



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2022-2023

TS/JCS

P.V. MOBTP 17

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 23 mars 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe (MOBTP, FI) du 6 mars 2023
2. Exposé sur l'avancement des travaux suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg » dans le nord du pays
3. 7985 Projet de loi modifiant
 - 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
 - 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
 - 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
 - 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
 - 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
 - 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Continuation des travaux
4. Divers

*

Présents : M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. Gilles Baum remplaçant M. Frank Colabianchi

M. André Bauler, Mme Stéphanie Empain, observateurs

Mme Félicie Weycker, M. Raphaël Zumsteeg, M. Pol Philippe, M. Alain Disiviscour, Mme Stefanie Coimbra, Mme Sonja Conzemius, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Henri Werdel, directeur, M. Alain Bombardella, du service « gestion infrastructure » des CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe (MOBTP, FI) du 6 mars 2023

Le projet de procès-verbal de la réunion jointe du 6 mars 2023 est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. Exposé sur l'avancement des travaux suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg » dans le nord du pays

Le directeur du service « gestion infrastructure » des CFL procède à une présentation de l'avancement des travaux suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg » dans le nord du pays à l'aide d'une présentation PowerPoint. Pour le détail, il y a lieu de se référer au document annexé.

Pour situer l'incident dans son contexte, il est rappelé qu'il y a eu un éboulement dans le tunnel Schieburg entre Kautenbach et Wilwerwiltz le 27 août 2022.

L'incident s'est produit durant une période de fermeture du tronçon concerné afin de réaliser, entre autres, des travaux de maintenance au niveau de ce tunnel. Les dispositifs de sécurité étaient en place et aucune personne n'a été blessée lors de l'incident.

Depuis, la circulation ferroviaire est interrompue entre Kautenbach et Clervaux.

Il a été procédé à 11 forages d'une profondeur entre 50 – 75 mètres et à divers passages caméras pour aider à localiser la cavité issue de l'éboulement.

L'on a dû constater qu'il a été impossible de localiser une cavité nette, les sondages effectués ont toutefois indiqué une grande masse instable d'éléments rocheux encastrés.

L'on a procédé à une stabilisation et consolidation du tas d'éboulis sur la voie moyennant un coulis béton et du béton projeté. Un accès provisoire pour poids lourds a été réalisé, afin de permettre la livraison et l'évacuation de matériel. Le premier forage avec injection a eu lieu le 23 janvier 2023.

Suite à des analyses tomographiques (électriques et sismologiques) complémentaires, la zone altérée s'est avérée plus étendue qu'estimée initialement.

59 forages et injections ont été répartis sur différents paliers pour couvrir la partie inférieure de la zone altérée.

Vu le nombre croissant de forages (10 forages et injections ont été initialement prévus), une deuxième machine de forage et d'injection est arrivée sur le chantier le 23 janvier 2023.

Tandis que les travaux de forage sont réalisés en 2 postes de 10h, 6 jours sur 7 ; les travaux d'injection sont réalisés en 1 seul poste 6 jours sur 7 dû au temps de prise du béton.

Suivant le planning pour la réouverture du tunnel, initialement prévue le 17 avril 2023, l'ensemble des forages et injections sur les niveaux 0,5 m et 1,5 m planifiés ont été réalisés pour le 13 février 2023. Les travaux de la dépose du béton projeté du tas côté nord ont été entrepris le 13 février 2023 en vue de l'étape 3.

L'on a dû constater que l'orifice de l'éboulement n'est pas consolidé.

Depuis le 13 février 2023, 6 forages et injections sur le palier 0,5 m et de 9 forages et injections sur le palier 1.5 m ont été rajoutés. Ces travaux supplémentaires ont pu être terminés le 16 mars 2023.

Le concept d'ancrage pour solidariser la zone injectée avec la roche saine a été partiellement changé : 10 barres d'ancrage ont été réalisées depuis l'extérieur.

À ce jour, ont été réalisés 35 forages d'une longueur totale de 2817 m et 33 injections d'un volume total de 225 m³.

Depuis le 22 mars 2023, il est procédé à une vérification par carottage de l'efficacité des injections réalisées dans la zone altérée de la roche au-dessus du tunnel.

Une réalisation de longrines de fondation et une pose de cintres provisoires ont déjà été préparées pour stabiliser les lieux lors de l'évacuation des débris altérés. Les travaux sont planifiés en 3 postes 7 jours sur 7.

Dans une prochaine étape, il sera procédé à une mise en place d'ancrages pour solidariser les éléments injectés avec la zone saine de la roche depuis l'intérieur du tunnel ainsi que l'achèvement des ancres depuis l'extérieur. Les travaux sont planifiés en 3 postes 7 jours sur 7.

Les prochaines étapes à venir sont notamment le reprofilage de la voûte du tunnel, la pose de cintres définitifs, la dépose des ceintres provisoires, et

finalement une remise en état des infrastructures ferroviaires. Ces travaux sont également planifiés en 3 postes 7 jours sur 7.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur le député Aly Kaes (CSV) souhaite savoir si les conditions climatiques ont un impact négatif sur l'avancement des travaux.

Il est répondu que la sécheresse extrême de l'été 2022 a certainement eu une influence négative ; les conditions géologiques et climatiques ne sont sûrement pas idéales.

Monsieur le député Marc Hansen (déli gréng) opine qu'il est certainement difficile de donner un calendrier précis concernant l'avancement des travaux, ce qui explique que les délais doivent sans cesse être repoussés. Dans ce contexte, l'orateur souhaite savoir si les influences géologiques risquent également de perturber de plus en plus les travaux de maintenance futurs dans les tunnels et s'il existe des mesures de prévention pour éviter dans le futur de tels incidents. Il est répondu que le problème lié à la sécheresse apparaît avec un décalage dans le temps, mais qu'il sera dorénavant systématiquement procédé à une vérification par carottage.

Monsieur le député Carlo Weber (LSAP) aimerait connaître, si possible, la date d'ouverture du tunnel Schieburg. L'orateur souhaite également recevoir plus de détails concernant la situation à Burden. Il est précisé que si les carottages apporteront des résultats satisfaisants, un nouveau planning pourra être établi. Pour ce qui est de la situation à Burden, il est répondu qu'à part la sécheresse, il n'y a pas de lien avec le présent incident, même pas de lien technique. Fin de la présente semaine, un concept de mise en état sera finalisé et présenté.

Monsieur le député Jeff Engelen (ADR) souhaite savoir quelle est la matière des cailloux. S'agit-il également de l'ardoise. Il est expliqué qu'il existe différents types d'ardoise naturelle et qu'il s'agit en l'occurrence également de petits morceaux d'ardoise.

Monsieur le député André Bauler (DP) aimerait savoir s'il est profité de la fermeture actuelle voire de l'interruption de la circulation ferroviaire entre Kautenbach et Clervaux pour procéder à une inspection géologique de toute la ligne 10 : Luxembourg - Mersch - Ettelbruck - Diekirch - Wiltz - Troisvierges – Gouvy ?. De plus, il souhaite savoir si l'épaisseur de la roche au-dessus du tunnel joue également un rôle important. Il est expliqué que toutes les parois rocheuses sont classées par niveau de priorité de 1 à 4 (1 = urgence) et que des inspections sont faites régulièrement.

La commission exprime le souhait d'être tenue au courant de l'évolution du dossier « tunnel Schieburg ».

3. 7985 Projet de loi modifiant

1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

- 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;**
- 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;**
- 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;**
- 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale**

La commission parlementaire continue l'examen des articles du projet de loi.

À titre liminaire, Monsieur le député, Marc Goergen (Piraten), souhaite encore recevoir des précisions concernant l'article 2 initial du projet de loi déposé, qui a fait l'objet d'un examen au cours de la dernière réunion de la commission parlementaire.

En effet, la nouvelle disposition prévoit que le conducteur peut faire usage des fonctions de communication vocale et d'audition de son appareil électronique mobile si elles sont commandées par le système mains libres intégré du véhicule et à condition pour cet appareil d'être fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin.

L'orateur donne à considérer que les systèmes de navigation des téléphones portables affichent pendant le trajet des notifications en cours de route (par exemple l'état du trafic, des embouteillages, des raccourcis, etc.). Il est expliqué que, sauf pendant le stationnement, le conducteur n'est plus autorisé à manipuler le téléphone portable. Le téléphone portable peut être utilisé comme système de navigation, à condition que l'appareil soit fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin et que le système de navigation ait été lancé avant la conduite.

