
- la deuxième phrase de l'alinéa 3 doit se lire comme suit: « *La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.* » ;
- la deuxième phrase de l'alinéa 4 aura avantage à préciser qu'il s'agit de la « *Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.* » ;
- à l'alinéa 5, il ne suffit pas de reprendre l'obligation de la directive faite aux Etats membres mais de prévoir une mesure de transposition de cette exigence en écrivant: « *A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.* »

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 5 se lira comme suit :

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments repris au règlement grand-ducal précité. Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la

Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.

Article 6

L'article 6 a trait aux inspections de sécurité. Ces inspections de sécurité sont réalisées sur le réseau routier existant. Elles visent à instaurer un haut niveau de sécurité sur le réseau routier existant avant l'entrée en vigueur de la présente loi et à maintenir ce niveau de sécurité pour les tronçons de routes construites après l'entrée en vigueur de la présente loi. Ces inspections sont moins contraignantes que les audits de sécurité visés à l'article 4, mais elles n'en sont pas moins importantes. C'est essentiellement après sa mise en service qu'une route peut être mise à épreuve quant à son degré de sécurité et que les sources d'accidents peuvent être détectées. Dans sa version initiale, l'article 6 se lit comme suit :

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

Le Conseil d'Etat constate que l'article 6 reprend les dispositions de l'article 6 de la directive 2008/96/CE, à l'exception de son paragraphe 4. En omettant de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive, les auteurs du projet de loi risquent de se voir reprocher une transposition non conforme. Le Conseil d'Etat insiste donc, sous peine d'opposition formelle, de tenir compte de ce paragraphe 4 dans un article 8 nouveau qu'il propose d'ajouter ci-après.

A l'alinéa 3, il ne suffit pas de copier l'exigence de la directive quant à la « *fréquence suffisante* » des inspections de sécurité, mais il y a lieu de déterminer cette fréquence avec la précision requise. Le Conseil d'Etat propose de renvoyer à cet effet au règlement grand-ducal qu'il a recommandé de prévoir dans le cadre de l'examen des articles 3, 4 et 5.

La Commission donne suite à ces remarques. L'article 6 amendé se lira comme suit :

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.

Les lignes directrices prévues à l'article 8 fixeront les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Un règlement grand-ducal prévoira également un programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices.

Article 7

L'article assure la transposition de l'article 7 de la directive 2008/96/CE. L'établissement des rapports d'accidents prévu au paragraphe 1^{er} est confié à la Police grand-ducale ; les données collectées par la Police serviront à l'établissement de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents. L'évaluation du coût social moyen des accidents mortels et des accidents graves sera effectuée sous la responsabilité du ministre qui a la Sécurité sociale dans ses attributions.

Suite à une question afférente, il est précisé que la procédure arrêtée entre les différentes entités concernées prévoit l'analyse par le STATEC des données mises à disposition par la Police Grand-ducale. Au préalable de la transposition de la directive, un groupe de travail interministériel, réunissant la Police grand-ducale, le STATEC, le Parquet, le département des transports et l'Administration des ponts et chaussées a élaboré les préliminaires afin que la saisie et la transmission de ces données soient conformes aux prescriptions de la législation en vigueur (comme, par exemple, la protection des données).

Dans sa version initiale, l'article 7 se lit comme suit :

Art. 7. Gestion des données

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1er. Dans la mesure du possible, le rapport doit contenir tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions établit le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur le réseau routier national. Il peut opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Le libellé de l'article 7 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat :

- à l'alinéa 1^{er}, il suggère de renvoyer à un règlement grand-ducal pour reprendre en droit national le contenu de l'annexe IV et de reprendre de façon plus précise les exigences européennes visées. Il propose de libeller comme suit la deuxième phrase de cet alinéa : « *Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.* » La Commission suit cette suggestion ;
- à l'alinéa 2, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par « *accident grave* » tout en laissant aux auteurs du projet de loi de proposer la définition appropriée. Il est renvoyé dans ce contexte au commentaire de l'article 2 ;
- plutôt que de dire à l'alinéa 2 que c'est le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions qui établit le coût social moyen précité, il suffit de placer cette évaluation sous la responsabilité du ministre en écrivant: « *Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.* » La Commission suit cette suggestion.

Ainsi, l'article 7 se lira comme suit :

Art. 7. Gestion des données

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.

Article 8 (nouveau)

Le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la directive oblige les Etats membres d'établir au plus tard au 19 décembre 2011 des lignes directrices afin d'aider les organes compétents dans l'application de la directive, lignes directrices qui doivent être communiquées à la Commission européenne. Tout en renvoyant à son opposition formelle relative à l'article 6, le Conseil d'Etat se doit de rappeler que l'article 8 de la directive n'est pas transposé. Au regard de cette transposition non conforme de l'acte européen, le Conseil d'Etat doit réitérer son refus d'accorder la dispense du second vote constitutionnel du projet de loi 6295 si le paragraphe 4 de l'article 6 et le paragraphe 1^{er} de l'article 8 de la directive ne sont pas transposés. Selon le Conseil d'Etat, cette lacune est susceptible d'être comblée en renvoyant à un règlement grand-ducal pour arrêter :

- les lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la future loi en projet (art. 8, par. 1^{er} de la directive);
- les lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie (art. 6, par. 4 de la directive);
- le programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices (art. 6, par. 4 de la directive).

La Commission du Développement durable donne suite à ces remarques. Le nouvel article 8 se lira comme suit :

Art. 8. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la présente loi seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

Article 8 initial (article 9 nouveau)

L'article sous rubrique prévoit les modalités de désignation et de formation des auditeurs de sécurité routière. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 8. Désignation et formation des auditeurs

Les auditeurs de sécurité routière assurant les audits de sécurité des infrastructures routières prévus à l'article 4 sont titulaires d'un certificat d'aptitudes obtenu dans un des Etats membres de l'Union européenne sanctionnant une formation initiale ou une expérience professionnelle et suivent régulièrement des sessions de perfectionnement.

