

N° 5666**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

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

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

* * *

*(Dépôt: le 4.1.2007)***SOMMAIRE:**

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

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux Publics et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Travaux Publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen et modifiant

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

Palais de Luxembourg, le 21 décembre 2006

Le Ministre des Travaux Publics,

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

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

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

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

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

Art. 2. *Définitions*

Au sens de la présente loi on entend par:

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

Art. 3. *Mesures de sécurité*

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

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

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

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

Art. 4. *Autorité administrative*

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

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

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

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

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

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

Art. 5. Gestionnaire du tunnel

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

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

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

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

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

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

Art. 6. Agent de sécurité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7. Entité de contrôle

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

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

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

Art. 8. Notification de l'autorité administrative

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 11. Tunnels déjà en exploitation

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

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

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

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

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

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

Art. 12. Contrôles périodiques

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

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

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

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

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

Art. 13. Analyse des risques

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

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

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

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

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

Art. 14. Dérogation pour innovation technique

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

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

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

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

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

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

Art. 15. Etablissement de rapports

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 17. Dispositions modificatives

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

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

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

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

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Elle veille à ce que les tâches suivantes soient assurées:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Celui-ci fait partie du personnel gestionnaire des tunnels.

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

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

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

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

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

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

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

Les réunions auront lieu au moins deux fois par an.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1

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

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

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

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

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

Article 2

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

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

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

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

Article 3

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

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

Article 4

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

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

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

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

Article 5

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

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

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

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

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

Article 6

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

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

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

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

Article 7

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

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

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

Article 8

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

Articles 9, 10 et 11

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

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

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

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

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

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

Article 12

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

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

Article 13

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

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

Article 14

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

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

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

Article 15

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

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

Article 16

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

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

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

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

Article 17

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