



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 28 avril 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 15 mars et des 14 et 21 avril 2010
2. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
3. Echange de vues avec des représentants gouvernementaux au sujet des conséquences de l'éruption volcanique en Islande
4. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. André Hoffmann, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Georges Molitor, M. Max Nilles, Mme Carla Oliveira, M. Frank Reimen, M. Claude Waltzing, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

- 1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 15 mars et des 14 et 21 avril 2010**

Les procès-verbaux des réunions des 15 mars et des 14 et 21 avril 2010 sont adoptés.

2. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées

Le projet de loi sous rubrique a été déposé par le Gouvernement précédent en date du 13 mars 2009 et le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 23 mars 2010.

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. En bref, le projet de loi a deux objectifs :

1. modifier la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées afin d'adapter les cadres et l'organisation de cette administration aux évolutions des techniques, du trafic, de la formation académique ainsi qu'aux changements qu'a subis le pays depuis 1974 dans le domaine de ses infrastructures ;
2. régler certaines situations individuelles d'agents de l'administration qui ont été engagés sous le régime des employés de l'Etat, faute de vacances d'emploi dans les carrières des fonctionnaires.

Les membres de la commission parlementaire analysent tout d'abord certains des commentaires émis par le Conseil d'Etat dans ses considérations générales. A cet égard, il est précisé que ces remarques de la Haute Corporation sont des considérations purement politiques et qu'elles sont donc adressées au Ministre. Les fonctionnaires du Ministère ne souhaitent pas prendre position en l'absence de ce dernier.

En premier lieu, le Conseil d'Etat constate que la base légale de l'Administration des Ponts et Chaussées a été modifiée à de nombreuses reprises afin d'adapter l'organisation de cette administration aux évolutions des techniques, du trafic, de la formation académique ainsi qu'aux changements qu'a subis le pays depuis 1974 dans le domaine de ses infrastructures. La Haute Corporation est en outre d'avis que les décisions politiques mal coordonnées sont l'un des facteurs principaux qui a exigé des adaptations constantes de la part de l'Administration des Ponts et Chaussées et que l'administration a ainsi été confrontée de façon continue à la nécessité de faire face à des changements répétés provoqués par ces décisions politiques.

Le Conseil d'Etat soulève ensuite la question de la répartition interne des compétences au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Il note en effet que le projet de loi sous rubrique a été élaboré à une époque où les Ministères des Travaux publics et des Transports étaient des entités distinctes attribuées à deux ministres différents. Depuis l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères, ces deux départements font partie du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, bien que les compétences attribuées au Ministre soient compartimentées en « attributions relevant des compétences en matière de transports » et en « attributions relevant des compétences en matière de travaux publics ». Dans ce contexte, la Haute Corporation se demande si cette distinction en compétences différentes fait survivre les clivages des anciens ministères.

Plusieurs membres de la Commission jugent les remarques du Conseil d'Etat extrêmement pertinentes et constatent que les regroupements opérés au niveau des ministères n'ont pas été suivis sur le terrain. Sur base d'exemples concrets, ils mettent en avant que les divisions subsistent et engendrent inévitablement des difficultés d'application dès que plusieurs administrations sont concernées par un projet. Les fonctionnaires du Ministère expliquent

qu'il existe une très bonne collaboration entre les différents départements et font valoir que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a justement été mis en place pour régler ces questions de coordination et appréhender les problèmes de manière horizontale.

Dans ce contexte et suite à une question afférente, les représentants du Ministère signalent que, pour les travaux de planification d'un tram léger à Luxembourg, un groupement d'intérêt économique (GIE) a été mis en place en juin 2007. Ils précisent que cette solution a justement été retenue, car plusieurs administrations, ainsi que la ville de Luxembourg, sont concernées par le projet.

*

La question de la dénomination de l'Administration des Ponts et Chaussées est soulevée. Certains estiment que ce nom n'est plus d'actualité, car il ne reflète pas la totalité des missions de l'Administration. En effet, l'Administration des Ponts et Chaussées est plutôt une « administration des infrastructures », qui ne s'occupe pas simplement des « ponts » et des « chaussées », mais qui prend en charge des missions bien plus vastes de planification, de construction, d'aménagement, d'entretien,... Suite à un bref échange de vues, il apparaît cependant que ni les représentants de ladite administration, ni la majorité des membres de la commission parlementaire ne soient en faveur d'un changement d'appellation.

*

Les membres de la Commission examinent les articles du projet de loi sur base d'un texte juxtaposé élaboré par les services du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

(Note du Secrétariat : les propositions du Conseil d'Etat que le Ministère propose de retenir sont soulignées tandis que les propositions d'amendements sont soulignées et en gras)

Article 1^{er}

L'article 1er énumère les attributions de l'administration. Il est repris en partie de la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées. Toutefois, il comporte quelques nouveautés. Ainsi, il offre la possibilité de confier à l'Administration des Ponts et Chaussées la conception, la réalisation et la surveillance de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ou sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques. Comme dans le passé, l'administration peut assurer la construction et la surveillance de la voirie communale et de ses dépendances pour le compte des communes. Le texte de l'article 1^{er} dans sa version initiale est le suivant :

Art. 1er. *L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.*

Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ou de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:

pour compte de l'Etat:

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour bus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

pour compte de l'Etat et pour compte des communes:

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée et
- des opérations topographiques, photogrammétriques et le mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil.

pour compte des communes, dans les limites tracées ci-dessus:

- la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que la surveillance des travaux.

pour le compte de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques ou d'établissements publics:

- la conception, la construction et la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

L'article 1^{er} suscite plusieurs observations de la part du Conseil d'Etat :

- A partir du moment où tout travail de génie civil pour compte de l'Etat entre dans les attributions de l'administration, la partie de texte de l'alinéa 3 de l'article 1^{er} commençant par les termes « pour compte de l'Etat » pourrait être supprimée. Dans le même alinéa 3, la partie de texte introduite par les termes « pour compte de l'Etat et pour compte des communes » deviendrait « pour compte des communes » et serait réunie avec la partie de texte qui la suit (commençant par les termes « pour compte des communes, dans les limites tracées ci-dessus: ... », intitulé qui serait supprimé).
- Le Conseil d'Etat est d'accord avec la possibilité de faire intervenir l'Administration des Ponts et Chaussées dans la conception et la réalisation de travaux pour compte de communes ne disposant pas des services techniques adéquats. Il insiste cependant pour que ces interventions fassent l'objet d'une facturation mettant les frais de l'intervention à charge des bénéficiaires réels et pour que l'article 1^{er} crée la base légale afférente. Si certains membres de la Commission du Développement durable peuvent comprendre cette remarque du Conseil d'Etat, d'autres au contraire la jugent inacceptable, car la collaboration a toujours été exemplaire entre l'Administration des Ponts et Chaussées et les administrations communales. Etant donné que le Conseil d'Etat insiste sur ce point, le Ministère a élaboré une proposition de texte pour créer la base légale de cette facturation (voir ci-dessous le texte suggéré). Les membres de la Commission souhaitent, à ce stade, ne pas prendre de décision définitive et décident d'entendre la prise de position de Monsieur le Ministre en la matière.
- la Haute Corporation estime que la catégorie des travaux « pour le compte de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques ou d'établissements publics » est superflue. Les sociétés et établissements publics visés exécutent les missions qui leur

sont confiées également pour compte de l'Etat, tout comme l'Administration des Ponts et Chaussées. A l'égard de ces sociétés et établissements, c'est l'Etat qui détient le pouvoir de décision. Pour ce qui est des sociétés visées, leur capital est détenu soit entièrement, soit très largement par l'Etat, qui est donc le décideur réel. Les entités visées travaillent manifestement pour l'Etat, directement ou indirectement. C'est pour le même bénéficiaire final qu'elles agissent. Les missions relevant de la conception, la construction et la surveillance de grands travaux d'infrastructure ne peuvent être que des missions figurant parmi celles énumérées sous la rubrique « pour compte de l'Etat ».