Le certificat d'aptitude est inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels conformément aux dispositions de l'article 33 de la loi du 19 juin 2009 ayant pour objet la transposition de la directive 2005/36/CE pour ce qui est a. du régime général de reconnaissance de titres de formation et des qualifications professionnelles b. de la prestation temporaire de services et modifiant l'article de la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.

Les certificats d'aptitude délivrés avant la mise en vigueur de la présente loi sont reconnus.

Pour pouvoir être désignés pour remplir les missions d'auditeurs de sécurité des routes, les auditeurs répondent aux exigences suivantes :

- *posséder un certificat d'aptitude inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels et une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la*

conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;

- *satisfaire aux exigences visées à l'article précédent au plus tard à partir du 19 décembre 2013;*
- *aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ne pas participer, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.*

L'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière est subordonné à un agrément délivré par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

Le Conseil d'Etat note d'emblée que les auteurs du projet de loi ont omis de transposer le paragraphe 1^{er} de l'article 9 de la directive. Ils justifient cette omission par le constat, dans le commentaire des articles, qu'à l'heure actuelle il n'est pas prévu d'organiser une formation d'auditeurs au Luxembourg et que, par contre, tous les certificats obtenus dans un autre Etat membre de l'UE seront reconnus au Luxembourg. Le Conseil d'Etat ne saurait pas, sous peine d'opposition formelle, s'accommoder de cette transposition non conforme de la directive et il exige que le projet de loi soit complété par la mise en place d'une telle formation. La mise en place de cette formation n'empêchera pas la reconnaissance de certificats d'aptitude délivrés en la matière par les autorités d'un autre Etat membre de l'UE, reconnaissance qui s'impose de toute façon en vertu des exigences du droit européen.

Par ailleurs, la Haute Corporation estime que l'objectivité requise pour procéder aux audits et inspections prévus par la loi en projet commande de confier les travaux afférents à des personnes adéquatement formées et qui *a priori* ne relèvent pas de l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'Etat y voit la meilleure garantie pour assurer que soit honorée l'exigence reprise au point c) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive en vertu de laquelle la ou les personnes chargées d'un audit sont sélectionnées de sorte qu'au moment de l'audit, elles ne participent pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Un dernier point au sujet duquel la Haute Corporation ne peut pas marquer son accord a trait à l'exigence prévue au dernier alinéa de l'article sous rubrique d'un agrément ministériel pour pouvoir exercer les fonctions d'auditeur. En effet, cet agrément n'est pas prévu par la directive à transposer et il est susceptible de se heurter tant aux exigences de la directive « Services » 2006/123/CE qu'aux dispositions de la Constitution. Le Conseil d'Etat ne saurait pas dispenser le projet de loi sous rubrique de la dispense du second vote constitutionnel en cas de maintien de cet alinéa, d'autant plus qu'il ne voit pas la plus-value de cet agrément, alors qu'il estime que le fait, pour un auditeur, d'apporter la preuve de la formation requise devrait suffire pour se faire confier les audits et inspections prévues par la future loi.

Suite à un bref échange de vues, les membres de la Commission décident de donner droit à toutes ces remarques du Conseil d'Etat et, en s'inspirant notamment de la législation belge, ils décident de libeller comme suit le nouvel article 9 :

Art. 9. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les personnes physiques qui veulent exercer la fonction d'auditeur de sécurité pour la réalisation d'audits de sécurité routière doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- **être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou équivalent dans les sciences de l'ingénieur inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur;**
- **avoir une expérience ou une formation de minimum 3 ans dans le domaine routier (conception, réalisation, exploitation), de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;**
- **avoir la connaissance des règles de conception des aménagements de voirie en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg pour les différents types d'usagers;**
- **avoir terminé avec fruit la formation décrite au paragraphe suivant.**

(2) Le programme de la formation initiale des auditeurs de sécurité comporte un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique de minimum 3 modules de 8 heures porte sur les matières suivantes :

- **la démarche de contrôle sécurité des projets routiers et ses objectifs;**
- **le positionnement de l'auditeur;**
- **son travail (les compétences de l'auditeur et ses outils de travail) ;**
- **les outils disponibles (guide de conception, grille d'analyse, contenu du rapport);**
- **des études de cas traitant en priorité de la sécurité des différentes catégories d'utilisateurs faibles et de la problématique des obstacles latéraux.**

Le volet pratique consiste en la réalisation d'un audit complet avec remise d'un rapport final.

Un règlement grand-ducal définit le contenu de cette formation et les conditions de réussite de celle-ci.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre le certificat d'aptitude aux personnes remplissant les conditions définies au paragraphe 1^{er} et ayant suivi la formation initiale. Ce certificat est délivré pour une période de 5 ans. Il est reconductible par période de 2 ans pour autant que :

- **l'auditeur ait effectué 4 audits aux stades de la conception détaillée ou de pré-mise en service durant les 2 dernières années par période de référence des 5 ans;**
- **l'auditeur ait suivi une formation continue ou de perfectionnement durant les 2 dernières années par période de référence des 5 ans.**

(4) La formation initiale ainsi que la formation continue ou de perfectionnement sont organisées par un établissement d'enseignement supérieur reconnu et mandaté par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions d'organiser la formation conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-avant.

(5) Est assimilé au détenteur du certificat d'aptitude tel que défini au paragraphe 3 ci-dessus, avec les mêmes effets juridiques, le détenteur d'un certificat d'aptitude délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne et répondant aux critères de formation y prévus.

Au cas où le certificat d'aptitude détenu par les ressortissants des Etats membres ne répond pas à l'ensemble des exigences de formation et/ou de formation continue exigées, la formation peut être complétée par un ou plusieurs certificats, soit attestant que le détenteur a subi avec succès un examen ou des épreuves sanctionnant les matières en question, soit attestant l'accomplissement avec fruit du volet pratique.

