

N° 6014
CHAMBRE DES DEPUTES
 Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées

* * *

(Dépôt: le 13.3.2009)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (9.3.2009).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	10
4) Commentaire des articles	19
5) Fiche financière	22

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Travaux Publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées.

Château de Berg, le 9 mars 2009

Le Ministre des Travaux Publics,
 Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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.

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.

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.

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 oeuvre 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.

(2) La division des travaux neufs est chargée:

- de la conception et de la réalisation des infrastructures des transports: autoroutes, voies expressives, 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.

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.

(3) Les divisions de la voirie sont chargées, chacune dans les limites de sa compétence territoriale:

- 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 1er, 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 1er:

- 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 fonction de service géologique national, il participe aux activités scientifiques communes des services géologiques de l'Union Européenne.

(9) La division des ateliers centraux est chargée:

- 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.

(10) La division informatique et gestion est chargée:

- 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.

(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.

(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.

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.

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) 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
- (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.

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.

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.

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.

Art. 9. Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre de tutelle 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.

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.

Le défaut de suivre les injonctions du fonctionnaire visé ci-dessus est puni d'une amende de 25 à 500 euros. Cette amende a le caractère d'une peine de police.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les fonctionnaires visés ci-dessus ont la qualité d'officiers de police judiciaire.

(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.

(3) Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant:

„Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

Art. 11. 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'employé visé 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'employé visé 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.

Art. 12. Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants:

- 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 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.

*

EXPOSE DES MOTIFS

I. STRUCTURATION DE L'ADMINISTRATION DES PONTES ET CHAUSSEES

La loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées avait créé une nouvelle division, à savoir la division des eaux, regroupant toutes les compétences de cette administration en matière d'approvisionnement en eau potable, de collecte et de traitement des eaux usées, de la gestion de la Moselle canalisée et du port fluvial de Mertert tout comme l'entretien des aménagements hydroélectriques de la Haute Sûre à Esch-sur-Sûre et de la Basse Sûre à Rosport.

Cette loi-cadre regroupait par ailleurs toutes les missions de conception et d'étude ainsi que la signalisation et la plantation sur une division dénommée division centrale de la voirie, alors que la division des services régionaux était en charge de l'exécution des travaux et de la gestion du patrimoine routier.

Cette structure, issue de la loi du 15 mai 1974, a été sujette au fil du temps à mainte adaptation dans la pratique d'application.

La réalisation d'un nouveau réseau autoroutier, en exécution de la loi du 16 août 1967 portant création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des Routes, s'avérait être une tâche beaucoup plus lourde qu'initialement admis. Prévu d'être entièrement réalisé en 10 ans, ce programme va finalement s'étaler sur plus d'un demi-siècle, rien que pour la mise en place du réseau initial prévu par la loi du 16 août 1967. Des extensions inéluctables de ce réseau primaire, tout comme la réalisation du vaste programme des contournements de localités et d'autres routes d'ordre supérieur, vont prolonger durant des décennies cette mission visant la création d'un réseau routier d'ordre supérieur performant, sûr et confortable.

La division centrale de la voirie, initialement conçue pour la seule réalisation des projets, est devenue au fil des années la division responsable pour la planification, la construction et l'entretien du réseau de la grande voirie.

Pour faire face aux problèmes de congestion toujours croissants sur le réseau autoroutier européen, la Commission Européenne a lancé le programme „Make better use of existant infrastructure“ qui a

exigé de tous les pays de l'Union Européenne la mise sur pied d'initiatives visant une utilisation plus rationnelle des autoroutes faisant partie du réseau TERN („Trans-European Road Network“). L'ajout de cette vocation additionnelle dans le cadre d'un programme dénommé „The big shift“ – „Le grand tournant“ – faisait qu'aux missions traditionnelles d'une administration des routes que sont la construction et l'entretien des routes, venait s'ajouter celle de la gestion du trafic.

Au Grand-Duché de Luxembourg, ce programme a été réalisé dans le cadre du projet CITA (Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes). Les objectifs principaux de ce projet sont:

- l'accroissement de la capacité d'évacuation en période de grande affluence par différents moyens d'action, comme la limitation de la vitesse de circulation ou l'interdiction de dépassement pour poids lourds;
- l'augmentation de la sécurité de circulation par des moyens comme l'annonce et la signalisation plus efficaces des chantiers, la modulation de la vitesse en fonction des conditions météorologiques et/ou de trafic;
- l'information des usagers de la route sur les conditions de circulation, p. ex. par l'indication des temps de parcours;
- l'augmentation du confort, p. ex. par la régulation des conditions d'accès.

Au niveau européen, l'interconnexion des systèmes de gestion du trafic permet l'échange de données moyennant la norme spéciale DATEX, la mise en place d'itinéraires bis à grande échelle lors d'interventions importantes, comme à titre d'exemple le programme de renouvellement de l'autoroute A4 (E25) entre Arlon et Namur.

Un autre rôle très important revenant au CITA est celui de la gestion des tunnels routiers se trouvant sur le réseau autoroutier, tels que Cents, Howald, Frisange, Mondorf, Markusbiérg, Ehlerange, Mersch, Gousselerbiérg et prochainement Grouft et Staffelter.