Article 11 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 12, paragraphes 4, 4*bis* et 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État note qu'au point 1°, lettre b), les auteurs proposent de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant dans certains cas limitativement énumérés en permettant aux membres de la Police grand-ducale de passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive. Cette procédure simplifiée serait permise en cas d'aveu, lorsque la personne concernée est en train de consommer des drogues ou est en possession de drogues ou de matériel de consommateur et si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Les auteurs justifient les adaptations qu'ils projettent par le manque de fiabilité des tests salivaires en matière de dépistage de drogues et par une volonté de simplifier la procédure.

À la lettre c) du point 1°, qui vise à remplacer le point 13 du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi de 1955, les auteurs disposent qu'« en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double ».

Le Conseil d'État tient à relever que la formulation « augmentée du double » signifie une progression de 200 pour cent, soit une multiplication par trois de la quantité initiale. En l'espèce, à la quantité de 15 ml au moins serait ajouté le double, à savoir au moins 30 ml, de sorte qu'en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang à prélever serait d'au moins 45 ml. S'il n'est pas de l'intention des auteurs de tripler la quantité de sang à prélever, le Conseil d'État propose de reformuler la phrase comme suit : « En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée. »

Le Conseil d'État suggère encore de remplacer les termes que les auteurs proposent au point 2°, lettre b), d'insérer derrière le chiffre « 4 » par « ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si les substances à caractère toxique voire les médicaments visés par le présent article sont clairement énumérés dans la loi.

Le représentant du Ministère précise que les drogues visées sont énumérées dans le Code de la route. Pour ce qui est des médicaments, il est expliqué que sur la notice d'emballage, il est mentionné si un médicament réduit le cas échéant l'aptitude à conduire.

Article 12 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État constate que les auteurs du projet avaient proposé de rendre obligatoire le prononcé de la confiscation spéciale ou de l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la loi de 1955 en cas de récidive à l'égard d'une personne ayant conduit, ou toléré la conduite, sans permis de conduire valable.

Comme les auteurs avaient expliqué au commentaire de la disposition sous revue que la confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire du véhicule ou vice-versa, le Conseil d'État s'est opposé formellement à ladite disposition, laquelle est susceptible de conduire à la confiscation d'un véhicule dont le propriétaire n'a point été impliqué dans la première infraction.

Afin de suivre le Conseil d'État dans son raisonnement, la commission propose de modifier la disposition comme suit :

« La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable ».

Par la modification visée, la confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire ne peut être prononcée qu'à l'encontre du conducteur du véhicule. La personne ayant toléré la conduite ne peut plus faire l'objet d'une confiscation spéciale ni d'une amende subsidiaire selon la nouvelle proposition de texte, de sorte que l'opposition formelle du Conseil d'État devrait pouvoir être levée.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire devient donc obligatoire si les 3 conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- 1) 1^{ère} infraction : conduite sans permis de conduire valable ;
- 2) 2^{ème} infraction : condamnation du chef de ce même délit énuméré au point 1) ;
- 3) La seconde infraction doit avoir été commise avant l'expiration d'un délai de 3 ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable.

Comme le véhicule saisi est celui qui a servi à commettre la seconde infraction et comme la confiscation est limitée aux objets dont le condamné est propriétaire, il faut donc que le conducteur soit propriétaire du véhicule lors de la commission de la seconde infraction.

Si, par contre, le conducteur n'est pas le propriétaire dudit véhicule lors de la commission de la seconde infraction, uniquement une amende subsidiaire pourra être prononcée à son encontre.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 12, point 1, du projet de loi comme suit :

« 1° Le point 12., alinéa 3, est ~~modifié comme suit~~ remplacé par les deux alinéas suivants :

a) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule routier, titulaire du certificat d'immatriculation ~~ou gardien~~ du véhicule la mise en circulation d'un véhicule routier sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable. »

b) Un nouvel alinéa est inséré derrière l'alinéa 3 avec le libellé suivant :

« La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, **si le conducteur du véhicule à l'égard de la personne qui** a commis de nouveau **l'un des** le délits spécifiés **aux** à l'alinéas 2 **et 3** avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef **d'un** de ces même délits est devenue irrévocable. » »

Article 13 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 14, alinéa 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 en vue de mettre le renvoi au Code pénal à jour pour ce qui concerne la saisie du véhicule par les agents de la Police grand-ducale.

Cet article n'appelle ni d'observations du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 14 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 14*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 15 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État constate que le point 1°, lettre a), sous 2, qui vise à modifier le point 4) du paragraphe 1^{er} de l'article 17 de la loi de 1955, est à reconsidérer au vu des observations formulées par le Conseil d'État à l'endroit de l'article 2, point 8).

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 4), et alinéa 2, point 2), les auteurs entendent permettre une immobilisation du véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement ». Il ressort du commentaire de l'article que les auteurs entendent viser notamment des « nuisances sonores » causées par des échappements non-réglementaires. Les auteurs affirment également vouloir procéder à une mise en cohérence avec l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 1, de la loi de 1955, qui permet l'immobilisation d'un véhicule lors d'un passage au contrôle technique notamment en cas d'incidence négative sur l'environnement. Or, le point 2 du même paragraphe permet la délivrance d'un certificat de contrôle technique valable pour quatre semaines lorsque l'incidence négative sur l'environnement ne comporte pas de danger immédiat pour la circulation. Au commentaire de l'article sous revue, les auteurs admettent que « ces modifications [de l'échappement] ne rendent pas forcément la circulation plus dangereuse ».

Le Conseil d'État s'interroge sur l'articulation de la disposition sous revue avec l'article 4*bis* précité. Il comprend que la possibilité d'immobiliser le véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement » ne préjuge pas l'application de l'article 4*bis* permettant la circulation du véhicule, pendant quatre semaines, entre certains endroits. Afin de garantir la cohérence du dispositif, le Conseil d'État demande aux auteurs d'ajouter que l'immobilisation peut avoir lieu « sans préjudice de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 2 ».

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Article 17 initial du projet de loi déposé

Cet article propose de modifier l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 18 initial du projet de loi déposé

Par le présent article, il est profité de redresser un oubli intervenu lors de la transposition de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 19 initial du projet de loi déposé

Cet article remplace l'article 7, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée. En ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation dans le nouveau libellé, il est spécifié que le titulaire est également punissable des sanctions prévues à ce paragraphe.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 20 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 2, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 21 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 4 paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 22 initial du projet de loi déposé

Cet article remplace l'article 7*bis* de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 23 initial du projet de loi déposé

L'article sous examen prévoit qu'à l'article de de la loi modifiée du 25 juillet 2015 est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 24 initial du projet de loi déposé

L'article sous examen a trait à une modification de l'article 12 de la loi modifiée du 25 juillet 2015.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 25 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 1^{er} de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Le Conseil d'État, dans son avis du 23 décembre 2022, note qu'il s'agit de remplacer le troisième tiret de ladite lettre l), et non pas la lettre l) dans son intégralité.

Par ailleurs, le Conseil d'État suggère aux auteurs de remplacer les termes « le territoire de l'État du domicile ou du détenteur, ou à défaut d'un détenteur, le propriétaire du véhicule » par « le territoire de l'État du domicile du détenteur, ou à défaut de détenteur, du propriétaire du véhicule ».

La commission décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Article 26 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 2, paragraphe 1, alinéa 3 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la notion de « véhicule non immatriculé » figurait à deux reprises dans la disposition sous examen ce qui est source d'imprécision. Dans la mesure où le manque de précision quant aux termes employés est source d'insécurité juridique en ce que l'on ne saurait savoir quels sont les véhicules visés, le Conseil d'État s'est formellement opposé à la disposition sous revue.

Afin d'apporter la précision nécessaire et en vue d'éviter toute source d'insécurité juridique, la commission propose de viser expressément les véhicules non immatriculés en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 26 du projet de loi comme suit :

« **Art. 26.** À l'article 2, paragraphe 1^{er} de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe **soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit** au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé **en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. » »

Article 27 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 5, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 28 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 29 initial du projet de loi déposé

L'article sous examen entend remplacer, à l'article 12 de la loi précitée du 16 avril 2003, le paragraphe 1^{er}.

