

**N° 5109<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2003-2004

---

---

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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS**

(4.11.2003)

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

\*

**1. ANTECEDENTS**

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

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

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

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

\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 2.3. Aspects financiers

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

\*

### 3. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

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

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

\*

### 4. TRAVAUX DE LA COMMISSION

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

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

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

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

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

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

\*

## 5. CONCLUSION ET TEXTE COORDONNE

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

\*

### TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

#### PROJET DE LOI

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

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

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

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

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

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

Luxembourg, le 4 novembre 2003

*Le Président-Rapporteur,*  
Nicolas STROTZ