Les missions revenant au CITA, avec la conception, la mise en place et le développement des dispositifs de contrôle et d'affichage sur le réseau, le contrôle et la gestion du trafic, le dispatching implanté à Bertrange fonctionnant 24h/24h, la surveillance des tunnels, la gestion des équipements de télécommande, sont d'une telle envergure que la création d'une division spéciale s'impose.

Cette nouvelle division, dénommée „division de l'exploitation de la grande voirie et la gestion du trafic“ s'occupera, à côté des missions du projet CITA, de la signalisation et des équipements du réseau autoroutier, de la coordination des itinéraires en cas d'incident ou d'accident, des inspections annuelles des ouvrages d'art, de la réhabilitation des ouvrages d'art standard, de l'entretien constructif et de l'entretien normal du réseau autoroutier.

La division centrale de la voirie, aujourd'hui responsable pour l'ensemble des activités en rapport avec les autoroutes, va donc être amputée d'une grande partie de ses missions. A l'avenir, cette division deviendra la „division des travaux neufs“ qui sera responsable de la planification et de la réalisation des projets et de la construction des autoroutes, des voies express, des contournements régionaux et des autres nouvelles routes d'ordre supérieur, ainsi que de l'aéroport de Luxembourg.

L'article 1er de la loi du 15 mai 1974 stipule que l'Administration des Ponts et Chaussées a comme mission l'extension et l'entretien de l'infrastructure de l'aéroport. Même après la création de la société LuxAirport en vertu des dispositions de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aérogare à Luxembourg et du règlement grand-ducal du 14 avril 2003, l'Administration des Ponts et Chaussées restera en charge tant de l'entretien constructif que de l'entretien normal des pistes avec leurs dépendances. Elle s'occupe aussi de la réalisation des grands chantiers d'infrastructures.

- Le maintien de la viabilité estivale et hivernale de la piste, du taxiway et des voies de circulation annexes sera assuré par une brigade spéciale. Cette brigade assurera également l'entretien constructif et courant de la voirie de la Cité de l'Aéroport.
- L'entretien constructif des pistes tout comme la réalisation des grands travaux d'infrastructure, comme la revalorisation du site de Höhenhof (loi du 14 juillet 2005) ou la mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport (loi du 22 décembre 2004) et la planification et la construction de nouveaux aéroports, tel que le projet à Noertrange, entreront dans le champ de compétence de la division des travaux neufs.

Cette division, qui réunit les agents qui dans le passé ont acquis une grande expérience dans la gestion des grands travaux de génie civil, est à la disposition d'autres départements pour les soutenir dans la réalisation de grands chantiers, comme p. ex. la construction d'infrastructures ferroviaires ou

autres. Elle a également sous ses ordres la cellule pour la surveillance des chantiers qui a été exigée par la Cour des Comptes dans son rapport sur le Fonds des Routes.

Avec la création au début des années 1990 des syndicats intercommunaux chargés de la gestion des stations d'épuration antérieurement prise en charge par les services de l'Administration des Ponts et Chaussées, comme le SIDERO avec comme station d'épuration principale celle de Mersch/Beringen ou le SIDEN avec comme station d'épuration principale celle de Blesbruck, la division des eaux a été amputée d'une grande partie de ses attributions.

L'enlèvement à l'Administration des Ponts et Chaussées de toute compétence en matière de distribution d'eau potable et de collecte et de traitement d'eaux usées a été officialisé par la disposition de l'article 13 de la loi du 28 mai 2004 portant création d'une Administration de la Gestion de l'Eau qui redéfinit les attributions de l'Administration des Ponts et Chaussées et qui remplace la division des eaux par une division des ouvrages d'art.

Le point c) de ce même article 13 de la loi du 28 mai 2004 stipule:

„La division des ouvrages d'art est chargée notamment, dans les limites tracées par l'article 1er, de la conception, de l'élaboration, de la coordination et de l'exécution des projets de construction ainsi que de la surveillance des aménagements hydroélectriques appartenant à l'Etat et des ouvrages hydrauliques de la Moselle en tant que voie navigable. Cette division est chargée en outre de la surveillance, de l'entretien et de la signalisation de la Moselle en ce qui concerne sa navigabilité.“

La division des ouvrages d'art assure la „navigabilité“ de la Moselle par une surveillance et un entretien constructif des berges, du lit et des ouvrages de la Moselle. De même, elle est chargée de la surveillance et de l'entretien des berges, des plans d'eau, des alentours ainsi que des équipements flottants des installations hydroélectriques appartenant à l'Etat sur la Haute-Sûre et la Basse-Sûre.

A côté de ces anciennes missions, la division des ouvrages d'art s'occupe également de la gestion des ouvrages d'art. Elle est appelée à s'occuper de l'organisation des inspections périodiques des ouvrages d'art (ponts, tunnels, murs de soutènement) et de l'auscultation des grands ouvrages. Elle établit les cahiers des charges et les bordereaux types des travaux de réhabilitation et elle peut s'occuper elle-même de la réalisation des travaux de réhabilitation, de renforcement, voire de la reconstruction de ces ouvrages. Elle assure également la gestion des ponts provisoires dont la manutention revient à la division des ateliers centraux.