- Le Conseil d'Etat constate que les administrations de l'Etat se voient imposer pour l'accomplissement journalier de leurs missions un appareil procédural lourd, notamment en matière de marchés publics et de gestion financière. L'Etat se décharge ensuite de certaines missions sur les établissements publics au motif de la plus grande flexibilité offerte par leur encadrement légal. La confiance ainsi témoignée à la flexibilité arrive cependant à ses limites lorsqu'il s'agit de la réalisation de travaux de conception, de construction, d'entretien et de surveillance des grandes infrastructures. Les travaux en question doivent faire retour à une administration agissant selon les règles normales de l'Etat en matière de budget et de marchés publics. Le Conseil d'Etat estime surprenante cette approche de départager le travail entre les établissements publics largement dégagés des méthodes de gestion propres aux administrations de l'Etat et des contrôles qui les accompagnent, et une administration traditionnelle astreinte au respect d'un ensemble de règles de fonctionnement complexes. Dans ce contexte, la Haute Corporation estime nécessaire de repenser fondamentalement le fonctionnement des structures de l'Etat et de libérer l'Administration des Ponts et Chaussées des contraintes législatives qui alourdissent son action journalière. La Commission souhaite également entendre la prise de position de Monsieur le Ministre sur ce point.
- Le dernier alinéa de l'article 1^{er} est superflu, puisque le recours aux services prestés par le secteur privé est ouvert à tous les services de l'Etat, évidemment dans la limite des crédits budgétaires autorisés par la Chambre des Députés.

Le Conseil d'Etat suggère une nouvelle formulation de texte pour l'article 1^{er}, que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de retenir partiellement, en donnant à l'article 1^{er} la teneur suivante :

Art. 1er. *L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.*

Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes :

pour compte de l'Etat:

- *la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;*
- *la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;*
- *la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;*
- *la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;*
- *la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;*
- *la planification et la construction des pistes cyclables;*
- *l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;*

- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes :

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article :

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

Les prestations exécutées dans le cadre de la réalisation de projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance de ces travaux ne peuvent se faire que contre facturation suivant un barème à fixer par voie de règlement ministériel. Le produit de ces interventions apparaîtra au budget des recettes.

Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

Article 2

L'article 2 arrête la dépendance hiérarchique de l'administration et définit la compétence et les responsabilités du directeur qui est secondé par deux directeurs adjoints.

Le Conseil d'Etat suggère le libellé suivant, que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de retenir :

Art. 2. *L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.*

Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique. Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.

Article 3

L'article 3 fixe la structure de l'administration et, dans sa version initiale, est libellé comme suit :

Art. 3. *L'administration comprend la direction et les divisions suivantes:*

- la division des travaux neufs;
- la division de la voirie Nord;
- la division de la voirie Sud;
- la division des ouvrages d'art;
- la division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic;
- le laboratoire;

- la division des géomètres et de la photogrammétrie;
- le service géologique de l'Etat;
- la division des ateliers centraux et
- la division informatique et gestion.

Le Conseil d'Etat demande la suppression de l'énumération des diverses sous-divisions de l'administration.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose d'amender cet article et de le libeller comme suit :

Art. 3 En dehors de la direction, l'administration comprend des divisions dont la création et les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal. La direction peut - sous l'approbation du ministre compétent – arrêter un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.

Article 4

L'article 4 définit les missions et attributions de la direction et des dix divisions et prévoit de fusionner en cas de nécessité les divisions de la voirie Nord et Sud pour ne plus former qu'une seule entité. En outre, il offre la possibilité de fixer les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration par voie de règlement d'ordre interne.

Le Conseil d'Etat est d'avis que le contenu de l'article 4 devrait disparaître du projet de loi et préférerait que le texte soit inséré dans un règlement grand-ducal.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de biffer cet article.

Article 5

L'article 5 règle la situation de l'agent de sécurité prévu à l'article 6 de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et qui aux termes de cette loi „fait partie du personnel du gestionnaire du tunnel“ mais „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“. Selon le Conseil d'Etat, la mesure proposée par cet article règle une question d'organisation interne de l'administration et n'a par conséquent pas sa place dans un texte de loi.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de biffer cet article.

Article 6 initial (nouvel article 4)

Cet article prévoit toutes les carrières qui pourraient s'avérer utiles pour garantir le bon fonctionnement de l'administration. Les différentes carrières prévoient les fonctions telles qu'elles sont inscrites à la loi modifiée du 22 mars 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

La Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler et l'article se lira comme suit :

Art. 6. En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants :

Dans la carrière supérieure de l'administration

(1) *carrière de l'ingénieur :*

des ingénieurs première classe

*des ingénieurs-chefs de division
des ingénieurs principaux
des ingénieurs-inspecteurs
des ingénieurs*

*(2) carrière de l'attaché de Gouvernement :
des conseillers de direction première classe
des conseillers de direction
des conseillers de direction adjoints
des attachés de Gouvernement premiers en rang
des attachés de Gouvernement*

*(3) carrière de l'ingénieur-conducteur :
des ingénieurs-conducteurs principaux
des ingénieurs-conducteurs inspecteurs
des ingénieurs-conducteurs*

*(4) carrière du chargé d'études-informaticien :
des conseillers-informaticiens première classe
des conseillers-informaticiens
des conseillers-informaticiens adjoints
des chargés d'études-informaticiens principaux
des chargés d'études-informaticiens*

Dans la carrière moyenne de l'administration

*(5) carrière du chimiste :
des chimistes*

(6) carrière de l'ingénieur technicien:

a) services techniques:

*des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang
des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
des ingénieurs techniciens-inspecteurs
des ingénieurs techniciens principaux
des ingénieurs techniciens*

b) services des ateliers:

trois chefs d'atelier

*(7) carrière de l'informaticien diplômé:
des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang
des inspecteurs-informaticiens principaux
des inspecteurs-informaticiens
des chefs de bureau-informaticiens
des chefs de bureau-informaticiens adjoints
des informaticiens principaux
des informaticiens diplômés*

*(8) carrière du technicien diplômé:
des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang
des inspecteurs techniques principaux
des inspecteurs techniques
des chefs de bureau techniques
des chefs de bureau techniques adjoints
des techniciens principaux
des techniciens diplômés*

*(9) carrière du rédacteur:
des inspecteurs principaux 1ers en rang
des inspecteurs principaux
des inspecteurs
des chefs de bureau
des chefs de bureau adjoints
des rédacteurs principaux*

des rédacteurs

Dans la carrière inférieure de l'administration

- (10) carrière de l'expéditionnaire technique:
des premiers commis techniques principaux
des commis techniques principaux
des commis techniques
des commis techniques adjoints
des expéditionnaires techniques*
- (11) carrière de l'expéditionnaire-informaticien:
des premiers commis-informaticiens principaux
des commis-informaticiens principaux
des commis-informaticiens
des commis-informaticiens adjoints
des expéditionnaires-informaticiens*
- (12) carrière de l'expéditionnaire:
des premiers commis principaux
des commis principaux
des commis
des commis adjoints
des expéditionnaires*
- (13) carrière de l'artisan:
des artisans dirigeants
des premiers artisans principaux
des artisans principaux
des premiers artisans
des artisans*
- (14) carrière du cantonnier:
des chefs de brigade dirigeants
des chefs de brigade principaux
des chefs de brigade
des sous-chefs de brigade
des chefs-cantonniers
des cantonniers*
- (15) carrière du concierge:
des concierges surveillants principaux
des concierges surveillants
des concierges.*

Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.

Article 7 initial (nouvel article 5)

Cet article permet de compléter le cadre prévu à l'article précédent par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins de l'administration et dans les limites des crédits budgétaires. Afin de permettre à l'administration d'adapter ses effectifs à l'évolution de ses missions, le projet de loi ne fixe pas de limite au nombre de fonctionnaires pouvant être occupés dans les différentes carrières. La limitation des engagements nouveaux de personnel est donc opérée annuellement par la loi budgétaire à laquelle il appartient d'autoriser des engagements supplémentaires.