Les modifications à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la loi de 2003 redéfinissent les conditions de l'opposabilité de la fin de couverture d'assurance. Il était initialement exposé par les auteurs du projet que l'opposabilité de la fin de couverture de l'assurance devait dorénavant se baser sur la communication de l'information de fin de couverture, sans autre information accessoire telle que le motif de fin de couverture, par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA et que cette information serait enregistrée dans une banque de données.

En tenant compte des remarques du Conseil d'État concernant la référence à l'article 7 du règlement grand-ducal, il est proposé de remplacer la partie de phrase « à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers » par la référence à « l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 ».

Ensuite, le Conseil d'État a suggéré aux auteurs de préciser la disposition sous examen avec un renvoi aux dispositions pertinentes afférentes qu'ils prévoient d'insérer à l'article 4, paragraphe 7, de la loi de 1955, afin de préciser comment se fait la communication et l'enregistrement de l'information par les entreprises d'assurances autorisées à la SNCA. Il est dès lors proposé d'indiquer que l'information quant à l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du

contrat doit être notifiée par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et que l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 par la SNCA.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 29 du projet de loi comme suit :

« **Art. 29.** À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955. » »

Article 30 initial du projet de loi déposé

L'article sous avis entend modifier l'article 13, paragraphe 2, de la loi précitée du 16 avril 2003.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a noté que l'article 30 du projet de loi entend modifier l'article 13, paragraphe 2, de la loi de 2003. En l'absence de modification du 1^{er} paragraphe de l'article 13 précité, la Haute Corporation est à se demander comment des stipulations contractuelles prévoyant que le transfert de propriété met fin à l'assurance s'agencent avec la nouvelle obligation pesant désormais sur le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure le contrat d'assurance, sauf en l'absence d'immatriculation du véhicule. Le Conseil d'État a dès lors suggéré que soit procédé à la reformulation du paragraphe 1^{er} de l'article 13 précité.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de procéder à la modification du paragraphe 1^{er} de l'article afin de prévoir que les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance sont opposables à la victime non plus en cas « de transfert de propriété du véhicule », mais en cas « de changement du titulaire du certificat ». À cet effet, les termes « le seul effet de transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

Dans un souci de cohérence, le deuxième alinéa de l'article 13 précité fait également l'objet d'une modification afin de s'aligner avec l'article 2, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, de la loi de 2003. Les termes « propriétaire, détenteur ou » se situant derrière les mots « l'entreprise d'assurance de l'ancien » sont supprimés et les termes « ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance » sont insérés derrière les termes « titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ».

La commission décide par conséquent de modifier l'article 30 du projet de loi comme suit :

« **Art. 30. À** L'article 13 de la même loi, ~~le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :~~

est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien ~~propriétaire, détenteur, ou~~ titulaire du certificat d'immatriculation **du véhicule ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance** reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. » »

Article 31 initial du projet de loi déposé

L'article sous examen entend modifier l'article 16 de la loi précitée du 16 avril 2003.

La commission parlementaire propose de remplacer la notion « du fichier des véhicules routiers et de leur détenteurs » par la dénomination retenue dans le cadre du projet de loi, à savoir la « banque de données nationale des véhicules routiers ». Il est également proposé d'indiquer comment et sur base de quelles informations, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation collectés au sein de la banque de données des véhicules routiers sont transférés au Fonds. À cette fin, il est précisé que la communication des données a lieu par le biais d'un système informatique sur base du numéro d'identification du véhicule et du numéro d'immatriculation de ce dernier, le cas échéant.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 31, point 2, du projet de loi comme suit :

« 2° L'alinéa 2 in fine est remplacé par le libellé suivant :

« Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa à l'alinéa 1^{er}, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire ~~du fichier de la banque de données nationale des véhicules routiers et de leurs détenteurs~~ et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant. » »

Article 32 initial du projet de loi déposé

Cet article remplace l'article 23, paragraphe 2, de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 33 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 27 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 34 initial du projet de loi déposé

Cet article remplace l'article 28, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 35 nouveau

La commission propose d'insérer un nouvel article 35 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

« Art. 35. À l'article 29 de la même loi, les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ». »

Dans la mesure où la première référence à la loi de 1955 a été introduite avec l'amendement 9 dans l'article 26 du projet de loi modifiant l'article 2, paragraphe 1^{er}, alinéa 3 de la loi de 2003, il y a lieu de remplacer les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » par le mot « précité » dans l'article 35 de la loi de 2003.

Dans la mesure où un nouvel article 35 a été inséré dans le projet de loi, il est nécessaire de procéder à une renumérotation de l'article subséquent jusqu'à l'ancien article 36 du projet de loi qui a vocation à être supprimé.

Article 35 initial du projet de loi – nouvel article 36

Cet article remplace l'article 31 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la mise à disposition de l'attestation d'assurance se ferait par voie électronique, mais sans autre précision. La Haute Corporation a suggéré d'apporter une précision à ce niveau. Il est dès lors proposé de préciser que l'attestation de couverture d'assurance est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers.

Le Conseil d'État a également relevé que la disposition sous examen prévoit que les entreprises d'assurances autorisées communiquent à la SNCA que le contrat d'assurance a pris fin sans toutefois apporter de précision quant au mode de communication. À cet égard, il est proposé de préciser que cette information se fait par voie électronique. Il est en outre proposé de préciser à l'article 31 de la loi de 2003, dans la mesure où une certaine incertitude pourrait exister en cas de suspension ou interruption du contrat d'assurance, que l'entreprise d'assurance signale également le changement de situation à la SNCA lorsque le contrat d'assurance a été suspendu ou interrompu et qu'en l'absence de contrat en vigueur ou de nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation est tenu de le restituer à la SNCA. Par ailleurs, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour les spécifications relatives à la communication entre les entreprises d'assurances autorisées et la SNCA.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 35 (nouvel article 36), du projet de loi comme suit :

« **Art. 356.** L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1^{er} lettre e). L'attestation **de couverture d'assurance** est ~~mise à disposition~~ **communiquée** par voie électronique **sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance** à la SNCA ~~par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances~~, et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ~~conformément visée~~ à l'article 4 paragraphe 7, **alinéa 4**, de la loi ~~modifiée~~ du 14 février 1955 **précitée concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.**

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, **ou a été suspendu ou interrompu**, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation **par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par** à la SNCA. À défaut **d'un contrat en vigueur ou d'un nouveau contrat**, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Article 36 initial du projet de loi - supprimé

Cet article insère un nouvel article 31**bis** dans la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans un souci de cohérence, la commission parlementaire propose de supprimer l'ancien article 36 du projet de loi. En effet, la disposition sous revue ne faisait qu'inutilement disperser dans différentes lois le fonctionnement de la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Sur base de la suggestion du Conseil d'État, il est proposé de restructurer le paragraphe 7 de l'article 4 de la loi de 1955 (nouvel article 5 du projet) afin de donner une base légale aux différentes bases de données exploitées dans un même article. Les différents flux entre les différents acteurs sont précisés par voie de règlement grand-ducal.

Article 37 nouveau

La commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

« Art. 37. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ». »

Dans son avis du 23 décembre 2023, le Conseil d'État s'est interrogé, lors de l'analyse de l'article 37 du projet de loi modifiant l'article 5, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, en ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation à la liste des personnes à informer, s'il ne fallait pas également opérer un tel ajout à l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi, insérant la notion de titulaire du certificat d'immatriculation à l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Suite à l'insertion d'un nouvel article 37 dans le projet de loi, les articles 37 et 38 actuels du projet de loi sont à renuméroter en articles 38 et 39 ; l'ancien article 39 du projet de loi ayant vocation à disparaître.