Le réseau de la voirie normale (routes nationales et chemins repris) sera géré comme par le passé par deux entités autonomes qui porteront la dénomination „division de la voirie-Sud“ et „division de la voirie-Nord“. La répartition des compétences territoriales respectera le découpage régional arrêté par le plan directeur de l'aménagement du Territoire de 2003 en regroupant dans la division de la voirie-Nord, la région Nord, la région Ouest et la région Centre-Nord et dans la division de la voirie-Sud, la région Sud, la région Est et la région Centre-Sud.

Comparée à la situation actuelle, la nouvelle répartition a comme conséquence que le canton de Mersch passe à la division de la voirie-Nord alors que le canton d'Echternach est intégré dans la division de la voirie-Sud. Le siège de ces deux divisions restera à Diekirch pour le Nord et à Luxembourg-Ville pour le département Sud.

Les services régionaux implantés aux capitales cantonales seront maintenus. Comme par le passé le canton de Vianden restera attaché au service régional de Diekirch et le canton d'Esch-sur-Alzette sera doté de deux services régionaux, à savoir celui d'Esch/Alzette et celui de Bettembourg.

Le passé a mis en évidence la nécessité absolue de cette présence à proximité des administrés. Ceci vaut pour tous les domaines touchant les compétences de l'Administration des Ponts et Chaussées et particulièrement pour celui des permissions de voirie.

Les attributions traditionnelles des divisions de la voirie sont liées à la gestion du patrimoine du réseau de la voirie normale avec les redressements, réaménagements et renforcements des routes, l'inspection annuelle des ouvrages d'art, la réhabilitation des ouvrages d'art standard, l'entretien courant hivernal et estival, la mise en place et l'entretien sur place des panneaux de la signalisation verticale ainsi que des équipements de la voirie, la direction des services régionaux avec la gestion des ateliers locaux, et bien sûr l'exercice du droit de la Police de la voirie.

A cela s'ajoutent de nouvelles missions en rapport avec le réseau national des pistes cyclables. En effet la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables confère à l'Ad-

ministration des Ponts et Chaussées la mission de la conception et de la construction du réseau national des pistes cyclables, de la réalisation de l'entretien constructif et de la mise en place et de l'entretien de la signalisation.

La division de la voirie-Sud s'occupe également de l'entretien des esplanades de la Moselle.

La gestion des ateliers centraux à Bertrange et à Diekirch sera regroupée dans une nouvelle division appelée „division des ateliers centraux“. Cette division s'occupe de l'entretien mécanique de la totalité du parc d'engins et de véhicules de l'administration, de la confection des panneaux de signalisation, de la réalisation du marquage routier, de l'exploitation des ateliers spéciaux, comme la serrurerie, la menuiserie et l'atelier électrique. Toutes ces prestations sont d'une spécificité telle que le savoir-faire doit être réuni en une seule main et qu'un simple doublement de tous les équipements spécialisés, comme c'est actuellement le cas, n'est plus possible à l'avenir.

Le laboratoire d'analyse et d'essai des matériaux, le service de la géologie de l'Etat et le service de la photogrammétrie, antérieurement regroupés dans la division des services spéciaux, deviendront des divisions autonomes sous les noms de „laboratoire“, „service géologique de l'Etat“ et „division des géomètres et de la photogrammétrie“.

Comme par le passé, le laboratoire s'occupe de l'étude et du contrôle des matériaux destinés aux services publics, d'analyses chimiques et technologiques de ces matériaux, ainsi que d'essais de contrôle sur leur mise en œuvre. Au fil des années, d'autres missions y ont été ajoutées telles que l'élaboration de clauses techniques, l'agrémentation et le contrôle des centrales de fabrication ainsi que l'attestation de conformité des systèmes d'assurance-qualité et des produits de construction dans le cadre de la Directive CE 98-106. Le texte de loi proposé tient compte de cette évolution.

La division des géomètres et de la photogrammétrie est chargée de la conception, de la coordination et de l'exécution de travaux topographiques et de campagnes photogrammétriques à grande échelle, notamment de prises de vues aériennes sur le Grand-Duché dans l'intérêt de la réalisation de projets de génie civil pour compte de l'Etat et des communes. Elle élabore les cartes topographiques à grande échelle et ses produits dérivés. Elle est aussi chargée de la coordination des opérations en matière de système d'information géographique (SIG) de l'administration.

Cette division gère le réseau géodésique de l'administration. Elle est chargée des mensurations de contrôle des ponts, tunnels et autres ouvrages d'art.

La division des géomètres et de la photogrammétrie pourra être autorisée 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.