Le Conseil d'Etat constate que l'alinéa 2, en proposant une solution en cas de difficultés de recrutement d'un agent pour la fonction de chef d'atelier, et en ne prévoyant pas des difficultés comparables pour l'occupation d'autres postes, ouvre sans le dire une possibilité de « carrière ouverte » non couverte par les textes généraux réglant cette matière.

Outre la modification du renvoi à l'article 6, qui devient un renvoi à l'article 4, le libellé de cet article reste inchangé :

Art. 7. *Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.*

En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.

Article 8 initial (nouvel article 6)

Afin de ne pas surcharger la loi par des dispositions ayant trait aux conditions d'études, d'admission, de nomination et de promotion des fonctionnaires de l'administration, il a été jugé opportun de se limiter à créer une base habilitante, laissant le soin de déterminer le détail de ces questions à un règlement grand-ducal. En outre, il y a lieu de noter qu'une grande partie des conditions réglant l'accès au service de l'Etat et les détails concernant les différents examens sont déterminés par des dispositions édictées par le Ministère de la Fonction publique et de la Réforme administrative, de sorte que le règlement grand-ducal prévu à l'article sous rubrique peut se limiter aux conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler et l'article se lira comme suit :

Art. 8. *Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.*

Article 9 initial (nouvel article 7)

Cet article précise que les nominations aux fonctions supérieures au grade 8 sont réservées au Grand-Duc, alors que les nominations aux fonctions inférieures au grade 9 sont prises par le ministre de tutelle.

Le Conseil d'Etat est d'avis que le deuxième alinéa de l'article peut se limiter à mentionner la condition spécifique d'accès aux fonctions de directeur et de directeur adjoint et que la partie finale de la phrase (« ... sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil ») est superflue, puisque l'alinéa 1er règle la question pour toute l'administration.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose pourtant de maintenir ce bout de phrase. L'article sous rubrique se lirait donc comme suit :

Art. 7. *Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre compétent nomme aux autres emplois.*

Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.

Article 10 initial

Par le biais de cet article, il était prévu d'accorder aux cantonniers la qualité d'officier de police judiciaire, étant donné que ces derniers sont appelés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce que les cantonniers soient constitués officiers de police judiciaire, dans la mesure où il s'agirait de leur donner les pouvoirs nécessaires à imposer la discipline aux usagers de la route à l'occasion d'un chantier temporaire. Le fait de décerner des avertissements taxés présuppose que l'agent en charge ait le droit, par exemple, d'obliger un automobiliste à s'arrêter pour constater son identité et pour infliger, le cas échéant, un avertissement taxé. La prérogative de décerner des avertissements taxés présuppose l'existence d'un catalogue de contraventions donnant lieu à intervention et fondé sur des incriminations prévues dans la loi formelle. Le simple renvoi par la loi, dans des termes généraux et sans spécification des infractions à considérer, à un règlement grand-ducal auquel serait confié l'établissement dudit catalogue ne suffit pas aux exigences des articles 12 et 14 de la Constitution.

Suite à cette opposition formelle, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de biffer l'article sous rubrique et de continuer à se référer à l'article 6 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, modifiée et complétée par celles des 2 mars 1963, 17 avril 1970, 1er août 1971, 7 avril 1976, 7 juillet 1977, 31 mars 1978, 9 juillet 1982, 3 mai 1984, 28 janvier 1986, 8 avril 1986, 7 septembre 1987, 15 janvier 1991, 21 décembre 1991, 1er juillet 1992, 27 juillet 1993, 26 août 1993, 18 mars 1997, 5 juin 1998, 30 juillet 2002, 2 août 2002, 6 juillet 2004, 22 décembre 2006, 18 septembre 2007, 19 mars 2008 et du 5 juin 2009 qui dispose que « *Les commissaires de district, les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de la carrière du cantonnier de l'Administration des Ponts et Chaussées spécialement habilités à cet effet par le directeur de l'Administration sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions légales et réglementaires et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions* ».

Article 11 initial (nouvel article 8)

Vu qu'au moment de leur entrée au service de l'Etat, certains agents n'ont pas pu être engagés sous le statut du fonctionnaire, cet article a pour objet de fonctionnariser ces agents. D'une façon générale, les dispositions transitoires mettent à niveau des carrières que les agents ont commencées sous le régime des employés de l'Etat, faute de vacance dans le cadre légal de l'administration.

Le Conseil d'Etat suggère de biffer la formule « *vertu de ses études et diplômes* » aux paragraphes 2, alinéa 1, 3, alinéa 1, 4, alinéa 1, 5, alinéa 1, 6, alinéa 1 et 7, alinéa 1, car elle sous-entend que les agents visés ne remplissent précisément pas les conditions d'études ouvrant l'accès à leur carrière et que l'équivalence nécessaire serait accordée par l'autorité de la loi à voter, et non pas après un examen du dossier et des diplômes en vertu de leur mérite propre, selon les procédures normales en la matière.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de suivre cette suggestion. Le nouvel article 8 se lirait comme suit :

Art. 8. Dispositions transitoires

1) *Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'Administration des Ponts et Chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au*

grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.

2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé « Diplomforstwirt », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé « Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen », engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes « licence des sciences de la terre » et « maîtrise en sciences de l'environnement », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de « Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.

Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.

6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.

7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.

Article 12 initial (nouvel article 9)

Cet article a pour objet de procéder dans les meilleurs délais à une augmentation du nombre d'agents. Ce renforcement par la voie de la modification de la loi restera exceptionnel, puisqu'à l'avenir les renforcements se feront dans le respect du *numerus clausus* dans la loi budgétaire annuelle.

Le Conseil d'Etat suggère d'écrire la première phrase comme suit: « *Le Gouvernement est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration: ...* ». Quant au deuxième alinéa, le Conseil d'Etat demande le remplacement de la mention « *exercice 2009* » par celle de « *exercice 2010* ». Pour finir, la Haute Corporation propose de supprimer le dernier alinéa de l'article.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de suivre le Conseil d'Etat. Le nouvel article 9 sera lirait donc comme suit :

Art. 9.

Le Gouvernement ~~en conseil~~ est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration :

- a) 3 ingénieurs ;
- b) 1 attaché de gouvernement ;
- c) 1 chimiste ;
- d) 1 ingénieur technicien ;
- e) 1 informaticien diplômé ;
- f) 2 expéditionnaires techniques ;
- g) 2 expéditionnaires-informaticiens ;
- h) 1 expéditionnaire administratif ;
- i) 2 artisans ;
- j) 11 ouvriers de l'Etat.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice ~~2009~~ 2010 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.

*

Suite à ces propositions du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Monsieur le Président de la Commission précise qu'au cours de la prochaine réunion, les explications de Monsieur le Ministre seront entendues quant aux différentes questions politiques soulevées au cours du présent débat, et notamment celle de la facturation des prestations exécutées par l'Administration des Ponts et Chaussées pour les communes.

Suite à ces explications, la commission parlementaire décidera quelle teneur donner au texte de la future loi et si, le cas échéant, des amendements devront être introduits auprès du Conseil d'Etat.

La Commission du Développement durable demande en outre au Ministère de requérir l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, ainsi que l'avis du SYVICOL sur le projet de loi sous rubrique.

3. Echange de vues avec des représentants gouvernementaux au sujet des conséquences de l'éruption volcanique en Islande

Les représentants gouvernementaux présentent le document PowerPoint joint en annexe 2 du présent procès-verbal.

Suite à cette présentation et à une question afférente, il est précisé que le Luxembourg n'a pas souffert d'un manque de biens de consommation courants. Il faut à cet égard savoir qu'environ 98% du fret de Cargolux sont uniquement en transit au Luxembourg et n'y sont donc pas livrés.