Article 37 initial du texte déposé – article 38 nouveau

Cet article modifie l'article 5 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, afin d'intégrer la notion du titulaire du certificat d'immatriculation, permettant aux personnes qui correspondent à cette catégorie, lorsqu'elles se rendent auteur d'une infraction routière sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, de faire l'objet d'une information par la Police grand-ducale.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 37 modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, à l'endroit du nouvel article 38 (ancien article 37), il y a lieu de supprimer la référence à la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 37 (nouvel article 38), du projet de loi comme suit :

Art. 37. 38. À l'article 5 de la ~~même loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière~~, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Article 38 initial du texte déposé – article 39 nouveau

Cet article a pour objectif de rectifier une irrégularité de forme à l'article 6 de la loi du 19 décembre 2014 précitée. En effet, c'est le seul article de cette loi qui apparaît sans intitulé. Il est donc proposé un intitulé général correspondant à la matière traitée par cet article, qui porte sur les données à caractère personnel.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 39 initial du texte déposé - supprimé

Cet article propose d'accorder un accès informatique supplémentaire à la Police grand-ducale, dans le cadre de la mise en place de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile. Ainsi, cet accès s'insère dans le cadre des garanties proposées par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Dans la mesure où le projet de loi ne prévoit plus un accès direct des membres de la Police grand-ducale à la base de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers, l'article 39 du projet de loi est à supprimer.

La commission propose de supprimer l'ancien article 39 du projet de loi modifiant l'article 43, alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Articles 40 et 41 nouveaux

La commission propose d'insérer un article 40 et un article 41 nouveaux dans le projet de loi avec le libellé qui suit :

« Art. 40. L'article 1^{er}, lettre a), de 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, est remplacé par le texte suivant :

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier, d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges,

ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. 41. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1^{er} sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'art. 1^{er} en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Conformément à ce qui a été mentionné à l'endroit de l'amendement 5, la commission parlementaire propose de procéder à la modification de la loi de 1965 afin de donner, dans une loi, une base légale à la taxe relative à la réservation et à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé et d'y faire figurer les exceptions. Il est dès lors proposé de modifier l'article 1^{er}, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé.

Il est ainsi proposé de compléter l'article 3 par deux alinéas afin d'y faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé. Cette exception figure actuellement à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers dans sa teneur prévue dans le projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971.

Une deuxième exemption du paiement de la taxe est prévue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation en cas de vol attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Article 42 nouveau

Afin de faire droit à une remarque du Conseil d'État, la commission propose encore d'insérer un nouvel article 42 dans le projet avec le libellé qui suit :

« Art. 42. L'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

À l'alinéa 1^{er}, première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. » ».

Une lettre d'amendement est à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire.

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Tunnel Schieburg Avancement des travaux

Commission de la Mobilité et
des Travaux publics
23.03.2023



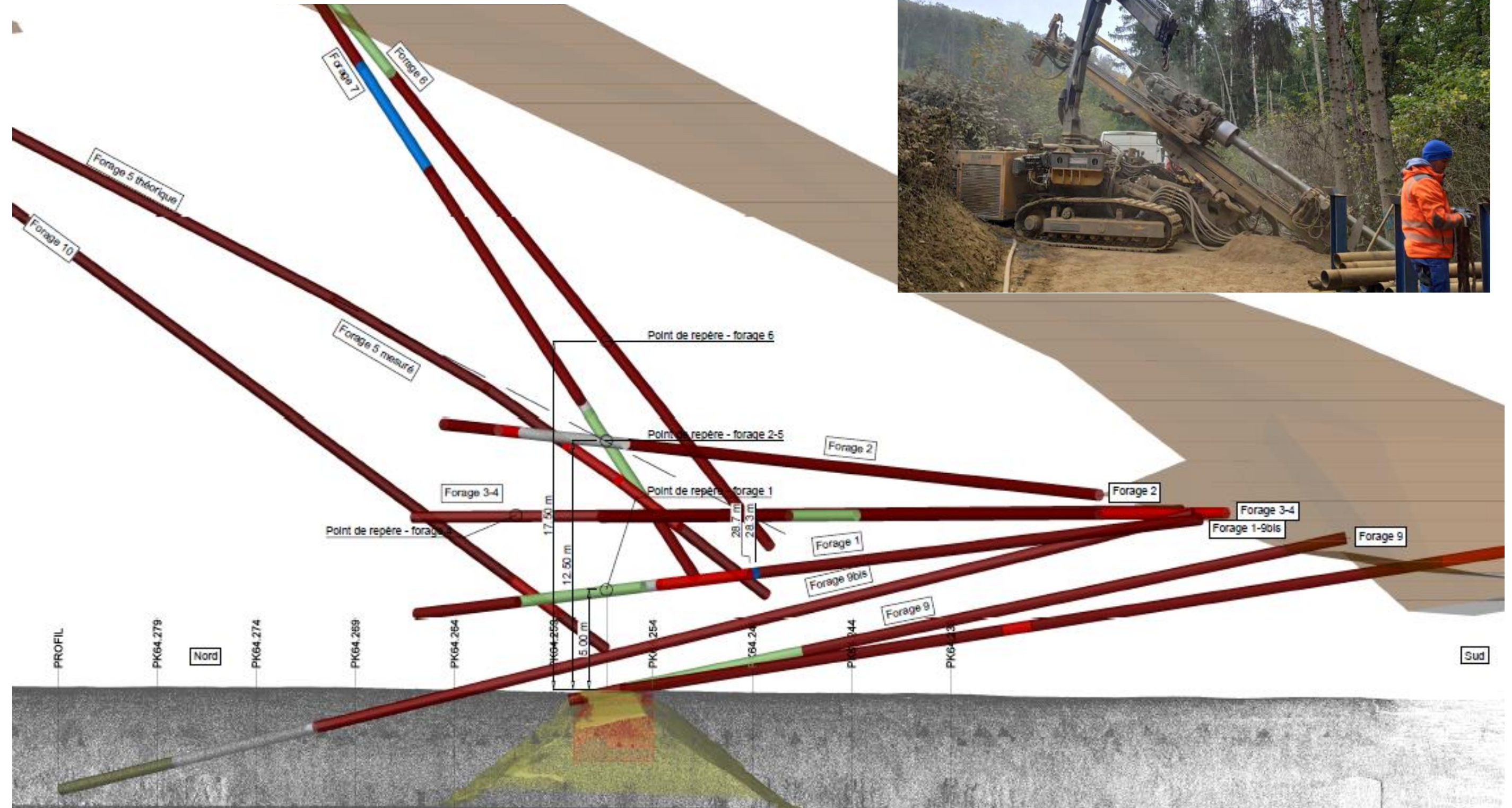
- Incident : éboulement dans le tunnel Schieburg entre Kautenbach et Wilwerwiltz le 27 août 2022
- L'incident s'est produit durant une période de fermeture du tronçon concerné afin de réaliser, entre autres, des travaux de maintenance au niveau de ce tunnel
- Les dispositifs de sécurité étaient en place et aucune personne n'a été blessée lors de l'incident
- Depuis, la circulation ferroviaire est interrompue entre Kautenbach et Clervaux



- Réalisation de 11 forages d'une profondeur entre 50 – 75 mètres
- Réalisation de divers passages caméras pour aider à localiser la cavité issue de l'éboulement
- Réalisation de scans laser pour exclure tout mouvement de la voûte suite à l'incident

Constats :

- Impossible de localiser une cavité nette
- Les sondages effectués indiquent une grande masse instable d'éléments rocheux encastrés

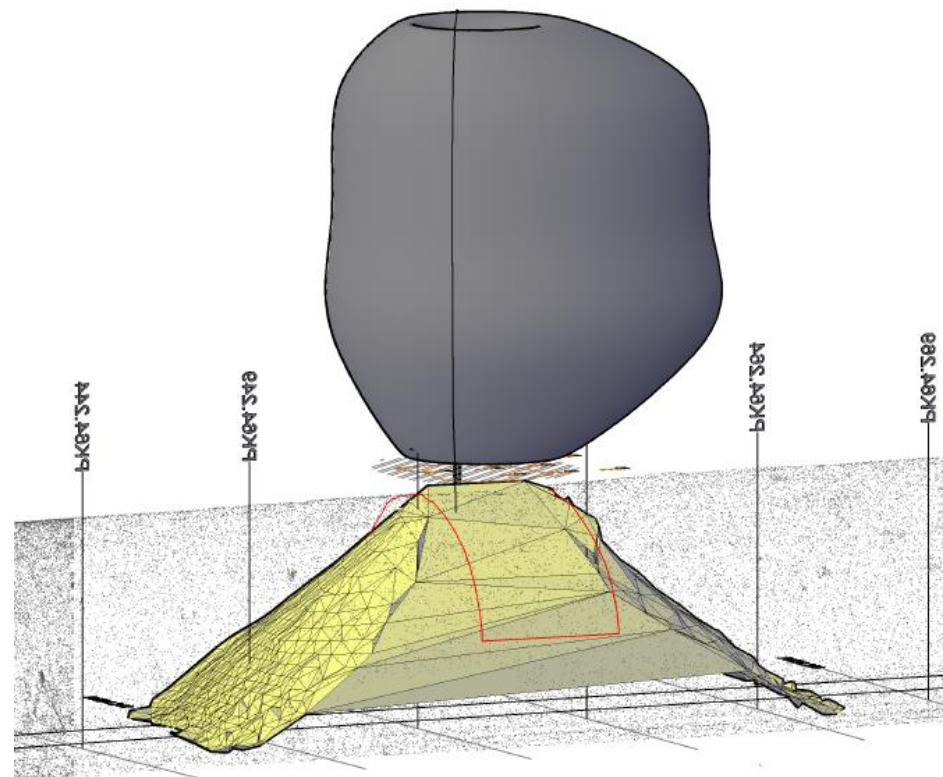


1. Stabilisation et consolidation du tas d'éboulis sur la voie moyennant un coulis béton et béton projeté et réalisation d'un accès provisoire pour poids lourds pour permettre la livraison et l'évacuation de matériel