Les attributions du service géologique de l'Etat ont également évolué depuis 1974 puisque au-delà des investigations et expertises géotechniques sur l'ensemble du territoire, la collecte et l'archivage de données géologiques et les travaux sur la carte géologique du pays, le service géologique doit, dans le cadre de la loi du 19 juillet 2005 et des règlements grand-ducaux du 25 octobre 2004 sur l'aménagement communal et le développement urbain, s'occuper de l'évaluation et de la cartographie des risques naturels prévisibles.

Cette tâche implique l'utilisation accrue de systèmes d'information géographiques et des observations géologiques et géomorphologiques détaillées sur le terrain.

En outre, il y a lieu de noter qu'avec l'arrêt des exploitations de mines de fer, l'Inspection du travail et des mines a diminué fortement ses activités dans le domaine minier et il faut considérer qu'à terme, les problématiques de „l'après-mine“ (ensemble des risques associés aux vides souterrains) ainsi que les questions de ressources naturelles minérales tomberont en partie dans le domaine de travail du service géologique.

A cette structure viendra s'ajouter une „division informatique et gestion“ qui met au point et gère les logiciels utilisés par les autres divisions et services pour l'accomplissement de leurs tâches, qui s'occupe de l'acquisition et de la maintenance des équipements informatiques, met au point les banques de données, gère le suivi du courrier et génère les cartes thématiques. La nécessité de cette entité ainsi que ses attributions détaillées sont développées sous un titre séparé ci-après.

L'Administration des Ponts et Chaussées sera donc à l'avenir formée par les dix 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.

Toutes ces divisions sont placées sous l'autorité d'une direction. Outre la gestion des dix divisions qui peut se faire suivant un règlement d'ordre intérieur, la direction des Ponts et Chaussées a les missions suivantes:

- l'orientation globale de l'administration et mise en oeuvre de la politique générale du Ministère des Travaux Publics dans les matières relevant de sa compétence;
- la gestion centrale des finances et l'établissement du budget;
- le recrutement, la formation spécifique et la gestion des ressources humaines;
- l'élaboration des directives et des instructions aux divisions et aux services; et
- les relations avec le ministère et le public.

En vertu de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers, l'Administration des Ponts et Chaussées en tant que gestionnaire de tunnels tombant sous l'application de la loi précitée, doit désigner un agent de sécurité qui fait partie du personnel du gestionnaire des tunnels. Afin de satisfaire à l'article 6.1. de cette loi qui stipule entre autres que *l'agent de sécurité est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions*, l'agent de sécurité est attaché administrativement à la direction.

*

II. LE FONCTIONNEMENT DE L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES

L'organisation du cadre

Depuis 1974, année du vote de la loi organique actuelle, jusqu'à nos jours, le Luxembourg a connu un énorme essor démographique et économique qui peut se traduire par quelques chiffres-clés. Ainsi, la population résidante passait pendant cette période de 350.000 à 475.000 habitants, le nombre des emplois salariés de 130.000 à 315.000 et celui des salariés frontaliers de 10.000 à 135.000. Parallèlement, le parc des véhicules automoteurs a quasiment triplé et le transport de marchandises par route n'a cessé d'accroître. La réalisation, au cours de ces trois décennies, d'un réseau autoroutier performant a permis de bien positionner le Luxembourg dans le contexte économique européen.

Pour pouvoir répondre pendant les prochaines décennies aux exigences des usagers et offrir des infrastructures routières performantes, sûres et à la hauteur du progrès technique qui permettent de soutenir le développement économique indispensable au maintien du niveau de vie actuel au Luxembourg, l'Administration des Ponts et Chaussées doit pouvoir s'appuyer sur un minimum de collaborateurs efficaces et bien formés.

A. *Le cadre supérieur*

Les missions toujours plus spécifiques incombant à l'Administration des Ponts et Chaussées exigent une diversification de la spécialité des agents de la carrière supérieure appelés à assumer la responsabilité des travaux.

L'Administration des Ponts et Chaussées comprend deux carrières de niveau universitaire, à savoir celle des ingénieurs diplômés et celle des ingénieurs-conducteurs qui, suivant les dispositions de la loi du 27 août 1986 modifiant et complétant la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements

des fonctionnaires de l'Etat, doivent être détenteurs d'un diplôme d'ingénieur des travaux urbains délivré par une université après un cycle d'études sur place d'au moins quatre années.

Comme cette carrière n'a plus d'avenir, elle est appelée à disparaître après la mise en retraite des derniers cinq agents formant l'effectif actuel. Entretemps il pourrait être envisagé de confier à ces agents des nouveaux postes de la carrière supérieure créés par la nouvelle loi-cadre ou d'autres postes à haute responsabilité au sein de l'administration.

A côté des ingénieurs en génie civil, la carrière supérieure est à élargir par des universitaires de différentes spécialités, comme par exemple des économistes, des diplômés en sciences naturelles, des informaticiens, des ingénieurs en électromécanique et des géomètres.

B. Le CITA et la gestion du trafic

L'équipe du CITA (en dehors du CIEA) se compose actuellement d'un ingénieur et de huit expéditionnaires techniques, ainsi que d'un employé „S“ et de deux employés „E“.