Article 9 initial (article 10 nouveau)

Cet article prévoit des engagements de renforcement auprès de l'Administration des ponts et chaussées en vue de l'exécution des obligations résultant de la directive. Les procédures imposées par la directive 2008/96/CE représentent en effet une surcharge de travail non négligeable pour l'Administration des ponts et chaussées et il y a donc lieu de renforcer l'effectif de cette administration par un ingénieur et par un ingénieur-technicien. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 9. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Le Gouvernement est autorisé à procéder au profit de l'Administration des ponts et chaussées à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un ingénieur et d'un ingénieur-technicien.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Le Conseil d'Etat émet les commentaires suivants :

- le dispositif envisagé se réfère à un dépassement du nombre limité des engagements nouveaux auprès de l'Etat prévu dans la loi budgétaire 2011. Dans la mesure où l'entrée en vigueur du projet sous rubrique pourrait être retardée, l'article 9 ne sera éventuellement plus applicable tel que prévu ;
- l'évaluation systématique des accidents routiers (coût de soins de santé, congés de maladie, le cas échéant, prestations de l'assurance accidents, pensions d'invalidité et pensions de survie) constitue une charge de travail supplémentaire des services du ministre de la Sécurité sociale, en particulier du service actuariel de l'Inspection générale de la sécurité sociale. Aussi, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu de compléter l'article 9 par une disposition analogue au profit de l'Inspection générale de la sécurité sociale.

Dans cet ordre d'idées, il suggère de libeller comme suit l'article sous rubrique :

Art. 10. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, sont autorisées à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- *l'Administration des ponts et chaussées: un ingénieur et un ingénieur technicien;*
- *l'Inspection générale de la sécurité sociale: un attaché de la sécurité sociale et un fonctionnaire dans la carrière du rédacteur.*

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition, sous réserve cependant de l'accord du Conseil de Gouvernement pour ce qui est de l'engagement de deux personnes supplémentaires à l'Inspection générale de la sécurité sociale.

*

Une lettre d'amendements sera envoyée au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

4. 6124 Projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire

Après avoir rappelé l'urgence que revêt l'évacuation du projet de loi sous rubrique, Monsieur le Président évoque les deux questions importantes sur lesquelles les membres de la Commission doivent se prononcer :

- le sort à réserver au volet du projet de loi relatif aux plans directeurs régionaux. Pour mémoire, au cours de la réunion du 16 novembre dernier, les groupes parlementaires CSV, LSAP et DP se sont prononcés pour l'abolition de ce volet, tandis que le groupe *déi gréng* a plaidé pour son maintien ;
- l'instauration d'une disposition légale permettant de neutraliser la spéculation. Dans ce contexte, il faudra notamment décider si cette disposition doit être introduite uniquement pour les instruments mis en place par l'Etat ou également pour les instruments mis en place par les communes, comme par exemple les Plans d'aménagement général. Il est décidé de surseoir à cette discussion et de la reporter à la prochaine réunion.

*

Les membres de la Commission entament donc l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 16 septembre 2011.

Intitulé

L'intitulé initial du projet de loi est le suivant :

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire

Eu égard aux modifications que le Conseil d'Etat propose d'apporter à la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et à la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, il est d'avis qu'il faut en tenir compte au niveau de l'intitulé. Sous réserve du suivi qui sera réservé à ses observations relatives à l'article 23 du projet, le Conseil d'Etat propose de rédiger cet intitulé comme suit :

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et modifiant

- 1. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;*
- 2. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain*

La commission parlementaire fait sienne cette proposition, tout en se réservant le droit, le cas échéant, d'ajouter un point supplémentaire afin de modifier la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Cette décision est maintenue en suspens et sera prise à la lumière des décisions relatives au libellé de l'article 23 du projet de loi.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} se lit comme suit :

Art. 1.- *La présente loi a pour objet de modifier certaines dispositions de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire.*

Le Conseil d'Etat fait remarquer que cet article se limite à répéter l'objet de la future loi déjà repris à l'intitulé. En l'absence de toute valeur normative des dispositions en question, il propose de supprimer cet article et de renuméroter en conséquence les articles subséquents. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition et de biffer l'article sous rubrique.

Article 2 initial (nouvel article 1^{er})

Cet article a pour objet de modifier l'article 1^{er} de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire. La nouvelle formulation vise, d'une part, à renforcer et à préciser le rôle de coordination que le ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions doit assurer au niveau national, régional et intercommunal et, d'autre part, à étendre les objectifs de la loi précitée de 1999 en élargissant son champ d'application. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 2.- *L'article 1^{er} est modifié comme suit :*

1° Le paragraphe 2 prend la teneur suivante :

« 2. À cet effet, l'aménagement du territoire assure à l'échelle nationale, régionale et intercommunale une mission de coordination, visant l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et la protection des paysages.

L'aménagement du territoire contribue et participe également à l'échelle nationale, régionale et communale :

- (a) à la valorisation optimale des ressources économiques et humaines;
- (b) à la gestion responsable de l'environnement, en général, et des ressources naturelles et énergétiques, en particulier;
- (c) au développement harmonieux des structures urbaines et rurales, y compris l'habitat et les réseaux de communication et d'approvisionnement, dans le respect du patrimoine culturel et naturel;
- (d) à la mise en œuvre de la contribution nationale à la politique transfrontalière et interrégionale, et
- (e) à la protection de la population et des biens contre les risques naturels ainsi que les nuisances environnementales. »

2° Le paragraphe 3 est abrogé.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à propos de cet article :