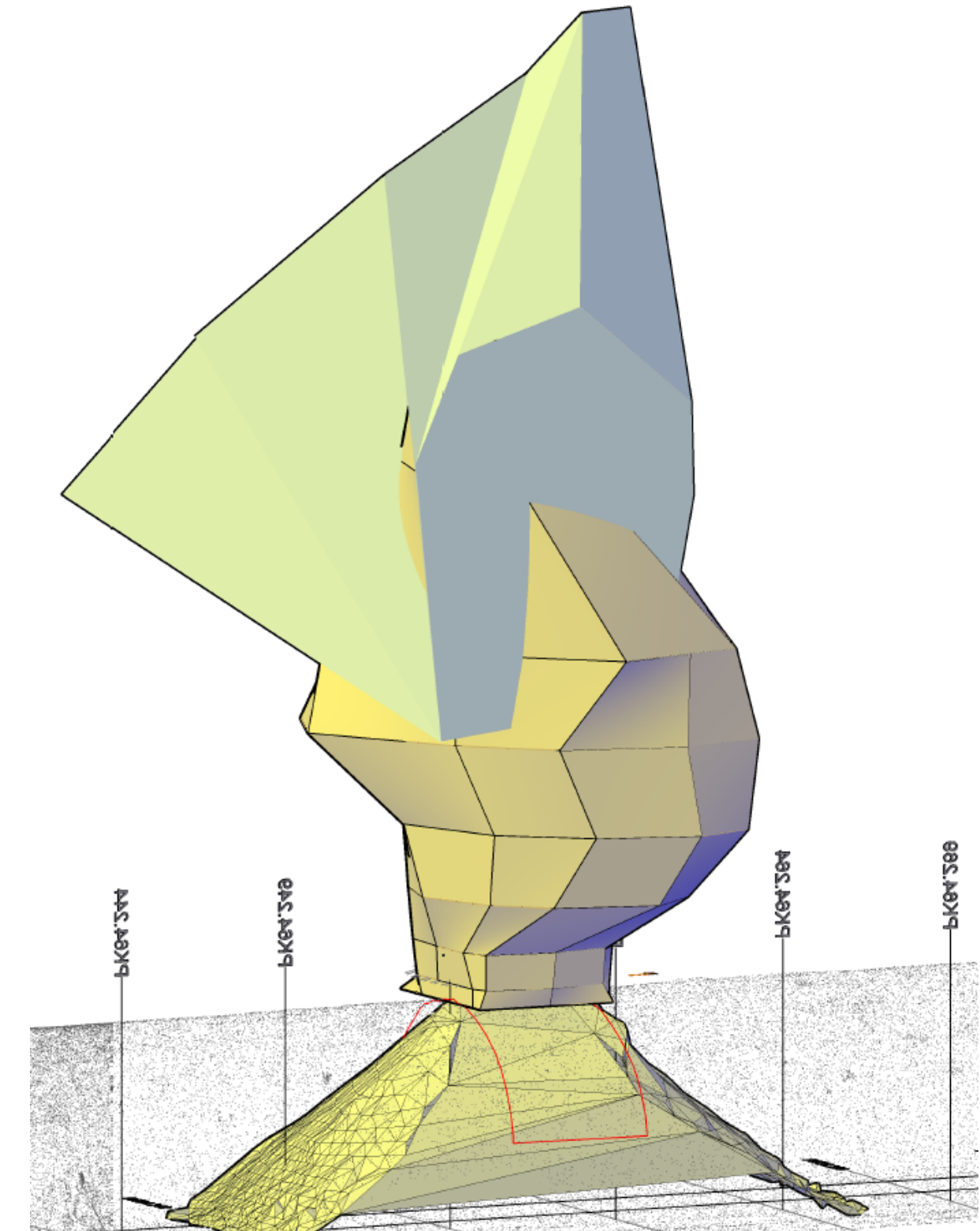


2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

- Le premier forage avec injection a eu lieu le 23 janvier 2023
- Démarrage des injections directement entamé pour permettre une remise état dans leur meilleurs délais,
- Suite à des analyses tomographiques (électriques et sismologiques) complémentaires la zone altérée s'est avérée plus étendue qu'estimée initialement



Estimation initiale de la zone altérée suite aux premiers forages de reconnaissance (10 forages et injections prévus)



Estimation de la zone altérée suite aux résultats géophysiques du 21.12.2022 (59 forages et injections prévus)

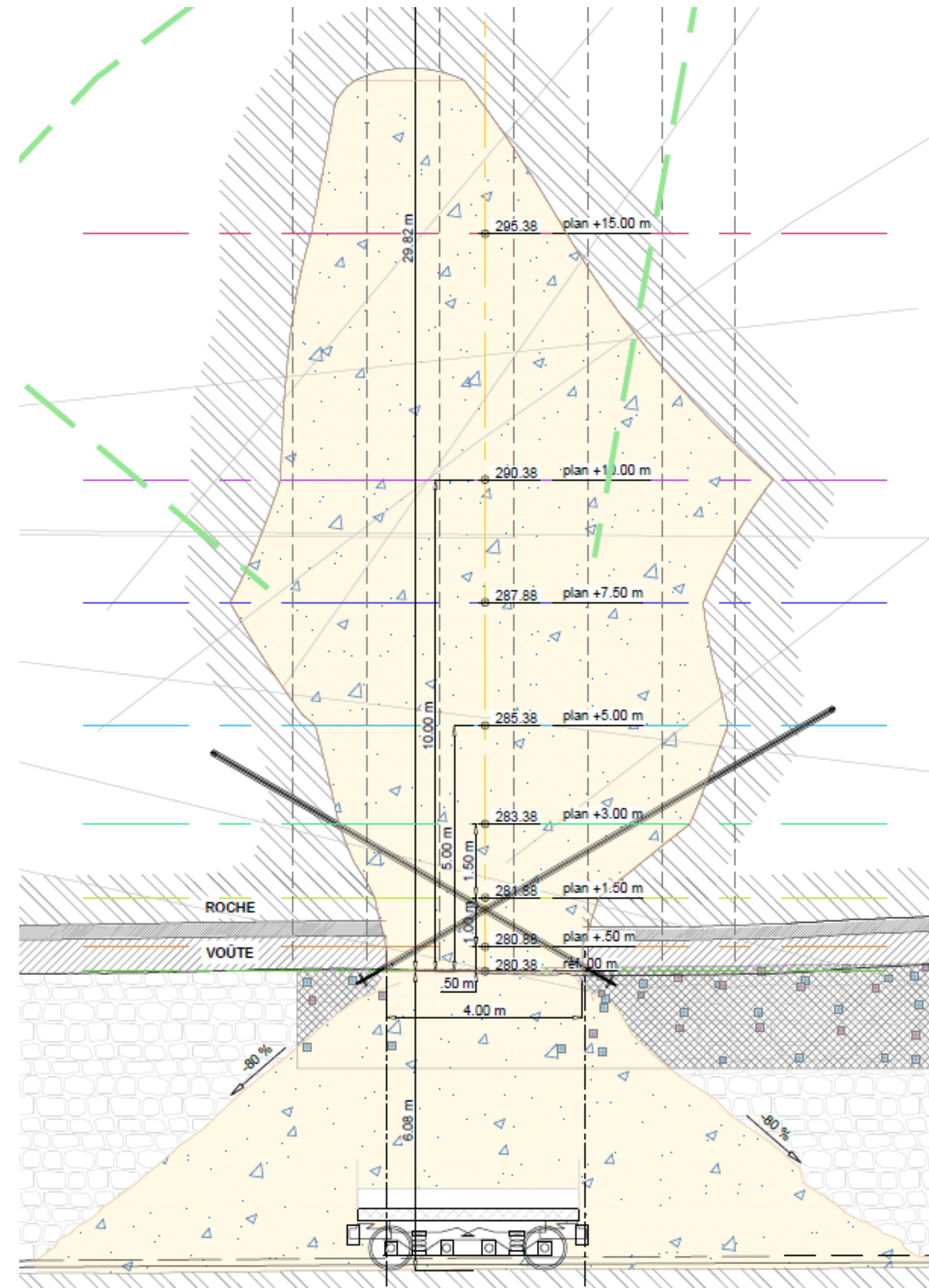
2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