Avec cet effectif, il est possible d'assurer la présence 24h/24 d'un opérateur au moins au centre de contrôle de Bertrange. Cependant, afin de pouvoir garantir une action plus rapide, un renforcement supplémentaire sera nécessaire.

Pour former la nouvelle division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic, il faut encore ajouter une partie de l'effectif existant du CIEA (Centre d'Intervention et d'Entretien des Autoroutes) et du SEM (Service Electromécanique). De même, les agents assurant actuellement l'entretien courant et la viabilité hivernale du réseau autoroutier au sein du CIEA seront intégrés dans la nouvelle division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic.

Les opérateurs du dispatching, obligés de travailler par postes pour assurer une présence de 24h/24h, sont des agents de la carrière de l'expéditionnaire technique. Ces agents doivent recevoir une formation professionnelle spéciale pour les préparer à confronter toute situation pouvant se présenter sur une autoroute puisqu'ils doivent déclencher les actions nécessaires pour garantir la sécurité des usagers ou pour organiser les secours en cas d'incident ou d'accident.

C. Les 12 services régionaux

Les deux divisions de la voirie sont responsables de la gestion des douze services régionaux.

Chacun des services régionaux est placé sous la responsabilité d'un agent de la carrière de l'ingénieur technicien. Notons toutefois que par intérim l'un ou l'autre service régional plus important peut être dirigé par un agent de la carrière de l'ingénieur-conducteur.

Les missions principales revenant aux services régionaux sont les suivantes:

- l'établissement et le contrôle des permissions de voirie;
- les travaux de maintenance du réseau routier de la voirie normale avec notamment l'entretien estival et le maintien de la viabilité hivernale;
- la surveillance des travaux de faible envergure et le soutien des divisions régionales de la route dans la surveillance des travaux de plus grande envergure;
- la réalisation de projets pour les communes et la surveillance de la réalisation de ces travaux;
- l'entretien d'un contact régulier avec les communes ainsi que le conseil des administrés.

Au sein des services régionaux, les agents de la carrière du cantonnier doivent accomplir trois tâches différentes:

- le contrôle des permissions de voirie
- la surveillance des chantiers de redressement et de réaménagement de la voirie
- la coopération au sein des brigades et la direction de ces brigades comme chefs de brigade.

Pour pouvoir assumer le contrôle des permissions de voirie, les agents chargés de cette mission doivent être investis du pouvoir d'officier de la police judiciaire et ils doivent entrer dans le bénéfice d'une formation continue et adéquate pour les préparer à ces tâches spécifiques. Une disposition afférente a été inscrite à l'article 12 du projet de loi relatif au régime des permissions de voirie (document parlementaire 5823).

D. Les agents à qualification spéciale

Les trois divisions dites „spéciales“ (laboratoire, service géologique de l'Etat, division des géomètres et de la photogrammétrie) exercent un métier qui requiert des agents spécialement formés. Les agents concernés ne disposent pas tous d'une formation et d'un diplôme spécifiques, mais sont des agents du génie civil qui reçoivent de la part de l'Administration des Ponts et Chaussées une formation soit interne, soit externe, pour les préparer aux tâches journalières à accomplir dans ces services.

Le poste de l'agent de sécurité des tunnels routiers a été créé en application de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers. L'agent qui occupe ce poste est attaché administrativement à la direction des Ponts et Chaussées.

E. Les agents de la carrière de l'ingénieur technicien

Les postes à occuper et les missions à assumer par les agents de la carrière de l'ingénieur technicien se laissent résumer comme suit:

- la direction des 12 services régionaux (dans les limites tracées ci-dessus);
- la direction de l'atelier central à Diekirch et des entités importantes de l'atelier central à Bertrange;
- la réalisation des projets routiers et l'assistance technique des services régionaux lors de la réalisation de ces travaux;
- la mission de chef de projet, de suivi et de gestion des projets et de conseil des préposés au sein de la direction, du service informatique et des bureaux centraux des autres divisions;
- la réalisation des opérations topographiques et photogrammétriques à la division des géomètres et de la photogrammétrie.

F. La nécessité de la division informatique et gestion

L'organigramme de l'Administration des Ponts et Chaussées, approuvé en date du 23 août 1995 par le ministre des Travaux Publics, prévoyait déjà la création d'une „Division Informatique et Gestion“. Cette division s'occupait parmi beaucoup d'autres tâches de la mise sur pied d'un centre d'information routier qui est devenu le CITA. Même si le CITA est intégré dans la nouvelle division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic, l'Administration des Ponts et Chaussées, en sa qualité d'instance technique, a besoin d'un département s'occupant de l'informatique.

Les missions principales à assumer par la division informatique et gestion sont:

- développement des logiciels pour les applications techniques (calcul des tracés routiers, vérification de la capacité des carrefours, statique des ouvrages d'art) et administratives (établissement des documents de soumission, traitement de textes avec applications spéciales comme les permissions de voirie);
- développement, gestion et exploitation des banques de données;
- développement et gestion des infrastructures informatiques et des logiciels pour le traitement des données résultant du système d'information géographique;
- gestion des réseaux locaux (LAN) sur 16 sites différents avec près de 500 ordinateurs;
- maintenance des serveurs LINUX/UNIX (plus de 30 unités);
- acquisition centralisée du matériel informatique et maintenance du parc informatique (plus de 400 stations de travail);
- gestion d'un centre de back-up.