En annexe 3 du présent procès-verbal se trouve une copie de la communication émise suite à la réunion extraordinaire du 19 avril 2010 du Conseil des Ministres des Transports.

4. Divers

Les membres de la Commission demandent aux représentants du Ministère de leur faire parvenir l'avis du Conseil d'Etat relatif au projet de loi n°6114 portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Luxembourg, le 3 mai 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE1

Modifications apportées au projet de loi 6014 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées suite à l'avis du Conseil d'Etat

Texte initial	Texte modifié
<p>Art. 1^{er}. L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après « l'administration », est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.</p> <p>Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ou de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques.</p> <p>Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:</p> <p>pour compte de l'Etat:</p> <ul style="list-style-type: none">- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;- la conception et la réalisation des couloirs pour bus et des plateformes intermodales;- la planification et la construction des pistes cyclables;- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les	<p>Art. 1er. L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.</p> <p>Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.</p> <p>Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:</p> <p>pour compte de l'Etat:</p> <ul style="list-style-type: none">- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;- la planification et la construction des pistes cyclables;- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable; et- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les

<p>ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.</p> <p>pour compte de l'Etat et pour compte des communes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction; - des études et expertises en géologie et géologie appliquée et - des opérations topographiques, photogrammétriques et le mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil. <p>pour compte des communes, dans les limites tracées ci-dessus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que la surveillance des travaux. <p>pour le compte de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques ou d'établissements publics:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la conception, la construction et la surveillance de grands travaux d'infrastructure et - la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport. <p>Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.</p>	<p>ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.</p> <p>Elle peut être chargée pour compte des communes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction; - des études et expertises en géologie et géologie appliquée; - des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil; et - de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux. <p>Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure; et - de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport. <p>Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.</p> <p>Les prestations exécutées dans le cadre de la réalisation de projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance de ces travaux pour le compte de tiers ne peuvent se faire que contre facturation suivant un barème à fixer par voie de règlement ministériel. Le produit de ces interventions apparaîtra au budget des recettes.</p> <p>Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.</p>
<p>Art. 2. L'administration, placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant dans ses attributions le département des travaux publics, est confiée à un directeur qui en est le chef et qui a sous ses ordres le personnel de l'administration. Le directeur est secondé dans sa tâche par deux directeurs adjoints, qui le remplacent en cas d'absence.</p>	<p>Art. 2. L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.</p> <p>Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique.</p> <p>Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.</p>
<p>Art. 3. L'administration comprend la direction et les divisions suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la division des travaux neufs; 	<p>Art. 3 En dehors de la direction, l'administration comprend des divisions dont la création et les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - la division de la voirie Nord - la division de la voirie Sud; - la division des ouvrages d'art; - la division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic; - le laboratoire; - la division des géomètres et de la photogrammétrie; - le service géologique de l'Etat; - la division des ateliers centraux et - la division informatique et gestion. 	<p>La direction peut - sous l'approbation du ministre compétent – arrêter un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.</p>
<p>Art. 4. (1) La direction a sous ses ordres toutes les divisions et tous les services de l'administration. Elle veille à l'orientation globale de l'administration et est responsable de la mise en œuvre de la politique générale du Ministère des Travaux Publics dans les matières relevant de sa compétence. Elle établit le budget et en organise la gestion. Elle s'occupe du recrutement, de la formation spécifique et de la gestion des ressources humaines et elle surveille le bien-être social de ses agents. Elle se charge des relations avec le ministère de tutelle et le public.</p> <p>(2) La division des travaux neufs est chargée:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de la conception et de la réalisation des infrastructures des transports: autoroutes, voies express, contournements régionaux, y compris l'éclairage public ainsi que les équipements électromécaniques et de sécurité; - de la réhabilitation et la reconstruction des ouvrages d'art de son patrimoine; - des travaux des entretiens normal et constructif de la piste, du taxiway et de la voirie connexe de l'aéroport de Luxembourg, y compris la viabilité hivernale, ainsi que des autres travaux d'infrastructure à réaliser sur cet aéroport et - de la gestion de la cellule pour la surveillance des chantiers. <p>La division des travaux neufs peut être chargée de la conception et de la réalisation de l'infrastructure des travaux de génie civil pour d'autres départements ou sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques.</p> <p>(3) Les divisions de la voirie sont chargées, chacune dans les limites de sa compétence territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'élaboration et de l'exécution des projets de redressement, de réaménagement et de renforcement des contournements locaux, des routes nationales et des chemins repris avec leurs dépendances, des ouvrages d'art de leur patrimoine, ainsi que de l'éclairage public de ces infrastructures; - de l'entretien estival et hivernal ainsi que de la mise en place et de la 	

conservation de la signalisation et de l'équipement de cette voirie;

- de la construction et de la signalisation des pistes cyclables tout comme de leur entretien constructif;
- de la direction des services régionaux respectifs avec leurs ateliers locaux;
- de la police de la voirie de l'Etat et de ses dépendances et
- dans les limites tracées par l'article 1^{er}, de l'élaboration et de l'exécution des projets concernant la construction et l'entretien de la voirie communale et de ses dépendances.

La division de la voirie Sud assure l'entretien des esplanades de la Moselle.

(4) La division des ouvrages d'art est chargée, dans les limites tracées par l'article 1^{er}:

- de la gestion et de la pathologie des ouvrages d'art, ainsi que de l'élaboration de directives techniques afférentes;
- de la réhabilitation et de la reconstruction des ouvrages d'art de son patrimoine;
- de la gestion du patrimoine des ouvrages d'art et de l'organisation de leurs inspections périodiques;
- de la gestion des ponts provisoires dont la manutention revient à la division des ateliers centraux;
- de l'auscultation des grands ouvrages;
- des projets de construction des aménagements hydroélectriques appartenant à l'Etat et des ouvrages hydrauliques de la Moselle canalisée en tant que voie navigable, y compris le Port de Mertert, ainsi que de la surveillance de ces installations;
- de la surveillance, de l'entretien et de la signalisation de la Moselle canalisée en ce qui concerne sa navigabilité et
- de la surveillance et de l'entretien des berges, des plans d'eau, des alentours ainsi que des équipements flottants des installations hydroélectriques de la Haute-Sûre et de la Basse-Sûre.

(5) La division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic est chargée:

- de la surveillance et de l'entretien du réseau autoroutier, comprenant l'entretien courant et l'entretien des équipements de la voirie, y compris l'éclairage public et les équipements électromécaniques et de sécurité, de la signalisation horizontale et verticale, ainsi que de la viabilité hivernale;
- de la police de la grande voirie et

- de la gestion du trafic, de la gestion et de la sécurité des tunnels et du recensement du trafic, ainsi que de la gestion du centre d'information routier.

(6) Le laboratoire est chargé:

- de l'étude, de l'essai et du contrôle des matériaux de construction destinés aux services publics, d'analyses chimiques et technologiques de ces matériaux;
- de l'élaboration de clauses techniques, de l'agrément et du contrôle des centrales de fabrication et
- de l'attestation de conformité des systèmes d'assurance-qualité et des produits de construction.

(7) La division des géomètres et de la photogrammétrie est chargée:

- des campagnes photogrammétriques à grande échelle et des travaux topographiques dans l'intérêt de la réalisation de projets de génie civil pour compte de l'Etat et des communes;
- de l'organisation des prises de vues aériennes du pays et de l'élaboration des cartes topographiques à grande échelle;
- de la coordination des systèmes d'informations géographiques de l'administration et de la gestion des banques de données topographiques;
- de la gestion du réseau géodésique de l'administration;
- du mesurage des emprises des projets de l'administration par des géomètres officiels en application de la loi du 25 juillet 2002 portant création et réglementation des professions de géomètre et de géomètre officiel et
- de la mensuration de contrôle des ponts, tunnels et autres ouvrages.