- il se déclare d'accord avec le renforcement du rôle de coordination du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, tout en se demandant si cette approche répond vraiment et de manière efficace aux buts visés par le projet de loi ;
- il s'interroge sur l'opportunité d'accorder au ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions des moyens d'intervention plus prononcés vis-à-vis des communes. En effet, la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain fait du membre du Gouvernement en charge de l'Intérieur le seul interlocuteur des communes et, selon le Conseil d'Etat, il convient de respecter ladite loi. Dans cette optique, la Haute Corporation rappelle que le cadre légal de l'aménagement du territoire à l'échelle nationale conditionne tout au plus l'aménagement communal, mais n'y participe pas. Elle note encore que, selon l'article 107 de la Constitution, il appartient aux pouvoirs locaux de gérer en toute autonomie les intérêts propres de la commune, tout contrôle administratif des actes des collectivités locales ne devant viser qu'à assurer le respect de la légalité et des principes. Les communes restent dès lors en principe autonomes pour concevoir l'aménagement du territoire communal. Si le contrôle que le ministre de tutelle peut exercer sur les actes pris par les communes se limite dès lors en principe à un contrôle de la légalité, la jurisprudence administrative admet pourtant qu'il peut comprendre un contrôle d'opportunité dans la mesure où l'aménagement communal s'inscrit dans l'aménagement général du territoire dont la compétence demeure acquise à l'Etat. Le contrôle ainsi défini est organisé à l'alinéa 1 du paragraphe 2 de l'article 3 de loi modifiée du 19 juillet 2004, grâce à la prérogative y consacrée du ministre de l'Intérieur d'approuver ou de refuser l'approbation des dossiers présentés par les communes et les particuliers. Dans ces conditions, le nouveau contenu du paragraphe 2 de l'article 1er de la loi du 21 mai 1999 aura avantage à déterminer les finalités de l'aménagement général du territoire à l'échelon national et à l'échelon régional, et à disposer par ailleurs qu'en matière d'aménagement communal les orientations et prescriptions des instruments de l'aménagement général du territoire doivent être respectées. Il appartiendra ainsi au ministre de l'Intérieur de veiller à l'application de cette approche, en refusant l'approbation des décisions communales contraires aux exigences de l'aménagement général du territoire. Quant à la façon dont le ministre compétent en matière d'Aménagement du territoire peut concrètement faire valoir son point de vue en cours de procédure d'approbation des plans d'aménagement communaux, le Conseil d'Etat rappelle qu'en vertu de l'article 4 de la loi précitée du 19 juillet 2004 un représentant dudit ministre est de droit membre de la commission d'aménagement chargée de conseiller le ministre de l'Intérieur sur les questions

d'aménagement communal et de se prononcer sur chaque projet d'aménagement général soumis par une commune à l'approbation ministérielle ;

- le Conseil d'Etat note que le texte du projet de loi fait référence, à côté des échelles nationale et régionale, à l'échelle intercommunale bien que le commentaire de l'article passe sous silence ce dernier aspect. La Haute Corporation estime qu'au regard de la taille du pays, il suffit de distinguer en matière d'aménagement du territoire entre les niveaux national, régional et communal ;
- le Conseil d'Etat est d'avis que le paragraphe 1er de l'article 1er de la loi de 1999 mériterait aussi d'être modifié : le nouveau texte aurait avantage à mentionner, à côté de l'idée de développement du territoire national, celle de son organisation.

A la lumière de ces différentes remarques, la Haute Corporation propose de réserver le libellé suivant à l'article sous rubrique :

Art. 1er. (1) *La première phrase du paragraphe 1. de l'article 1er de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire est remplacée par le texte suivant :*

« 1. L'aménagement du territoire organise le territoire national et en assure le développement en respectant... »

(2) *Le paragraphe 2 dudit article 1er est remplacé par le texte suivant :*

« 2. L'aménagement du territoire identifie et définit d'une manière prospective les enjeux majeurs de l'organisation et du développement du territoire. Il assure à l'échelle nationale et à l'échelle régionale la coordination de l'action politique et administrative en vue de l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et de la protection des paysages.

Il a pour objet de contribuer à la conception des initiatives et de surveiller et de coordonner les mesures destinées à

a) la valorisation ...

b)...

c)...

d)...

e) la protection ... »

(3) *Le paragraphe 3 dudit article 1er est remplacé par le texte suivant :*

« 3. Les orientations du programme directeur de l'aménagement du territoire ainsi que les prescriptions (des plans directeurs régionaux,) des plans directeurs sectoriels et des plans d'occupation du sol s'imposent en matière d'aménagement communal et de développement urbain. »

Les membres de la Commission procèdent, avec les représentants gouvernementaux, à un échange de vues sur les suites à donner aux propositions du Conseil d'Etat. De cet échange de vues, il y a lieu de retenir succinctement les points suivants :

- si les suggestions de la Haute Corporation sont, en principe, accueillies favorablement par les responsables du Ministère, ces derniers regrettent pourtant l'absence du niveau intercommunale dans le texte proposé par le Conseil d'Etat. En effet, ils souhaiteraient ajouter ce niveau supplémentaire pour appréhender les cas où plusieurs communes collaborent ensemble. Ainsi, la phrase : *« Il assure à l'échelle nationale et à l'échelle régionale la coordination de l'action politique et administrative en vue de l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et de la protection des paysages »* aurait tout intérêt à se lire : *« Il assure à l'échelle nationale, à l'échelle régionale ainsi qu'à l'échelle intercommunale la coordination de l'action politique et administrative en vue de l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et de la protection des paysages »* ;
- les responsables du Ministère donnent à considérer que le niveau régional ne doit en aucun cas être aboli. L'optique régionale est en effet nécessaire afin de percevoir, sous

un angle complémentaire, le développement du pays et afin de mieux comprendre et comparer les atouts et les déficits dans son ensemble fonctionnel ;