La division informatique et gestion sera placée sous la direction d'un universitaire en informatique. Son effectif comprendra par ailleurs des ingénieurs techniciens en génie civil ou en informatique, des informaticiens diplômés, des rédacteurs ainsi que des opérateurs de la carrière de l'expéditionnaire technique et 1 artisan pour le service des compteurs.

G. Les courriers administratifs des Ponts et Chaussées

Le travail administratif de l'Administration des Ponts et Chaussées se répartit sur deux carrières, à savoir celle du rédacteur et celle de l'expéditionnaire administratif. Alors que les expéditionnaires s'occupent généralement du suivi du courrier, de la saisie des multiples factures dans le système de comptabilité, des transmis du courrier et des tâches de dactylographie, le rôle revenant aux rédacteurs est celui des tâches administratives d'ordre supérieur, comme la gestion des ressources humaines, la gestion des services de comptabilité, la rédaction de rapports et d'avis (souvent techniques) etc.

H. Les ateliers centraux des Ponts et Chaussées

Les ateliers centraux à Bertrange et à Diekirch seront regroupés dans la division des ateliers centraux qui comporte:

- les ateliers mécaniques équipés de manière à pouvoir effectuer l'entretien et la réparation de l'ensemble du parc des voitures, camions et engins spéciaux appartenant à l'administration;
- les ateliers de fabrication des panneaux de signalisation à mettre en place sur la voirie de l'Etat, tant en période normale que durant les phases de travaux;
- une menuiserie centrale, une serrurerie et un atelier électrique et électromécanique;
- les garages et halls de stockage des équipes du marquage routier;
- les garages et abris pour camions et machines.

Sur les deux sites principaux se trouvent par ailleurs les ateliers locaux des services régionaux de Luxembourg et de Diekirch et sur le site de Bertrange les locaux du laboratoire, l'atelier de la géologie avec notamment le stockage des carottes de forage et le centre d'intervention et d'entretien des autoroutes avec le dispatching du CITA.

La réalisation des multiples tâches hautement spécialisées dans ces ateliers exige un effectif d'artisans bien formés et d'ouvriers qualifiés.

I. L'étendue du réseau routier

L'étendue du réseau de la voirie normale est restée pratiquement inchangée et même la loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie n'y a pas apporté de modifications significatives. Le réseau de la grande voirie par contre est en extension permanente. Vu que tant les entretiens estivaux et hivernaux que les multiples interventions en cas d'incident et d'accident revêtent sur ce réseau une importance particulière, il faut absolument élargir l'effectif des ouvriers pour l'adapter à l'étendue finale du réseau autoroutier.

*

III. DISPOSITIONS SPECIALES

Etant donné que certains agents des carrières supérieure et moyenne n'ont – au moment de leur entrée au service de l'Etat – pas pu être engagés sous le statut du fonctionnaire, il convient de fonctionnariser les agents suivants dans le cadre de la présente loi de réorganisation.

En détail, les différentes fonctionnarisations se justifient comme suit:

- ad 1) Lors du changement d'affectation des artisans-électriciens qui ont dû quitter le service de l'énergie de l'Etat pour être affectés à l'Administration des Ponts et Chaussées, service électromécanique, suite à la décision du gouvernement en conseil du 31 mars 1995, deux premiers artisans principaux avaient une perspective de carrière beaucoup plus favorable auprès du service de l'énergie de l'Etat. Cette perspective a été négativement influencée par le changement d'administration opéré d'office vers l'Administration des Ponts et Chaussées. La disposition inscrite à l'article 9 sub 1 entend redresser le préjudice qu'ont subi les deux fonctionnaires dont question.
- ad 2) L'engagement d'un employé ingénieur forestier auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er mai 1982 avait été opéré en vue de pouvoir charger une personne qualifiée de l'établissement de plans de plantation, de la surveillance des travaux de plantation

et de la gestion des arbres et autres plantations se trouvant en bordure de la voirie de l'Etat et sur ses dépendances. Vu que la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées limitait le nombre des ingénieurs à 15 et étant donné que ce cadre ne prévoyait pas d'ingénieur forestier ou paysagiste, l'ingénieur forestier a dû être rangé dans la carrière de l'employé S. Comme la présente loi prévoit dans son cadre du personnel e.a. un ingénieur paysagiste ou forestier, il est logique que l'agent en fonction depuis 1982 occupera ce poste. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.