(8) Le service géologique de l'Etat est chargé:

- d'études, d'expertises et de recherches scientifiques en matière de géologie, géotechnique, hydrogéologie, géomorphologie et de ressources naturelles minérales;
- du levé, de la tenue à jour et de la diffusion de la carte géologique du pays, tout comme de cartes thématiques dans le domaine des sciences de la terre;
- dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, de l'évaluation des risques naturels et anthropiques de nature géologique et
- de l'archivage et de la gestion des données géologiques et la diffusion d'informations relatives au sous-sol, notamment sous forme de systèmes d'informations géographiques et de banques de données informatisées.

Il peut élaborer et assurer l'exécution de projets d'assainissements dans le domaine de la géotechnique et de l'hydrogéologie. Dans le cadre de sa

<p>fonction de service géologique national, il participe aux activités scientifiques communes des services géologiques de l'Union Européenne.</p> <p>(9) La division des ateliers centraux est chargée:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'entretien mécanique du parc des engins et des véhicules de l'administration; - de la confection des panneaux de signalisation; - de la réalisation du marquage routier et - de l'exploitation des ateliers spéciaux, comme la serrurerie, la menuiserie et l'atelier électrique. <p>(10) La division informatique et gestion est chargée:</p> <ul style="list-style-type: none"> - du développement des logiciels pour les applications techniques et administratives; - du développement, de la gestion et de l'exploitation des banques de données; - du développement et de la gestion des infrastructures informatiques et des logiciels pour le traitement des données résultant du système d'information géographique; - de la gestion des réseaux locaux et de la maintenance des serveurs; - de la gestion du centre de back-up. <p>(11) Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique sont autorisés à accomplir les mêmes prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre des travaux publics et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.</p> <p>(12) Un règlement grand-ducal peut prévoir la fusion des divisions Nord et Sud en une seule entité. La direction peut - sous l'approbation du ministre de tutelle – arrêter un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.</p>	
<p>Art. 5. L'agent de sécurité prévu à l'article 6 de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers est attaché administrativement à la direction.</p>	
<p>Art. 6. En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants: Dans la carrière supérieure de l'administration</p> <p>(1) carrière de l'ingénieur:</p>	<p><i>(initialement art. 6)</i></p> <p>Art. 4. En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants: Dans la carrière supérieure de l'administration</p> <p>(1) carrière de l'ingénieur:</p>

<p>des ingénieurs première classe des ingénieurs-chefs de division des ingénieurs principaux des ingénieurs-inspecteurs des ingénieurs</p> <p>(2) carrière de l'attaché de Gouvernement: des conseillers de direction première classe des conseillers de direction des conseillers de direction adjoints des attachés de Gouvernement premiers en rang des attachés de Gouvernement</p> <p>(3) carrière de l'ingénieur-conducteur : des ingénieurs-conducteurs principaux des ingénieurs-conducteurs inspecteurs des ingénieurs-conducteurs</p> <p>(4) carrière du chargé d'études-informaticien: des conseillers-informaticiens première classe des conseillers-informaticiens des conseillers-informaticiens adjoints des chargés d'études-informaticiens principaux des chargés d'études-informaticiens</p> <p>Dans la carrière moyenne de l'administration</p> <p>(5) carrière du chimiste : des chimistes</p> <p>(6) carrière de l'ingénieur technicien: a) services techniques: des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux 1ers en rang des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux des ingénieurs techniciens inspecteurs des ingénieurs techniciens principaux</p>	<p>des ingénieurs première classe des ingénieurs-chefs de division des ingénieurs principaux des ingénieurs-inspecteurs des ingénieurs</p> <p>(2) carrière de l'attaché de Gouvernement: des conseillers de direction première classe des conseillers de direction des conseillers de direction adjoints des attachés de Gouvernement premiers en rang des attachés de Gouvernement</p> <p>(3) carrière de l'ingénieur-conducteur : des ingénieurs-conducteurs principaux des ingénieurs-conducteurs inspecteurs des ingénieurs-conducteurs</p> <p>(4) carrière du chargé d'études-informaticien: des conseillers-informaticiens première classe des conseillers-informaticiens des conseillers-informaticiens adjoints des chargés d'études-informaticiens principaux des chargés d'études-informaticiens</p> <p>Dans la carrière moyenne de l'administration</p> <p>(5) carrière du chimiste : des chimistes</p> <p>(6) carrière de l'ingénieur technicien: a) services techniques: des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux 1ers en rang des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux des ingénieurs techniciens inspecteurs des ingénieurs techniciens principaux</p>
---	---

<p>des ingénieurs techniciens b) services des ateliers: trois chefs d'atelier</p> <p>(7) carrière de l'informaticien diplômé: des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang des inspecteurs-informaticiens principaux des inspecteurs-informaticiens des chefs de bureau-informaticiens des chefs de bureau-informaticiens adjoints des informaticiens principaux des informaticiens diplômés</p> <p>(8) carrière du technicien diplômé: des inspecteurs techniques principaux 1^{ers} en rang des inspecteurs techniques principaux des inspecteurs techniques des chefs de bureau techniques des chefs de bureau techniques adjoints des techniciens principaux des techniciens diplômés</p> <p>(9) carrière du rédacteur: des inspecteurs principaux 1^{ers} en rang des inspecteurs principaux des inspecteurs des chefs de bureau des chefs de bureau adjoints des rédacteurs principaux des rédacteurs</p> <p>Dans la carrière inférieure de l'administration (10) carrière de l'expéditionnaire technique: des premiers commis techniques principaux</p>	<p>des ingénieurs techniciens b) services des ateliers: trois chefs d'atelier</p> <p>(7) carrière de l'informaticien diplômé: des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang des inspecteurs-informaticiens principaux des inspecteurs-informaticiens des chefs de bureau-informaticiens des chefs de bureau-informaticiens adjoints des informaticiens principaux des informaticiens diplômés</p> <p>(8) carrière du technicien diplômé: des inspecteurs techniques principaux 1^{ers} en rang des inspecteurs techniques principaux des inspecteurs techniques des chefs de bureau techniques des chefs de bureau techniques adjoints des techniciens principaux des techniciens diplômés</p> <p>(9) carrière du rédacteur: des inspecteurs principaux 1^{ers} en rang des inspecteurs principaux des inspecteurs des chefs de bureau des chefs de bureau adjoints des rédacteurs principaux des rédacteurs</p> <p>Dans la carrière inférieure de l'administration (10) carrière de l'expéditionnaire technique: des premiers commis techniques principaux</p>
---	---

<p>des commis techniques principaux des commis techniques des commis techniques adjoints des expéditionnaires techniques</p> <p>(11) la carrière de l'expéditionnaire-informaticien: des premiers commis-informaticiens principaux des commis-informaticiens principaux des commis-informaticiens des commis-informaticiens adjoints des expéditionnaires-informaticiens</p> <p>(12) carrière de l'expéditionnaire: des premiers commis principaux des commis principaux des commis des commis adjoints des expéditionnaires</p> <p>(13) carrière de l'artisan: des artisans dirigeants des premiers artisans principaux des artisans principaux des premiers artisans des artisans</p> <p>(14) carrière du cantonnier: des chefs de brigade dirigeants des chefs de brigade principaux des chefs de brigade des sous-chefs de brigade des chefs-cantonniers des cantonniers</p> <p>(15) carrière du concierge:</p>	<p>des commis techniques principaux des commis techniques des commis techniques adjoints des expéditionnaires techniques</p> <p>(11) la carrière de l'expéditionnaire-informaticien: des premiers commis-informaticiens principaux des commis-informaticiens principaux des commis-informaticiens des commis-informaticiens adjoints des expéditionnaires-informaticiens</p> <p>(12) carrière de l'expéditionnaire: des premiers commis principaux des commis principaux des commis des commis adjoints des expéditionnaires</p> <p>(13) carrière de l'artisan: des artisans dirigeants des premiers artisans principaux des artisans principaux des premiers artisans des artisans</p> <p>(14) carrière du cantonnier: des chefs de brigade dirigeants des chefs de brigade principaux des chefs de brigade des sous-chefs de brigade des chefs-cantonniers des cantonniers</p> <p>(15) carrière du concierge:</p>
---	---