- le niveau intercommunal est également très important. L'intercommunalité a en effet montré une efficacité indéniable dans certaines zones du pays ;
- les responsables gouvernementaux expliquent que le concept de région et celui d'intercommunalité sont deux concepts différents. C'est justement afin de ne pas confondre ces deux concepts qu'il faudrait intégrer le concept d'intercommunalité dans la loi. En effet, les six régions sont d'ores et déjà définies dans le programme directeur d'aménagement du territoire, tandis que le concept d'intercommunalité n'y figure pas. Pourtant, ce concept se révèle nécessaire afin de donner une assise légale aux conventions Etat-communes. Dans ce contexte, un membre de la Commission fait valoir que, pour bien différencier les deux concepts que sont la région et l'intercommunalité, il faudrait inscrire une définition claire du concept de région d'aménagement dans la loi. Ainsi, d'une part, les régions bénéficieraient elles aussi d'une assise légale et, d'autre part, il serait plus facile, pour tout un chacun, de savoir quelle entité est une région et quelle entité ne l'est pas et relève donc de l'intercommunalité ;
- le groupe parlementaire *déi gréng* fait savoir qu'il votera contre l'article sous rubrique. Il met en effet en évidence son caractère illogique : il estime paradoxal de vouloir biffer, dans le texte de la future loi, la notion de plan directeur régional, mais d'y maintenir le concept de région. Pour être logique, il faudrait soit abolir les deux notions, soit maintenir les deux notions. Pourtant, il est proposé de maintenir la notion de région, sans lui fournir d'instrument pour travailler. Dans ce cas, la définition de la région n'a, selon lui, plus de sens. Le représentant du groupe *déi gréng* est pourtant d'avis que l'on a besoin de l'optique régionale, afin de tenir compte des différentes identités existant dans le pays et plaide une nouvelle fois pour le maintien des plans directeurs régionaux, quitte à les rendre obligatoires pour toute la région concernée si, par exemple, la moitié des communes de cette région (ou de la population y représentée) trouve un accord en la matière ;
- en réponse à cette intervention, les représentants du Ministère rappellent tout d'abord que les plans directeurs régionaux sont inscrits dans le texte de la loi depuis 1999 mais qu'ils n'ont eu aucune utilité pratique, car ils ne correspondent pas à la réalité et n'ont donc pas été concrétisés. Par ailleurs, la proposition de rendre les plans directeurs régionaux obligatoires n'est pas à retenir car, de l'avis de Monsieur le Ministre, il s'agit d'une fausse conception de cette notion, qui ne serait de surcroît pas applicable d'un point de vue constitutionnel, eu égard au respect de l'autonomie communale. Cela étant dit, Monsieur le Ministre déclare comprendre les soucis exprimés par le représentant du groupe *déi gréng* devant l'absence d'instrument pour appuyer la politique régionale. En partant de la constatation qu'un travail très efficace a pu être réalisé au sein des entités où des conventions Etat-communes ont été signées, il se demande si la solution ne serait pas d'abolir les plans directeurs régionaux tout en donnant une base légale à la coopération régionale ou intercommunale. Ainsi, à la demande de plusieurs communes contiguës ou de plusieurs communes d'une même région, une convention Etat-communes pourrait être conclue et permettrait à l'Etat de participer à la planification par le biais d'un accompagnement technique et financier. Cette solution aurait le mérite, d'une part, de répondre aux critiques exprimées par le Conseil d'Etat et, d'autre part, de persuader les communes, sans qu'il n'y ait aucune obligation, des avantages qu'elles pourraient en retirer. Cette proposition ne convainc pas entièrement le représentant du groupe *déi gréng*, qui soulève le risque de l'instauration d'une politique d'aménagement du territoire incohérente à travers le pays.

*

Les membres de la Commission constatent que plusieurs réunions seront encore nécessaires afin de finaliser l'examen des articles du projet sous rubrique. Les dates suivantes sont prévues, sous réserve de changements ultérieurs :

- le 14 décembre 2011 à 10h30 ;
- le 20 décembre 2011 à 10h30 et à 14h00.

5. Divers

Les membres de la Commission prennent connaissance d'une demande de convocation, au nom de tous les groupes et sensibilités politiques de la Chambre, d'une réunion jointe de la Commission de la Santé et de la Sécurité sociale, de la Commission du Développement durable et de la Commission des Affaires intérieures, de la Grande Région et de la Police pour discuter de la présentation des observations de l'expert nucléaire commun des gouvernements du Luxembourg, de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat en ce qui concerne l'état des lieux de la Centrale de Cattenom dans le contexte des tests de résistance des réacteurs nucléaires.

Luxembourg, le 12 décembre 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 29 juin 2011

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 8, 10 et 15 juin 2011
2. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés
 - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf
 - Désignation d'un rapporteur
- 6288 Projet de loi relative aux déchets
 - Désignation d'un rapporteur
- 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007
 - Désignation d'un rapporteur
- 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
 - Désignation d'un rapporteur
5. COM (2011) 217 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance
 - Examen du document
6. COM (2011) 370 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives

2004/8/CE et 2006/32/CE
- Examen du document

7. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 8, 10 et 15 juin 2011

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants

Monsieur le Rapporteur rappelle brièvement les objectifs du projet de loi sous rubrique. Pour tout détail, il est prié de se référer au procès-verbal de la réunion du 23 mars 2011.

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat du 7 juin dernier et entérinent les décisions suivantes quant au libellé des articles de la future loi :

Article 1^{er}

Cet article se lit comme suit :

Art. 1er. Champ d'application

La présente loi s'applique aux conducteurs indépendants professionnels participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de

l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite.

L'article 1^{er} dispose que la loi s'appliquera aux conducteurs indépendants participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, donc le règlement (CE) n° 561/2006 ou, à défaut, l'accord AETR. Sont exclus notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes au moyen d'un véhicule de 9 places au maximum, y compris celle du conducteur.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le terme « *professionnels* », alors que la définition du conducteur indépendant reprise à l'article 2 ne vise que les professionnels.

La commission parlementaire suit cette remarque et l'article se lira donc :

Art. 1er. Champ d'application

La présente loi s'applique aux conducteurs indépendants ~~professionnels~~ participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions de l'article 3 de la directive 2002/15/CE. Il se lit comme suit :

Art. 2. Définitions

Au sens de la présente loi on entend par

(1) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.

(2) Temps de disponibilité:

– les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le conducteur indépendant accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le conducteur indépendant.

– pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

(3) Poste de travail:

– le lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,

– le véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu'il effectue des tâches, et

– tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.

(4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence

communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.

(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout conducteur indépendant qui exécute de telles activités.

(6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.

(7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.

(8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.

(9) Travail de nuit: tout travail accompli durant la période nocturne.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation particulière à formuler, dans la mesure où son argumentation développée dans son avis du 28 novembre 2006 sur le projet de loi portant 1. transposition de la directive 2008/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier; 2. modification du Code du travail, a été respectée.

Cependant, il attire l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que la définition du conducteur indépendant n'a pas été transposée de façon complète. En effet, la définition reprise au point e) de l'article 3 de la directive 2002/15/CE, précisant que le conducteur qui ne satisfait pas aux critères définissant le conducteur indépendant bénéficie des droits et obligations tels que prévus pour les travailleurs mobiles, ne figure pas à l'article 2 en projet. Le Conseil d'Etat insiste dès lors à ce que les auteurs complètent ladite définition par cet ajout. La Chambre des Salariés, ainsi que plusieurs membres de la Commission, font écho à cette remarque de la Haute Corporation.

Suite à un bref échange de vues et tout en étant consciente de sa marge de manœuvre réduite du fait de la nécessité de transposer fidèlement la directive européenne, la Commission du Développement durable décide de donner suite à la remarque de la Haute Corporation et de libeller comme suit la définition du conducteur indépendant figurant à l'article 2 point (4) :

(4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.

Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.

Article 3

L'article 3 se lit comme suit :

Art. 3. Durée de travail

(1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence d'un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d'un plan d'organisation du travail au sens de l'article L.211-7 du Code du Travail, qui couvre en principe l'ensemble de la période de référence demandée.

Dans ce cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

Le ministre prend sa décision après consultation des organisations patronales concernées, qui doivent rendre leur avis endéans un mois après réception de la demande transmise par le ministre. A défaut, le ministre peut prendre une décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

Au cas, où le ministre ne prend pas de décision dans un délai de trois mois qui suit la réception de la demande, celle-ci est réputée accordée.

(2) Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur un mois ne dépasse pas quarante-huit heures.

(3) Pour la computation de la durée de travail du conducteur indépendant au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

Le paragraphe (1) de l'article 3 définit les limites hebdomadaires de la durée de travail. Le principe de la durée hebdomadaire de travail est de 48 heures sur une période de référence d'un mois. Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée sur demande par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La durée hebdomadaire de travail peut en pareil cas être portée à soixante heures à condition de ne pas dépasser la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine. Le ministre doit prendre sa décision, après consultation des organisations patronales concernées. L'avis en question devra être remis dans le mois de la demande, et la décision ministérielle dans les trois mois. Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans le délai lui imparti, l'autorisation est réputée accordée. Dans son avis du 7 juin 2011, le Conseil d'Etat se demande s'il est opportun de laisser un délai si long au ministre, dans une matière relativement anodine, et où le demandeur attend une décision. Il suggère donc un délai global d'un mois à accorder au ministre, y compris l'avis à demander aux organisations patronales. La Commission décide de suivre cette suggestion. Ainsi, les alinéas (5) et (6) du paragraphe (1) de l'article 3 se liront :

Le ministre prend sa décision endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans un délai d'un mois qui suit la réception de la demande, celle-ci est réputée accordée.

Le paragraphe (2) traite du cas spécifique des transports internationaux de personnes.

Le paragraphe (3) concerne le calcul de la durée de travail afin de tenir compte des prestations de travail qui ne font pas directement partie des activités mobiles de transport routier.

Article 4

L'article 4 prévoit une pause obligatoire au plus tard après 6 heures de prestation de travail continues, mobiles ou non. Cette pause peut être divisée en plusieurs périodes d'au moins 15 minutes chacune. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures signale qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article : la référence à l'article 2, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 2, paragraphe (1). De la sorte, l'article 4 devra se lire :

Art. 4. Temps de pause

Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (2 1), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Un courrier sera envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

Article 5

L'article 5 limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne à 10 heures par 24 heures. En ce qui concerne d'éventuelles dérogations, le présent projet tient compte de l'observation du Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en prévoyant que les modalités doivent être fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

Art. 5. Travail de nuit

Dès que le conducteur indépendant est appelé à effectuer du travail de nuit, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

Article 6

L'article 6 transpose le point b) de l'article 9 de la directive qui dispose que le temps de travail doit être enregistré tout en tenant compte de la diversité des moyens d'enregistrement. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures signale qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article : la référence à l'article 3, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 3, paragraphe (3). Ainsi, l'article 6 sera libellé comme suit :

Art. 6. Registre

Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (2 3) sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que le registre du temps de travail précité, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version

imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.

Un courrier sera envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

Article 7

L'article 7 prévoit que les dispositions contraires à la future loi sont réputées nulles et non écrites. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

Art. 7. Dispositions moins favorables

Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

Article 8

L'article 8 charge l'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale du contrôle de la future loi. Bien qu'il s'agisse de contrôler des dispositions relatives au droit du travail, l'Inspection du Travail et des Mines ne peut pas être chargée du contrôle, étant donné que la future loi ne couvre que des indépendants et non des salariés. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

Art. 8. Organes de contrôle

L'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

Article 9

L'article 9 prévoit les sanctions tant pour le conducteur indépendant que pour les tierces personnes en innovant par une chaîne de responsabilité. Le libellé de l'article tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en ne sanctionnant que des fautes personnelles. Le Conseil d'Etat propose de rayer sous 1) le point 3 qui fait double emploi avec les infractions et sanctions prévues au point 2. La Commission décide de suivre cette remarque et de libeller comme suit l'article sous rubrique :

Art. 9. Sanctions

Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251.– à 20.000.– euros ou d'une de ces peines seulement:

1) le fait de tout conducteur indépendant

1. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;

2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;

~~*3. de ne pas avoir respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;*~~

4. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 de la présente loi;

2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.

Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 6 juillet prochain.

3. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

Monsieur le Président-Rapporteur présente son projet de rapport pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6171⁷. Suite à son exposé, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés sera finalisé sous peu et présenté à la Commission du Développement durable, qui demande à Monsieur le Ministre délégué de faire son possible afin de mettre ce texte à disposition de la Chambre encore avant les débats en séance publique ;
- le groupe parlementaire *déi gréng* rappelle qu'il a introduit une demande d'organiser une réunion jointe au sujet des nouvelles dispositions en relation avec l'installation des émetteurs d'ondes électromagnétiques, suite à l'application du règlement grand-ducal du 5 mai 2011 modifiant nomenclature et classification des établissements classés ; il insiste vivement pour que cette réunion ait lieu dans les plus brefs délais ;
- il est précisé que les installations photovoltaïques feront partie des établissements nouvellement repris dans la nomenclature. Les représentants du Ministère informent que cet ajout a été opéré sur demande de l'ITM, et ceci suite au décès d'un pompier allemand lors d'un incendie impliquant des capteurs solaires photovoltaïques. Ces établissements seront classés en classe 4.

Le projet de rapport est ensuite adopté, le groupe *déi gréng* s'abstenant. La commission parlementaire propose le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

4. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf

6288 Projet de loi relative aux déchets

6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi 6287. Dans le contexte de ce projet, il est fait référence à une prise de position du Mouvement Ecologique qui revendique d'attendre que les résultats de la *Strategische Umweltprüfung* (SUP) soient disponibles avant que le projet de loi ne soit discuté en Commission. Pour rappel, le Mouvement Ecologique est d'avis que la décision d'implanter le Lycée technique à Gilsdorf, au lieu de choisir comme site l'axe central de développement entre Ettelbruck et Diekirch, est une mauvaise décision.

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi 6288.

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi 6290.

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi 6295.

5. COM (2011) 217 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance

Monsieur le Ministre délégué présente le document sous rubrique, qui est un rapport sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance (PEER).

Ce programme est l'une des principales initiatives prises par l'UE en réaction à la crise économique et financière de 2008. Il cofinance une série de projets dans le domaine de l'énergie en vue de soutenir les dépenses en capital dans l'économie européenne tout en contribuant à la réalisation des objectifs essentiels des politiques menées par l'UE dans les domaines de l'énergie et du climat. Dans les trois secteurs considérés (infrastructures énergétiques, éoliennes en mer et projets de captage et stockage du carbone), les travaux ont commencé et des investissements sont réalisés. En outre, le champ d'application du PEER a été étendu en permettant que les fonds non engagés soient alloués à des projets dans les secteurs de l'efficacité énergétique et des sources d'énergie renouvelables.

Suite à la présentation de ce document, est brièvement évoqué le projet *Nabucco*, qui est un projet de gazoduc reliant l'Iran et les pays de la Transcaucasie à l'Europe centrale. Ce projet est soutenu par l'UE et permettrait de diversifier les sources d'approvisionnement énergétique de l'Europe, afin de dépendre de manière plus restreinte du gaz fourni par la Russie via notamment le projet de gazoduc *South Stream*.

6. COM (2011) 370 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE

Le document sous rubrique est une proposition de directive relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE.

Pour rappel, l'UE s'est fixé l'objectif d'obtenir 20 % d'économies d'énergie primaire en 2020 et en a fait l'un des cinq grands objectifs de la stratégie « Europe 2020 » pour une croissance intelligente, durable et inclusive. Or, les estimations les plus récentes de la Commission suggèrent que l'UE parviendra à la moitié seulement de l'objectif de 20 % pour cette date. Le Conseil européen et le Parlement européen ont donc demandé à la Commission d'adopter une nouvelle stratégie en matière d'efficacité énergétique en vue d'agir de manière résolue pour exploiter le potentiel considérable qui existe.

La présente proposition chevauche le champ d'application de deux directives : la directive 2004/8/CE sur la cogénération et la directive 2006/32/CE sur les services énergétiques. Etant donné qu'aucune des deux directives n'a permis d'exploiter pleinement le potentiel d'économies d'énergie, il est proposé de les abroger à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle directive.

La présente proposition s'articule autour des points suivants :

- l'obligation légale, pour les Etats membres, d'établir des plans d'économie d'énergie : les entreprises de distribution d'énergie ou de vente d'énergie au détail seront tenues de réaliser chaque année, au niveau des consommateurs finaux, des économies d'énergie représentant 1,5 % de leurs ventes en volume, par la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique, telles que l'amélioration du système de chauffage, l'installation de double vitrage ou l'isolation du toit. Alternativement, les Etats membres pourront proposer d'autres dispositifs d'économie d'énergie, par exemple des programmes de financement ou des accords volontaires, conduisant aux mêmes résultats, mais n'imposant pas d'obligation aux entreprises de distribution ou de vente d'énergie ;
- au niveau du secteur public : les organismes publics favoriseront la pénétration sur le marché de produits et services économes en énergie, par l'obligation légale qui leur incombera d'acheter des bâtiments, produits et services à faible consommation d'énergie. Ils devront en outre réduire progressivement la consommation d'énergie dans leurs propres locaux en faisant réaliser chaque année les travaux de rénovation requis, qui devront couvrir au moins 3 % de la surface au sol totale ;
- au niveau des consommateurs : les consommateurs seront en mesure de mieux gérer leur consommation d'énergie grâce à un accès aisé et gratuit aux données relatives à leur consommation en temps réel et à leur historique de consommation, établies à l'aide de compteurs plus précis. La facturation devrait être basée sur la consommation réelle, calculée à partir des données fournies par les compteurs ;
- au niveau des entreprises : les PME seront encouragées à se soumettre à des audits énergétiques et à diffuser les bonnes pratiques, tandis que les grandes entreprises seront tenues de procéder à un audit de leur consommation d'énergie, censé les aider à déceler où des économies d'énergie sont possibles ;
- la proposition de directive prévoit également un contrôle du niveau d'efficacité des nouvelles capacités de production d'énergie, ainsi que l'établissement de plans nationaux en matière de chauffage et de climatisation comme base de planification saine et efficace des infrastructures de chauffage et de climatisation, y compris avec récupération de la chaleur perdue ;
- au niveau du transport et de la distribution de l'énergie, il s'agit de réaliser des gains d'efficacité énergétique en imposant aux régulateurs nationaux de tenir compte de critères en la matière dans leurs décisions, notamment lorsqu'ils approuvent les tarifs de réseaux.