Les 59 forages et injections sont répartis sur différents paliers (+0.5, +1.5, +3.0 m, +5.0m, +7.5m, +10m et +15m) pour couvrir la partie inférieure de la zone altérée.

Vu le nombre croissant de forages une deuxième machine de forage et d'injection est arrivée sur chantier le 23 janvier 2023

Les travaux de forage sont réalisés en 2 postes de 10h 6 jours sur 7

Les travaux d'injection sont réalisés en 1 seul poste 6 jours sur 7 dû au temps de prise du béton





2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

Suivant planning pour la réouverture du tunnel planifié pour le 17 avril 2023, l'ensemble des forages et injections sur les niveaux **0,5m** et **1,5m planifiés** avaient été réalisés pour le 13 février 2023.

(8 injections avec un volume de 50m³)

Les travaux de la dépose du béton projeté du tas côté nord ont été entrepris le 13 février 2023 en vue de l'étape 3.

Constat : Orifice de l'éboulement non consolidé

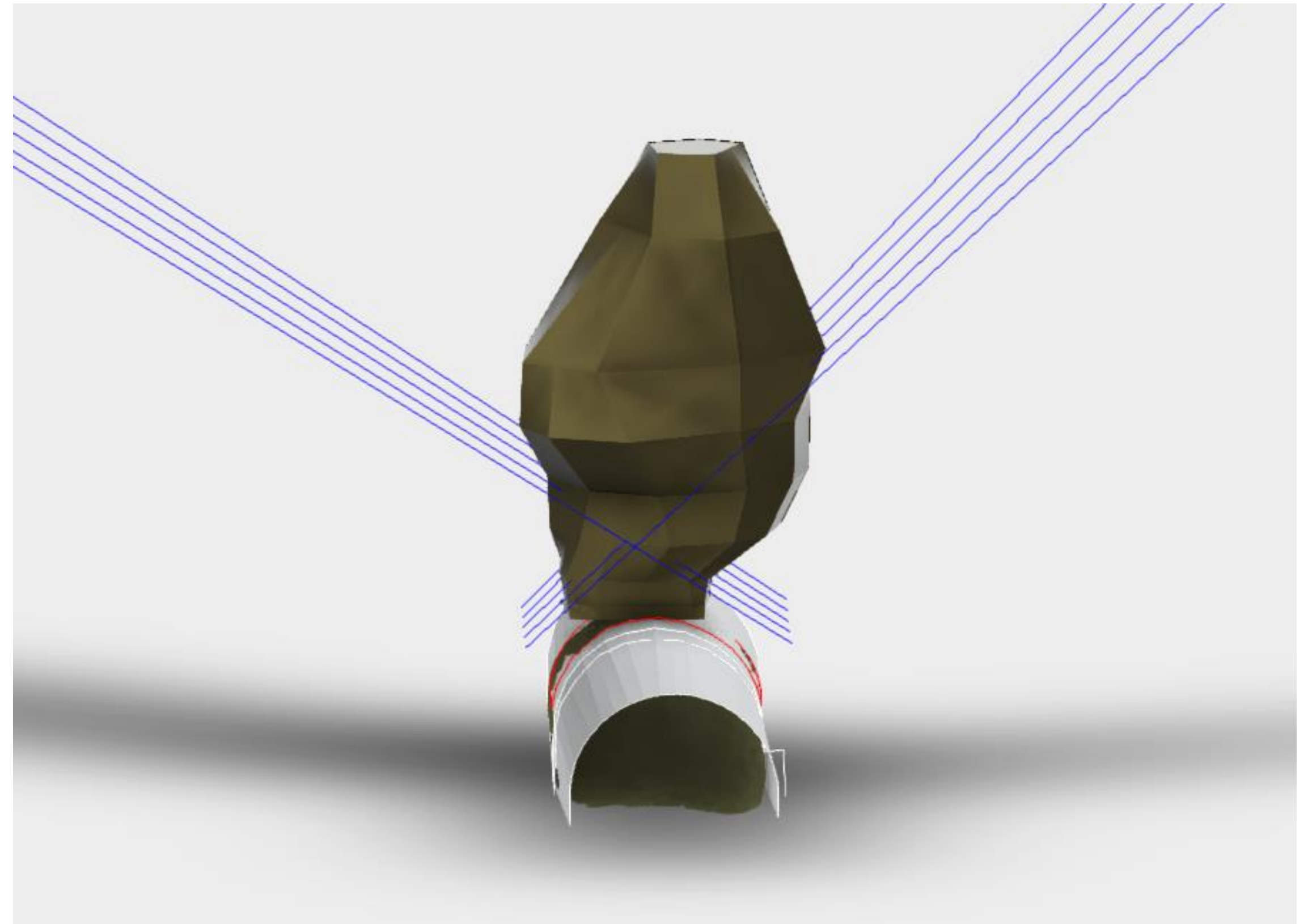


2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

- Suite au constat du 13 février 2023, 6 forages et injections sur le palier 0.5m et de 9 forages et injections sur le palier 1.5m ont été rajoutés (travaux terminés depuis le 16 mars 2023)
- Changement partiel du concept d'ancrage pour solidariser la zone injectée avec la roche seine (10 barres d'ancrages à réaliser depuis l'extérieur)