- ad 3) L'engagement d'une employée ingénieur géomètre auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er juin 1990 avait été opéré en vue de pouvoir charger une personne qualifiée de divers travaux de mesurage spécifiques, e.a. d'auscultation d'ouvrages d'art, au sein même de l'administration. Vu que la loi de réorganisation du 15 mai 1974 précitée limitait le nombre des ingénieurs à 15 et étant donné que ce cadre ne prévoyait pas d'ingénieur géomètre, l'ingénieur géomètre a dû être rangé dans la carrière de l'employé S. Comme la présente loi prévoit dans son cadre du personnel e.a. un ingénieur géomètre, il est logique que l'agent en fonction depuis 1990 occupe ce poste. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.
- ad 4) L'engagement d'un employé ingénieur géologue (détenteur d'une „licence des sciences de la terre“ et d'une „maîtrise en sciences de l'environnement“) auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er octobre 1997 avait été opéré en vue de disposer au sein du service géologique de l'administration d'un deuxième géologue qualifié, tel qu'il était déjà le cas avec l'engagement d'un employé géologue en 1980, agent admis à la carrière de l'ingénieur en 1985. Vu que la loi de réorganisation du 15 mai 1974 précitée limitait le nombre des ingénieurs à 15 et étant donné que ce cadre ne prévoyait pas de deuxième ingénieur géologue, le deuxième ingénieur géologue a dû être rangé dans la carrière de l'employé S. Comme la présente loi prévoit dans son cadre du personnel e.a. un deuxième ingénieur géologue, il est logique que l'agent en fonction depuis 1997 occupe ce poste. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.
- ad 5) L'engagement d'un employé ingénieur informaticien („Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique“) auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 16 octobre 2005 avait été opéré en vue d'assurer la succession au sein de la division/du service informatique vu que le préposé de l'époque s'est vu confier de nouvelles missions dans la suite du départ à la retraite du directeur. Vu que la loi de réorganisation du 15 mai 1974 précitée limitait le nombre des ingénieurs à 15 et étant donné que ce cadre ne prévoyait pas d'ingénieur informaticien, l'agent en question a dû être rangé dans la carrière de l'employé S. Comme la présente loi prévoit dans son cadre du personnel e.a. un chargé d'études-informaticien, il est logique que l'agent en fonction depuis 2005 occupe ce poste. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.
- ad 6) L'engagement d'un employé ingénieur technicien diplômé en électromécanique auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er avril 1999 avait été opéré en vue de disposer d'un ingénieur technicien qualifié, expérimenté dans le vaste domaine de l'électromécanique et en particulier dans le domaine des techniques appliquées dans l'équipement des tunnels routiers. En outre, cet agent était recruté en vue de reprendre à court terme la direction du service électromécanique de l'Administration des Ponts et Chaussées, reprise de fonction qui a eu lieu au début de l'année 2002. L'employé ingénieur technicien avait déjà obtenu une nomination définitive auprès du service de l'énergie de l'Etat et y avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion respectivement en 1984 et en 1987, avant de quitter le service de l'Etat pour se faire embaucher par une entreprise privée et un bureau d'études, où il a su parfaire ses connaissances techniques en électromécanique. Sa fonctionnarisation permettra d'avoir à la tête du service électromécanique un fonctionnaire de la carrière moyenne pouvant porter des titres et grades adaptés à sa fonction de niveau élevé. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.
- ad 7) L'engagement d'un employé ingénieur technicien diplômé en mécanique auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er mai 2002 avait été opéré en vue de disposer d'un ingénieur technicien qualifié, expérimenté dans le domaine diversifié de la mécanique et en particulier dans les techniques de la mécanique à appliquer en permanence au sein des ateliers centraux de l'administration. L'agent dont question qui a pu parfaire ses connaissances spéci-

fiques en mécanique auprès de deux firmes privées renommées d'envergure, a pris en charge e.a. l'établissement et l'adaptation des clauses techniques dans l'intérêt de veiller à l'acquisition de véhicules, engins et machines à rendement optimal. En outre, cet employé a été recruté en vue de reprendre, en l'année 2007, la tête du grand atelier central de l'administration implanté sur le site de Bertrange. Sa fonctionnarisation permettra d'avoir à la tête du service de l'atelier central un fonctionnaire de la carrière moyenne pouvant porter des titre et grade adaptés à sa fonction de niveau élevé. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

Le texte de l'article 1er, qui énumère les attributions de l'administration, est repris en partie de la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, ce qui n'est pas surprenant puisque les missions n'ont pas fondamentalement changé. Toutefois, il y a lieu de relever que le nouveau texte comporte quelques innovations.

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'infrastructures pour le compte d'autres départements ou sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques, ce qui ne semble que logique puisque l'Administration des Ponts et Chaussées regroupe dans ce domaine des compétences et du savoir-faire sans égard au sein des services de l'Etat luxembourgeois.

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. Il est évident que l'administration prendra en charge la conception et la réalisation des projets mais que l'exécution des travaux proprement dits se fera à charge des budgets communaux. Les divisions de support „scientifiques“ (Laboratoire, Division des Géomètres et de la Photogrammétrie, Service Géologique) peuvent accomplir leurs prestations contre le paiement de taxes pour le compte de communautés ou de particuliers [art. 4(10)].

La construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport sont cités volontairement à deux reprises dans l'article 1er alors que l'Administration des Ponts et Chaussées assure ces travaux tant pour le compte du département des transports que pour le compte de la société LuxAirport.

ad 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.

ad article 3

L'article 3 fixe sous forme tabulaire la structure de l'administration.