<p>des concierges surveillants principaux des concierges surveillants des concierges.</p> <p>Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.</p>	<p>des concierges surveillants principaux des concierges surveillants des concierges.</p> <p>Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.</p>
<p>Art. 7. Le cadre prévu à l'article 6 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.</p> <p>En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.</p>	<p><i>(initialement art. 7)</i></p> <p>Art. 5. Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.</p> <p>En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.</p>
<p>Art. 8. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.</p>	<p><i>(initialement art. 8)</i></p> <p>Art. 6. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.</p>
<p>Art. 9. Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre de tutelle nomme aux autres emplois.</p> <p>Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.</p>	<p><i>(initialement art. 9)</i></p> <p>Art. 7. Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre compétent nomme aux autres emplois.</p> <p>Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.</p>
<p>Art. 10. (1) Les fonctionnaires de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées qui ont passé avec succès tous les examens de leur carrière peuvent être autorisés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier mobile ou fixe et à constater tout défaut de suivre leurs injonctions.</p> <p>Le défaut de suivre les injonctions du fonctionnaire visé ci-dessus est puni d'une</p>	

<p>amende de 25 à 500 euros. Cette amende a le caractère d'une peine de police.</p> <p>Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les fonctionnaires visés ci-dessus ont la qualité d'officiers de police judiciaire.</p> <p>(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er sont désignés par le directeur de l'Administration des ponts et chaussées et doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.</p> <p>(3) Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant:</p> <p>« Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »</p>	
<p>Art. 11. Dispositions transitoires:</p> <p>1) Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'administration des ponts et chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.</p> <p>2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé « Diplomforstwirt », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui</p>	<p><i>(initialement art. 11)</i></p> <p>Art. 8. Dispositions transitoires:</p> <p>1) Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'administration des ponts et chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.</p> <p>2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé « Diplomforstwirt », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui</p>

de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé «Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen», engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes «licence des sciences de la terre» et «maîtrise en sciences de l'environnement», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de «Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de

de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé «Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen», engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes «licence des sciences de la terre» et «maîtrise en sciences de l'environnement», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de «Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de

<p>l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.</p> <p>Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.</p> <p>6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.</p> <p>7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il</p>	<p>l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.</p> <p>Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.</p> <p>6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.</p> <p>7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il</p>
---	---

<p>est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.</p>	<p>est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.</p>
<p>Art. 12.</p> <p>Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 3 ingénieurs; b) 1 attaché de gouvernement; c) 1 chimiste; d) 1 ingénieur technicien; e) 1 informaticien diplômé; f) 2 expéditionnaires techniques; g) 2 expéditionnaires-informaticiens; h) 1 expéditionnaire administratif; i) 2 artisans; j) 11 ouvriers de l'Etat. <p>Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.</p> <p>Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.</p>	<p><i>(initialement art. 12)</i></p> <p>Art. 9.</p> <p>Le Gouvernement—en conseil est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration:</p> <ul style="list-style-type: none"> k) 3 ingénieurs; l) 1 attaché de gouvernement; m) 1 chimiste; n) 1 ingénieur technicien; o) 1 informaticien diplômé; p) 2 expéditionnaires techniques; q) 2 expéditionnaires-informaticiens; r) 1 expéditionnaire administratif; s) 2 artisans; t) 11 ouvriers de l'Etat. <p>Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009 2010 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.</p> <p>Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.</p>

Texte proposé par le Conseil d'Etat
Modifications suivant l'avis du Conseil d'Etat
Modifications MDDI

ANNEXE 2

Nuage de cendres volcaniques

Présentation du dossier à la Chambre des Députés

Commission du Développement durable

Mercredi, 28 avril 2010



1

- ▶ 1. Risque des cendres volcaniques
- ▶ 2. Déroulement des événements liés à la fermeture et la réouverture de l'espace aérien
- ▶ 3. Impact sur l'aéroport et le réseau
- ▶ 4. Impact opérationnel et financier
- ▶ 5. Mesures dans l'intérêt du client et de la reprise du trafic
- ▶ 6. Suivi

2

1. Risque des cendres volcaniques

Le danger de la cendre volcanique pour les avions

La cendre volcanique est composée de fines particules abrasives de roches et de minéraux (de 0,001 à 2 mm de diamètre) rejetées dans l'atmosphère lors des éruptions volcaniques.

Les particules varient en taille et en composition d'un volcan à l'autre

Température des ailettes des turbines

Tu-154,
Il-86 →
650-700 °C

Boeing, McDonnell
Douglas →
1094 °C

Les particules de 10 à 30 micromètres (0,01 à 0,03 mm) sont les plus dangereuses pour les avions, elles peuvent:

- être expulsées à plusieurs dizaines de kilomètres d'altitude
- être transportées par le vent sur de grandes distances
- fondre à une température assez basse (à partir de 670 °C)

Le cendre érode les structures de l'avion, opacifie les fenêtres du cockpit

Petites explosions sur le revêtement de l'avion

Baisse de visibilité

Des particules de cendre sont aspirées par les moteurs à réaction

La cendre fond sur les ailettes des turbines, dans la partie chaude du moteur

Le cendre s'amalgame sur les parties en mouvement et fait caler le moteur

LA PUISSANCE DU MOTEUR CHUTE EN QUELQUES SECONDES ET PEUT PROVOQUER SON ARRÊT


RIA  © 2010

Photo © A. M. Sarna-Wojcicki, Service Géologique des États-Unis

1. Risque des cendres volcaniques

► Précédents:

► Vol de la British Airways en 1982

Lors de ce vol au moment de l'éruption du volcan indonésien Galunggung, l'ensemble des réacteurs de l'avion avaient perdu toute leur puissance pendant la traversée d'un nuage de cendres.

L'avion avait fait une chute de plus de 4.000 m avant de toucher une nappe d'air non polluée, ce qui avait pu permettre à ses moteurs de redémarrer.

L'appareil avait finalement réussi un atterrissage d'urgence à Jakarta, malgré un pare-brise devenu totalement opaque sous l'action des cendres.

► Vol de KLM 747 en Alaska en 1989

L'avion KLM qui reliait Amsterdam à Anchorage s'était retrouvé dans un nuage de cendres issu du volcan Redoubt, à 177 km d'Anchorage, malgré les systèmes d'alerte prévus, ce qui avait entraîné une perte de puissance des moteurs. Il avait cependant pu atterrir à Anchorage.

Le remplacement des quatre moteurs endommagés avait coûté 80 millions de dollars.

1. Risque des cendres volcaniques

➤ Incidents lors de l'éruption du Pinatubo en 1991

Au cours des importantes éruptions du volcan indonésien Pinatubo en 1991, dont les nuages de cendres ont aussi eu une influence sur le climat, plus de 40 différents incidents impliquant des avions avaient été répertoriés.

➤ Référentiels OACI (Organisation de l'aviation civile)

A noter que l'objectif est d'éviter le contact entre les cendres volcaniques et l'aéronef, que ce soit dans l'air ou au sol.

1. Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds (Doc 9691) déterminant le risque pour les avions, établissant des mesures de sauvegarde pour les avions et aéroports concernés, déterminant le rôle et la compétence des 9 Volcanic ash advisory centres mis en place à travers le monde dans le cadre du International Airways Volcano Watch (IAVW)
2. Volcanic Activity Report (Doc. 4444)

1 *6.4.3.1 The role of a VAAC is to provide expert advice on a 24-hour watch to ACCs/MWOs in its area of responsibility (see Figure 6-4) regarding the extent and forecast movement of a volcanic ash cloud.