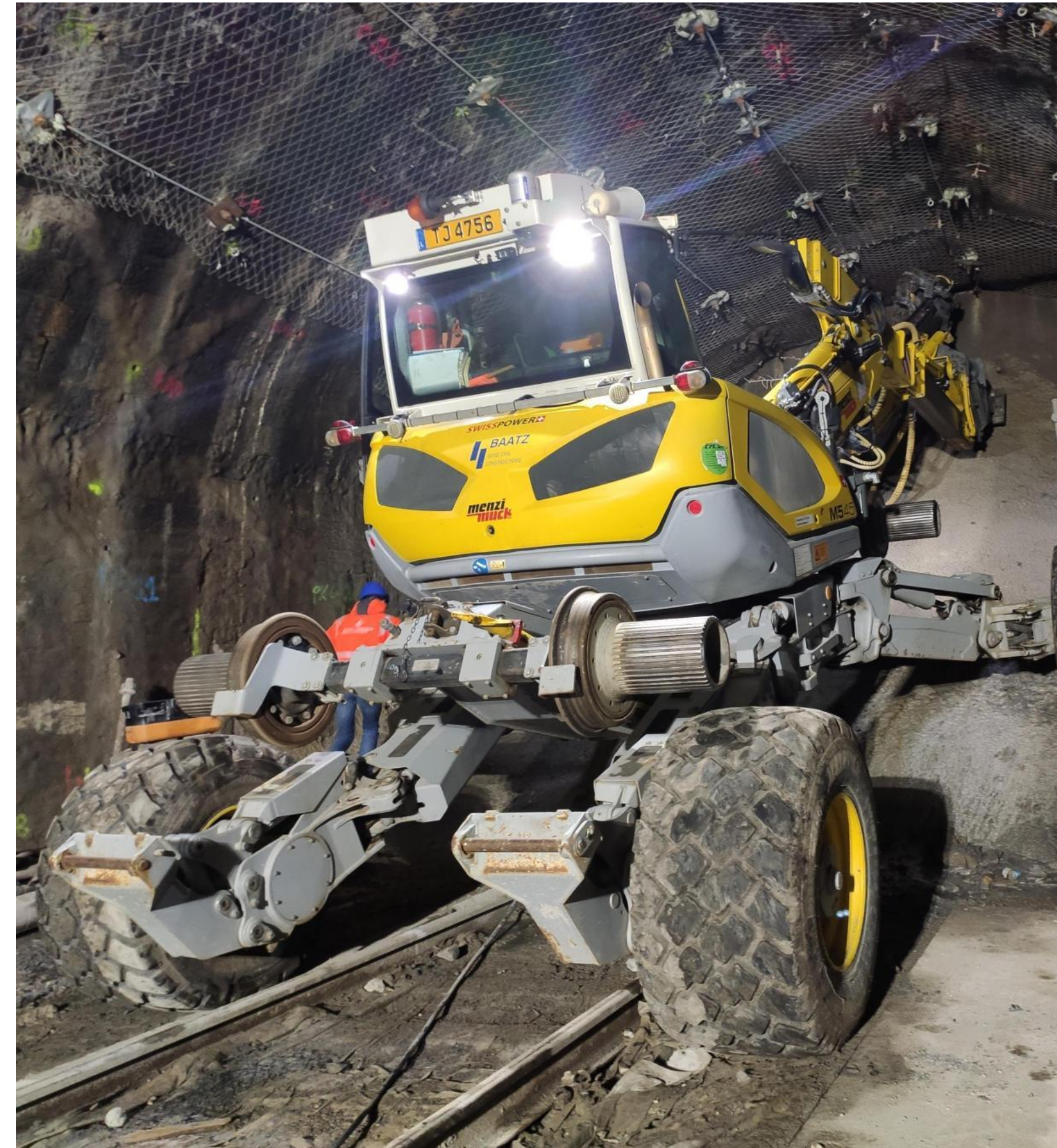
A ce jour

- 35 forages d'une longueur totale de 2817m réalisés
- 33 injections d'un volume total de 225m³

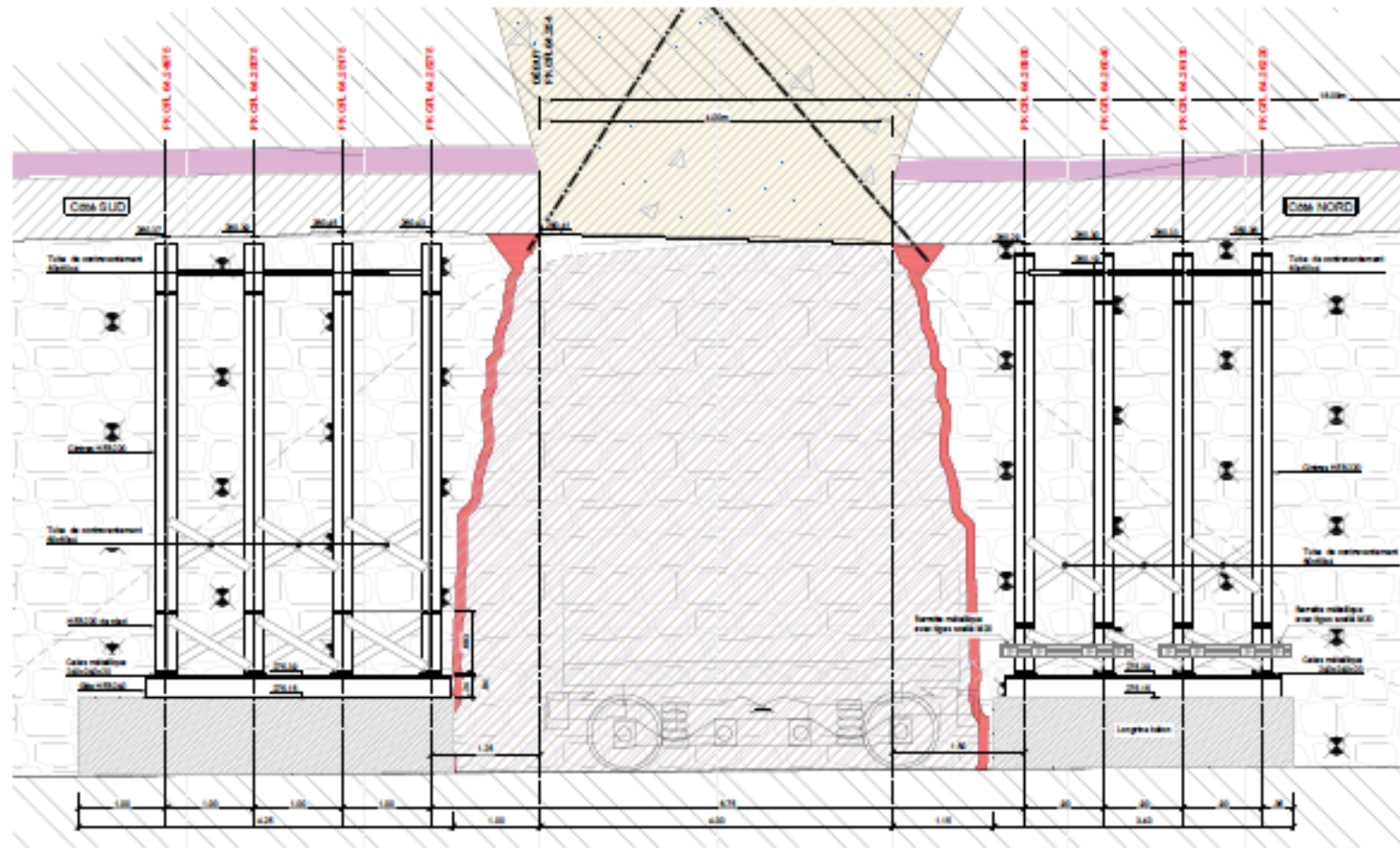


2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

Vérification par carottage de l'efficacité des injections réalisées dans la zone altérée de la roche au dessus du tunnel, en cours depuis le 22 mars 2023.



3. Réalisation de longrines de fondation et pose de cintres provisoires déjà préparés pour stabiliser les lieux lors de l'évacuation des débris altérés