*

Les membres de la commission parlementaire considèrent qu'il serait intéressant d'organiser une réunion jointe avec la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire afin d'approfondir l'examen de ces deux documents européens et de procéder à un échange de vues plus global sur la problématique de l'efficacité énergétique.

7. Divers

Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre explique que le Conseil Environnement qui s'est tenu le 21 juin dernier a notamment débattu des questions-clés concernant la feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050,

présentée par la Commission au mois de mars 2011. Il explique que les débats ont été très tendus et qualifie de décevantes les conclusions relatives à la feuille de route. Ces conclusions reprennent l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95 % en 2050 par rapport à 1990 et reconnaissent l'importance de mettre en œuvre une économie à faible intensité de carbone. Par ailleurs, le Conseil est d'avis que les objectifs de réduction fixés dans le document de la Commission, à savoir -40% par rapport à 1990 en 2030, -60% en 2040 et -80% en 2050, constituent une bonne base de travail afin de mettre en œuvre la stratégie de l'Union européenne. Cependant, et c'est ce point qui pose problème, ces conclusions n'ont été acceptées que par 26 Etats membres. La Pologne a affiché une opposition ferme à tout engagement au-delà d'une réduction de 20%. Cette prise de position est, de l'avis de Monsieur le Ministre, d'autant plus regrettable qu'elle intervient alors que Varsovie prendra la présidence de l'Union au 1er juillet 2011 et présidera à ce titre la délégation européenne qui se rendra à Durban en Afrique du Sud pour la prochaine Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. L'opposition du Gouvernement polonais risque donc de fait de geler toute discussion autour de la réévaluation de l'objectif européen pour 2020 et ce refus signifie qu'aucune action ne pourra être adoptée pendant six mois. Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à un bref échange de vues sur les implications de la prise de position polonaise, notamment en ce qui concerne la période post-Kyoto et sur l'opportunité de mettre en place une simple prolongation du Protocole de Kyoto, étant entendu qu'un nouvel accord international impliquant davantage de pays ne sera pas signé d'ici 2012. Ils conviennent de débattre en détail de cette question, ainsi que de la problématique des émissions de CO2 dans le secteur de l'aviation, au cours d'une prochaine réunion

*

Messieurs Eugène Berger et Fernand Boden assisteront à la 17ème Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui se tiendra à Durban en décembre prochain.

*

A la demande du groupe *déi gréng*, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures fournira aux membres de la commission parlementaire des informations sur l'évolution du dossier relatif au réseau Natura 2000 à Bascharage.

*

Au cours de la prochaine réunion, qui aura lieu le 6 juillet 2011, les membres de la Commission se prononceront sur le projet de rapport relatif au projet de loi n°6262. Seront en outre examinées les considérations relatives à l'énergie et à l'environnement qui ont été publiées dans le cadre des recommandations du Conseil concernant le programme national de réforme du Luxembourg pour 2011.

*

Monsieur le Président informe en outre qu'une réunion jointe entre la Commission du Logement, la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire et la Commission du Développement durable a été convoquée pour le 14 juillet prochain. Il y sera procédé à un échange de vues avec des représentants de la Chambre des Salariés, du Mouvement Ecologique et de la Caritas en vue de la présentation d'une étude au sujet de la politique de logement durable.

Luxembourg, le 1er juillet 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

6295

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 90

4 mai 2012

Sommaire

GESTION DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières page [1024](#)

Loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

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 27 mars 2012 et celle du Conseil d'Etat du 30 mars 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen;
- 2) évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 3) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 4) classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;
- 5) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;
- 6) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 7) lignes directrices: les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi;
- 8) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;
- 9) accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. À cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 9. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1.

Le rapport visé à l'alinéa précédent contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments repris au règlement grand-ducal précité. Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.

Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.

Art. 7. Gestion des données

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.

Art. 8. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 9. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les candidats à la formation d'auditeur de sécurité routière doivent satisfaire à l'une des conditions suivantes:

- a) être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur;
- b) justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

(2) La formation initiale des auditeurs de sécurité routière porte sur un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique est subdivisé en 3 modules de 8 heures chacun. Il comprend les matières suivantes:

- a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;
- b) le rôle de l'auditeur dans le cadre des audits de sécurité routière ainsi que la manière de concevoir ces audits et d'établir les rapports afférents;

- c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'usagers de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.

Le volet pratique porte sur la réalisation d'un audit de sécurité routière relatif à un tronçon de route déterminé et l'élaboration d'un rapport d'audit.

La formation est sanctionnée par un examen dont le contenu, et les conditions de réussite sont déterminés par règlement grand-ducal.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre, délivre aux candidats ayant réussi l'examen prévu au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

A condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

Les cours de perfectionnement s'étendent sur huit heures. Ces cours portent sur un rappel des matières prévues au paragraphe 2 pour le volet théorique de la formation initiale.

(4) Le ministre organise la formation initiale et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans un Etat membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres Etats membres aux auditeurs de sécurité routière sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

Art. 10. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, l'Administration des ponts et chaussées est autorisée à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- un ingénieur;
- un ingénieur technicien.

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 du Développement durable
et des Infrastructures,
Claude Wiseler*

Château de Berg, le 27 avril 2012.
Henri

Doc. parl. 6295; sess. ord. 2010-2011 et 2011-2012; Dir. 2008/96/CE.