2. Déroulement des événements

2.1. Jeudi, 15 avril 2010

Constats:

- L'éruption en date du 14 avril du volcan Eyjafjallajökull ¹(1.666 m) en Islande en-dessous d'un glacier engendre l'éjection dans l'espace de matière volcanique créant un nuage de cendres qui fut emporté par le vent en direction de l'Europe
- Les éjections du volcan Eyjafjallajökull atteignent 13 km d'altitude
- Les cartes de prévision du VAAC (Volcanic Ash Advisory Center²) à Londres montrent que le nuage se dirige vers l'Europe du Nord
- Fermeture des espaces aériens irlandais, britanniques, des pays nordiques, suivi par les Pays Bas, la Belgique et la France (nord)
- 20,334 vols au lieu de 28.000 vols (Eurocontrol)

Décision:

- Fermeture de l'espace aérien luxembourgeois à 24 heures

¹Le volcan était en première phase éruptive le 20 mars 2010

²Le VAAC dépend du MET Office britannique

2. Déroulement des événements

2.2. Vendredi, 16 avril 2010

Evaluation continue de la situation (MDDI –Département des transports, DAC, ANA) en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC

Constats:

- Les éjections du volcan Eyjafjallajökull atteignent 8 km d'altitude
- Les cartes de prévision du VAAC (Volcanic Ash Advisory Center) à Londres montrent que le nuage s'installe au-dessus de l'Europe du Nord
- Fermeture de l'espace aérien allemand¹ et italien (Nord)

Décision:

- Extension de la fermeture de l'espace aérien

¹sauf vols à vue (VFR)

7

2. Déroulement des événements

2.3. Samedi, 17 avril 2010

Evaluation continue de la situation (MDDI –Département des transports, DAC, ANA) en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC

Constats:

- L'éruption du volcan continue avec une éjection moins haute (5 km)
- Les cartes de prévision du VAAC de Londres montrent que le nuage s'installe au-dessus de l'Europe du Nord
- Analyse de la situation dans les espaces aériens étrangers par les autorités de l'aviation civile (DAC) et prestataires de services de navigation aérienne (Administration de la navigation aérienne)
- Point de presse du Ministre à l'Aéroport avec Luxair, Cargolux, DAC, lux-Airport

Décision:

- Prolongation de la fermeture de l'espace aérien

8

2. Déroulement des événements

2.4. Dimanche, 18 avril 2010

Evaluation continue de la situation (MDDI – Département des transports, DAC, ANA) en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC

Constats:

- » Les cartes du VAAC n'indiquent pas de changement majeur, sauf le fait que l'Espagne du Nord est également touchée
- » Coordination visant la mise en place d'un hub à Alicante pour rapatrier par vol et puis par bus 800 passagers bloqués principalement à Agadir et Djerba de Luxair Tours

Décision:

- » Contacts avec les autorités espagnoles pour obtenir des droits de trafic pour 5 vols Luxair à destination d'Alicante
- » Départ d'un vol Cargolux pendant l'ouverture temporaire de l'espace aérien allemand adjacent
- » Prolongation de la fermeture de l'espace aérien

9

2. Déroulement des événements

2.5. Lundi, 19 avril 2010

Evaluation continue de la situation (MDDI – Département des transports, DAC, ANA) en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC

Constats

- » Les cartes du VAAC n'indiquent pas de changement majeur
- » Réunion extraordinaire (par téléconférence) du Conseil des ministres des transports avec la décision à l'unanimité, sur proposition de la Commission européenne, de distinguer dans un esprit de « safety first » entre 3 zones:
 - une zone 1 « no-fly », clairement définie avec un « safety buffer »;
 - une zone 2, où les vols sont autorisés avec restrictions (zone déterminée sur base des simulations du VAAC) ; et
 - une zone 3, non affectée où il n'y a pas de restrictions.
- » Validation par les autorités de supervision nationales de la démarche FABEC développée sur base de la décision ministérielle, y inclus l'ouverture progressive de l'espace aérien pour vols fret, vols de mesurage, et vols passagers à vide (repositionnement) et la définition de la zone « no-fly » sur base d'une densité de cendres 10 fois plus élevée que dans la zone contaminée

10

2. Déroulement des événements

Décisions

- ▶ Vol test de Luxair en concertation avec le CRP Gabriel Lippmann en fixant un *high speed patch* sur la fenêtre extérieure du cockpit d'un Embraer de Luxair
- ▶ Deux arrivées d'avions de fret Cargolux

2. Déroulement des événements

2.6. Mardi, 20 avril 2010

- Analyse de la situation par le MDDI –Département des transports, DAC et ANA en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC et mise en œuvre de la décision du Conseil européen

Constats:

1. Les cartes du VAAC indiquent que l'espace aérien luxembourgeois est situé en bordure entre la zone 2 et la zone 3
2. Le vol test Embraer s'est déroulé sans dysfonctionnement, voire endommagement
3. Les vols fret et les vols passagers à vide se sont effectués sans problèmes¹
4. Rapport intermédiaire du CRP Lippmann constatant la présence de grains microscopiques de silicate sur le patch dont l'origine n'a pas encore pu être retracée
5. Espaces aériens voisins en voie d'ouverture
 1. BE: ouvert avec restrictions de capacité
 2. NL: ouvert
 3. FR: majoritairement ouvert
 4. DE: ouvert pour vols à vue (VFR)

¹à l'instar des vols d'essais commerciaux effectués dans d'autres pays (NL, FR, BE, UK)

2. Déroulement des événements

Décisions:

- Deux arrivées d'avions de fret Cargolux
- Ouverture de l'espace aérien luxembourgeois dès 08h00 avec l'obligation pour les opérateurs sous AOC luxembourgeois de procéder à des vérifications et notifications *post flights* par du personnel spécialisé (*risk assessment* continu) jusqu'à nouvel ordre (passage en zone 3)
- Vols de mesurage réguliers en zone 2
=>Reprise des activités à l'Aéroport de Luxembourg vers 10 heures

2. Déroulement des événements

2.7. Mercredi, 21

Debriefing MDDI –Département des transports, DAC, ANA, lux-Airport, Luxair et Cargolux

Constats:

1. Les cartes du VAAC indiquent que l'espace aérien luxembourgeois est entré en zone 3 dès 08 heures du matin
2. Les éjections du volcan Eyjafjallajökull n'atteignent plus que 3 km d'altitude
3. Evolution de l'ouverture des espaces aériens voisins en voie d'ouverture
 1. BE: ouvert avec restrictions de capacité
 2. NL: ouvert
 3. FR: ouvert
 4. DE: ouverture entière dès 11 heures
 5. UK: ouvert

Décision:

- Monitoring constant de l'évolution de la classification de l'espace aérien luxembourgeois et des espaces aériens voisins

2. Déroulement des événements

2.8. Mesures de précaution

- ▶ Préparation de NOTAM¹ standardisés pour le cas d'entrée en zone 2
- ▶ Elaboration d'une méthodologie avec CRP Gabriel Lippmann afin de disposer de résultats d'analyse pour des vols de mesurage dans des délais préfixés

¹ Définition (Anglais: Notice to Airmen) Un NOTAM est un avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'un aménagement, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps aux personnes dont les activités ou les intérêts ont un lien avec les opérations aériennes

3. Impact sur l'aéroport et le réseau

3.1. Inaccessibilité du pays par voie aérienne pendant 4 jours

- > Aéroport ouvert 24h/24 dès le mardi, 21 avril 2010
- > Reprise lente des activités notamment des opérateurs étrangers

3.2. Nombre de vols annulés:

1. Luxair: 149 aller/retour (affectant 13.563 passagers)
2. Luxair tours: 37 aller/retour (affectant 9.100 passagers, dont 4.303 passagers bloqués)
3. Autres: 100 vols annulés

3. Impact sur l'aéroport et le réseau

3.3. Rétablissement du réseau aérien

A. Lignes régulières

1. Luxair: partiellement mercredi 21 avril et rétablissement entier jeudi 22 avril
2. Autres: TAP (dès mardi), Autres compagnies (dès mercredi)