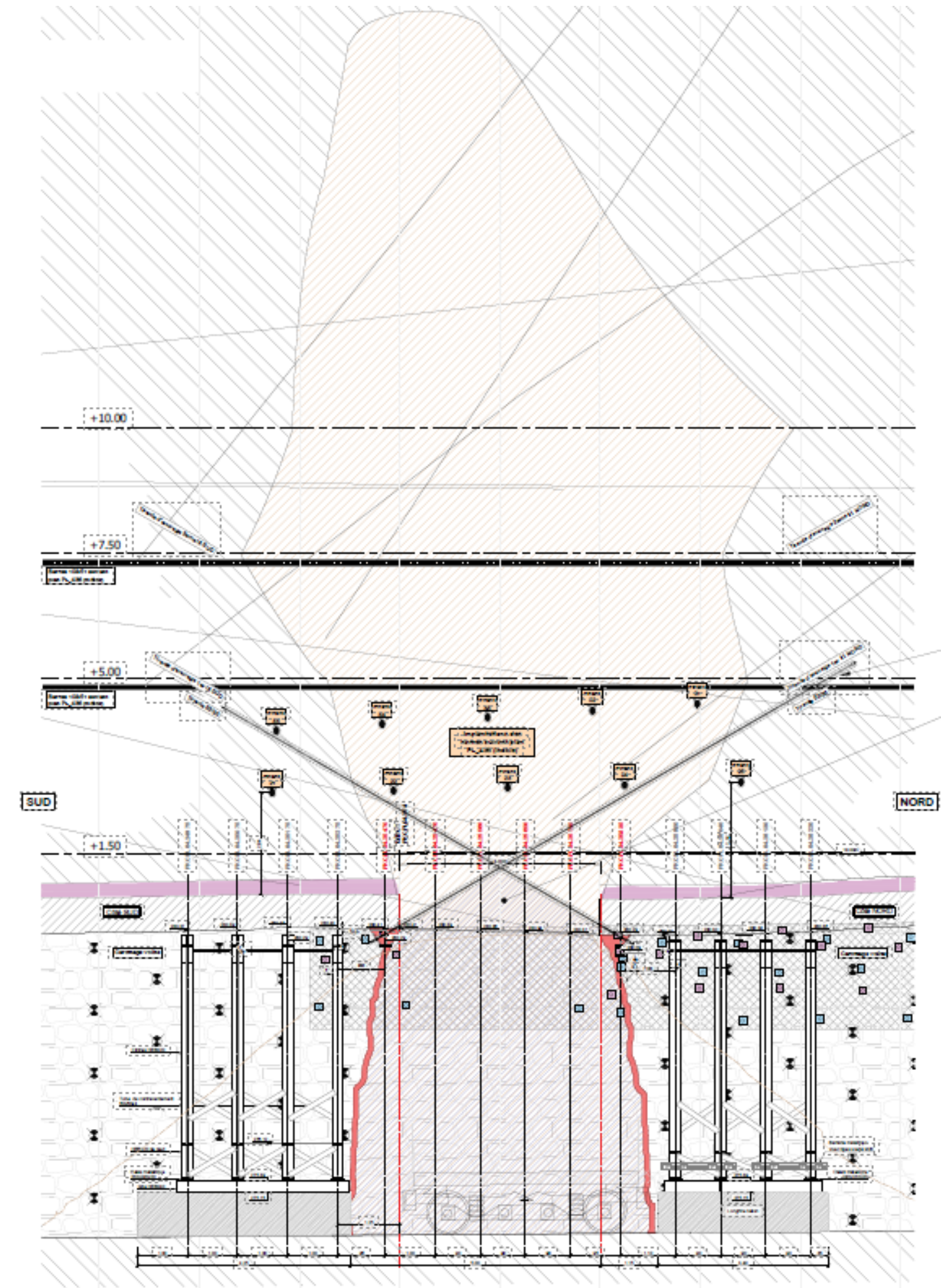


Travaux planifiés en 3 postes 7 jours sur 7

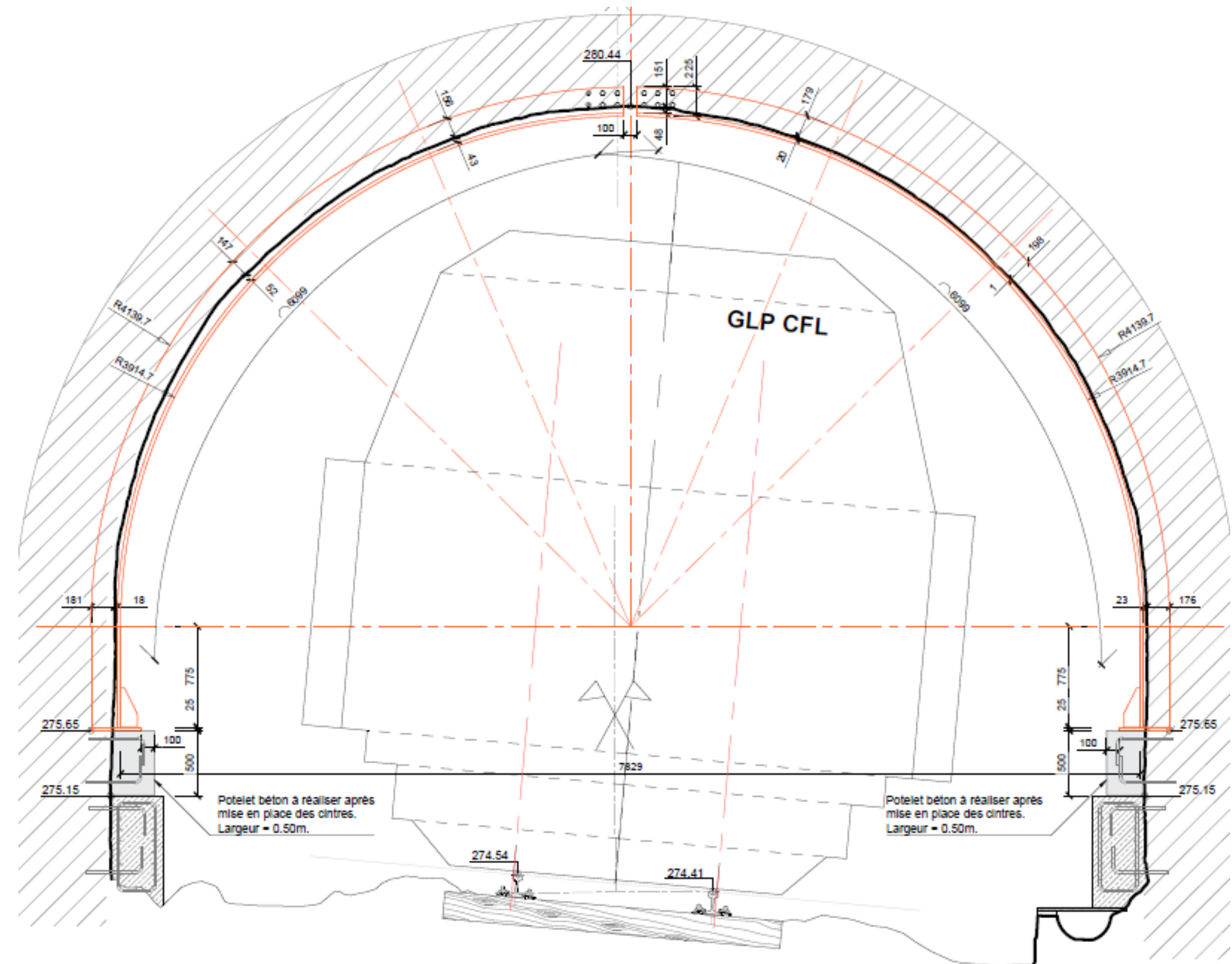
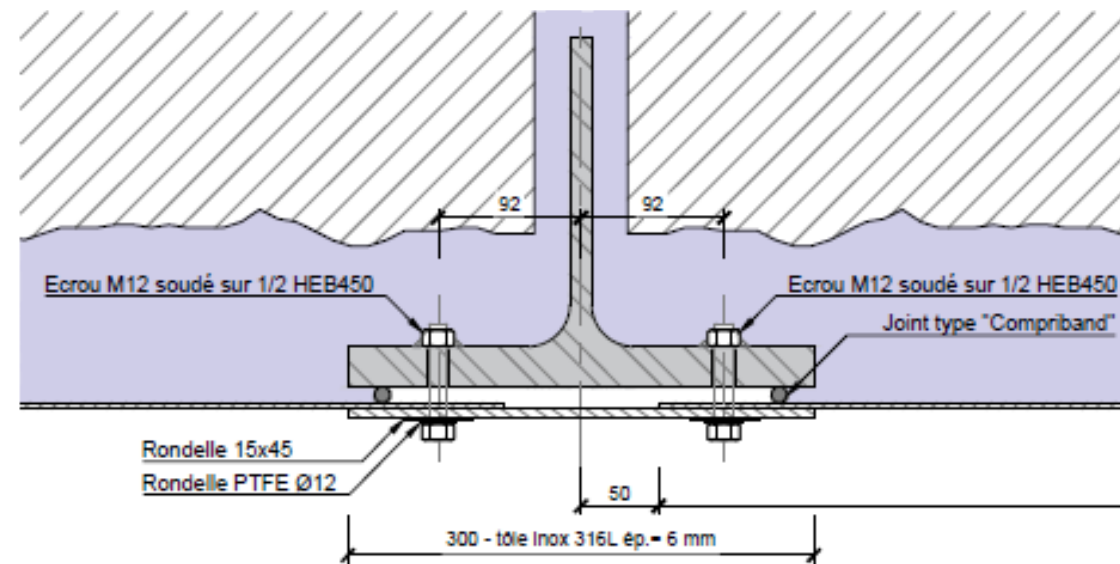


4. Mise en place d'ancrages pour solidariser les éléments injectés avec la zone saine de la roche depuis l'intérieur du tunnel et achèvement des ancres depuis l'extérieur

Travaux planifiés en 3 postes 7 jours sur 7



5. Reprofilage de la voûte du tunnel
 6. Pose de cintres définitifs
 7. Dépose des ceintres provisoires
 8. Remise en état des infrastructures ferroviaires (voies, Installations de traction électrique)
- Travaux de finition



Travaux planifiés en 3 postes 7 jours sur 7