

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

Session ordinaire 2006-2007

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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS**

(25.9.2007)

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

\*

**I. ANTECEDENTS**

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

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

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

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

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

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

\*

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

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

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

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

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

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

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

### **Situation au Luxembourg**

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

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

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

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

\*

### **III. TRAVAUX PARLEMENTAIRES**

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

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

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

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

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

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

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

\*

#### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Intitulé*

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

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

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

##### *Article 1er*

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

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

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

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

##### *Article 2*

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

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

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

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

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

### Article 3

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

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

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

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

### Article 4

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

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

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

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

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

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

### Article 5

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

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

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

### Article 6

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

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

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

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

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

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

#### *Article 7*

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

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

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

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

#### *Article 8*

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

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

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

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

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

#### *Article 9*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Article 10*

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

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

#### *Article 11*

L'article 11 vise les tunnels déjà en exploitation.

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

#### *Article 12*

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Article 13*

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

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

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

#### *Article 14*

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

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

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

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

#### *Article 15*

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

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

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

#### *Article 16 (supprimé)*

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

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

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

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

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

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

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

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

*Article 17 (nouveau)*

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

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

\*

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

\*

## TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 2. *Définitions***

Au sens de la présente loi on entend par:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 6. Agent de sécurité**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 7. Entité de contrôle**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 12. Contrôles périodiques**

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

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

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

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

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

**Art. 13. Analyse des risques**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 15. Etablissement de rapports**

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

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

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

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

**Art. 16. Dispositions modificatives**

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

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

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

**Art. 17. *Intitulé abrégé***

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

Luxembourg, le 25 septembre 2007

*Le Président-Rapporteur,*  
Lucien CLEMENT