B. Lignes « Sunshine destinations »

1. Luxair Tours: partiellement mardi 20 avril et rétablissement entier à partir de mercredi 21 avril
2. Autres: idem

C. Reprise des activités des lignes de fret

1. Cargolux: partiellement mardi 20 avril et rétablissement du réseau le 26 avril 2010
2. Autres:

- China Cargo (CK):	21 avril 2010
- China Airlines (CI):	22 avril 2010
- Yangtse River Express (Y8):	22 avril 2010
- Westair (WLX):	22 avril 2010
- ACR (DW):	23 avril 2010
- Ethiopian Airlines (ET):	25 avril 2010

4. Impact opérationnel et financier

Luxair

- Manque à gagner substantiel du fait de la période de vacances françaises
 - Importants frais de prise en charge et de rapatriement (bus, restauration, nuits d'hôtel) pour clients : 350.000 euros/ jour
 - Coûts estimés pour opérations charters: >1,2 millions d'euros
 - Manque à gagner pour l'assistance en escale fret et passagers
 - Pas de prise en charge par une assurance
- ⇒ **Estimation: entre 4 à 6 millions d'euros¹**

Cargolux

- Impact fin de semaine important
 - Possibilité de récupérer les volumes non transportés « backlog »
 - Coût important de reroutage/camionnage
 - Pas de prise en charge par une assurance
- ⇒ **Estimation: environ 5 millions USD¹**

¹ A titre de comparaison: Air France/KLM: pertes de 35 Mio USD/jour

4. Impact opérationnel et financier

Lux-Airport

- Pertes de revenus (redevances passagers, redevances parking, manque à gagner magasins Airport shops etc.)
- Charges exceptionnelles
- Pas de prise en charge par une assurance

=> Estimation: 200.000 EUR/jour

Administration de la navigation aérienne

- Pertes de revenus (redevances d'atterrissage)
- Pas de prise en charge par une assurance

=> Estimation: 35.000 EUR/jour

1 A titre de comparaison: Fraport: pertes de 2.5 – 3 Mio Eur/jour

19

5. Mesures dans l'intérêt du client et de la reprise du trafic

> Luxair

Problème: 4.303 passagers bloqués à l'étranger

- Rapatriement dès le 18 avril jusqu'au 23 avril des passagers bloqués (55 bus, 8 vols charters et 36 vols spéciaux Luxair) principalement via les hubs Alicante et Bari
- Etablissement d'une « good-will policy »: changement/remboursement gratuit
- Services pour passagers bloqués à destinations: 3 nuitées d'hôtel, prise en charge par des agents locaux, etc. Catering Box offerte aux clients rapatriés par bus
- Renforcement du central d'appels

> Lux-Airport

Problème: Passagers arrivant par voie alternatives et voitures bloquées au parking souterrain

- Sortie gratuite du parking sur simple présentation du billet de transport jusqu'au 25 avril 2010
- Augmentation de durée de stationnement gratuite de 30 min à 3 h jusqu'au 25 avril 2010
- Personnel d'assistance et personnel aux postes d'inspection filtrage renforcé

> Cargolux

Problème: Marchandises à haute valeur ajoutée/marchandises fraîches n'arrivant pas à destination
Quelques avions bloqués aux aéroports européens (Amsterdam, Milan)

- Création de stockages/buffer intermédiaires par l'entreposage à des aéroports de repli (Barcelone, Vittoria), vols *shuttle* entre l'Asie, le Moyen Orient et l'Espagne et réacheminements alternatifs

5. Mesures dans l'intérêt du client et de la reprise du trafic

> Autorités

- Evaluation 24h/ 24h de la situation par le MDDI, la DAC et l'ANA
- Concertation étroite avec autorités étrangères en vue de la facilitation du rapatriement des passagers bloqués
- Dérogations accordées au principe de l'interdiction des vols de nuit pour permettre le rapatriement des passagers bloqués et un retour vers la normale des activités de fret

1. Dérogations ministérielles spéciales jusqu'à vendredi 23 avril à 24 heures : 10

Date	Passager	Fret
20/04	0	2 départs
21/04	0	2 départs 1 arrivée
22/04	1 départ 1 arrivée	1 départ
23/04	0	2 départs
Total	2 (dont 1 LX)	8 (dont 7 CV)

2. Dérogations en raison du retard par rapport à l'horaire programmé: 29

21

6. Suites

6.1. Risque de répétition

- Le volcan Eyjafjallajökull a érupté dans le passé (quelques jours en 1612) et de manière répétitive entre 1821-1823
- Environ 15 volcans sont actifs en Islande, dont deux avec des tremblements de terre plus importants
- Les éruptions antérieures de Eyjafjallajökull ont été suivies d'éruptions par le volcan voisin Katla
- D'autres volcans existent en Europe (Vésuve, Etna etc.)

=> Le risque d'une répétition n'est pas exclu, mais dépend de facteurs hors contrôle (type d'éruption, direction du vent etc.)

=> Des Comités d'experts EASA et OACI, ensemble avec les constructeurs, visent à déterminer avec plus de précision le niveau de concentration de cendres dangereux pour les moteurs des aéronefs

=> La méthodologie suivie par les autorités nationales sur base des préceptes du Conseil européen des ministres des transports et des modalités d'application du FABEC permet de gérer d'éventuels événements volcaniques similaires, sans mettre en danger la sécurité des passagers et de la population survolée

22

6. Suites

6.2. Conséquences économiques directes et indirectes

➤ 100.000 vols annulés (Eurocontrol) et 1.7 milliards USD de pertes (estimation IATA)

➤ Les associations d'opérateurs (AEA, TIACA) ont approché les autorités communautaires afin de demander des aides pour le secteur, vu les conséquences économiques de cette paralysie plus graves que celles engendrées par le 11 septembre 2001

➤ L'impact indirect sur l'économie (arrêt de production, contrats non conclus, hôtellerie, perte de temps de travail, foires etc.) n'est pas chiffrable pour l'instant
ex.: Selon l'OMT, les pertes pour le secteur touristique en Europe provoquées par la paralysie du transport aérien s'élèvent à 1,72 milliard d'euros

➤ Un éventuel impact sur la croissance économique est possible (certains voyages ne se feront plus)

6.3. Bilan et évaluation

➤ Un Conseil extraordinaire des ministres des transports se tiendra le 4 mai 2010 afin de dresser le bilan et d'évaluer les conséquences, voire d'émettre des propositions pour parfaire la gestion de crise au niveau européen (réactivité, coordination etc.)

23

FIN

ANNEXE 3

COMMUNICATION OF THE EXTRAORDINARY COUNCIL OF TRANSPORT

19 APRIL 2010

1. The Ministers of Transport of the European Union, following the initiative of the Spanish Presidency, have held an extraordinary Council of Ministers, via video-conference to deal with the effects of the European air space crisis as a result of the volcanic eruption of EYJAFJALLA.
2. The Ministers have agreed to reinforce a coordinated European response in respect to the crisis, through the European Commission and Eurocontrol, that fully guarantees the safety that permits the different Member States to open their air space.
3. The Ministers are satisfied with the decision taken this morning by Eurocontrol, which permits the progressive and coordinated opening of

European Air Space, based on the existing technical studies and the incoming data available. Three types of zones are included in this decision, depending on their degree of contamination.

- The first of these zones is located in the central nucleus of the emissions and will also maintain a full restriction of operations, given that it is impossible to guarantee its safety.
- The second of these zones is one which will in principle not impede air traffic operations being carried out, even though there are still amounts of ash. This zone will need to be confirmed and the decisions about the operations will be taken in a coordinated manner by the authorities of the Member States.

- The third zone is not affected by the ash, resulting in no restrictions of any type to the operations.
4. As long as the air traffic in Europe it is not totally open, the Ministers have agreed to ask the Commission to contribute to a smooth coordination that allows the mobility of European citizens through other modes of transport.
 5. The Council recognizes the necessity that all Member States need to guarantee the full operation of alternative modes of transport to ease the effect of this crisis