Il y a lieu de noter qu'en quelque sorte les missions de l'actuelle division centrale de la voirie ont été réparties sur deux divisions distinctes dont l'une porte le nom de „division des travaux neufs“ et l'autre est dénommée „division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic“.

Les trois entités „scientifiques“, jusqu'à présent groupées sous forme de 3 services distincts dans une „division des services spéciaux“, deviendront trois divisions distinctes, sans nécessairement porter la dénomination „division“.

Cette modification résulte des expériences des 3 décennies écoulées au cours desquelles les 3 services ont fonctionné – principalement en raison de leur mission qui diffère fortement et de leur délocalisation géographique – comme services autonomes de sorte que la structure de la division des services spéciaux est restée lettre morte.

Dans le souci d'une utilisation plus parcimonieuse du denier public et afin de renforcer les effets de synergie, les ateliers centraux de Bertrange et de Diekirch, attachés jusqu'à présent aux divisions de la voirie respectives, sont regroupés dans une „division des ateliers centraux“.

Vu l'importance qui revient dans une administration de taille au traitement des données de tout genre, à l'exploitation des équipements qui s'y rattachent et à la gestion des moyens modernes de

communication, le service informatique et gestion portera désormais la dénomination „division informatique et gestion“.

ad article 4

L'article 4 définit de manière précise les missions et attributions de la direction et des 10 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 qui est à soumettre à l'approbation du ministre de tutelle.

ad 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“.

ad article 6

Afin de garantir le bon fonctionnement de l'administration, le projet de loi prévoit toutes les carrières qui pourraient s'avérer utiles pour atteindre ce but, y compris la carrière dans laquelle figurent encore des agents mais dans laquelle il n'y aura plus de recrutements puisque les 5 ingénieurs-conducteurs principaux actuellement en service seront remplacés au fur et à mesure de leurs départs par des ingénieurs diplômés, donc dans la carrière de l'ingénieur.

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.

Le poste de chimiste dont disposait encore l'administration a été abandonné lors du départ en retraite du dernier titulaire en 1996. Cependant, le laboratoire nécessite un fonctionnaire qui dispose d'une formation dans le domaine de la chimie.

Afin de permettre à la division informatique et gestion de se doter des ressources humaines indispensables à son bon fonctionnement, les différentes carrières informatiques ont été inscrites dans le nouveau cadre.

ad article 7

L'article 7 permet de compléter le cadre prévu à l'article 6 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.

L'article 7 fait en outre référence à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat pour le recrutement des candidats à la fonction de chef d'atelier.

ad article 8

Dans le but de ne pas surcharger la loi par des dispositions ayant trait aux conditions d'études, d'admission au service, 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 8 peut se limiter aux conditions particulières de formation, d'admission au stage,

de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration. Ce règlement grand-ducal peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.

ad article 9

Les nominations aux fonctions supérieures au grade 8 sont réservées au Grand-Duc. Les nominations aux fonctions inférieures au grade 9 sont prises par le ministre de tutelle.

Il incombe au Gouvernement de proposer au Grand-Duc les nominations de directeur et de directeur adjoint de l'Administration des Ponts et Chaussées qui doivent être détenteurs d'un diplôme d'ingénieur du génie civil.

ad article 10

Etant donné que les cantonniers qui sont appelés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier mobile ou fixe agissent actuellement dans un vide juridique, l'article 10 tend à redresser cette situation en accordant aux ressortissants de cette carrière – et dans des conditions clairement définies – la qualité d'officier de police judiciaire.

ad article 11

Vu que certains agents des carrières supérieure et moyenne n'ont – au moment de leur entrée au service de l'Etat – pas pu être engagés sous le statut du fonctionnaire, il convient de fonctionnariser les agents suivants dans le cadre de la présente loi de réorganisation.

ad article 12

Etant donné que depuis 1974, année du vote de la loi organique actuelle, jusqu'à nos jours, le cadre de l'administration a évolué beaucoup moins vite que le réseau routier (au niveau des autoroutes), le parc de véhicules et la circulation en général, il convient de procéder dans les meilleurs délais à une augmentation du nombre d'agents disponibles.

*

FICHE FINANCIERE

	<i>Postes autorisés au 1.1.2008</i>	<i>Traitement de base moyen en P.I.</i>	<i>Coût en P.I.</i>	<i>Postes à l'issue de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi</i>	<i>Traitement de base moyen en P.I.</i>	<i>Coût en P.I.</i>
<i>directeur et directeur adjoint</i>	2			3		
directeur	1	672	672	1	672	672
directeur adjoint	1	637	637	2	637	1.274
<i>ingénieur</i>	15			21		
ingénieurs première classe	4	560	2.240	7	560	3.920
ingénieurs-chefs de division	4	515	2.060	5	515	2.575
ingénieurs principaux	2	455	910	0	455	0
ingénieurs-inspecteurs	0	410	0	1	410	410
ingénieurs	5	360	1.800	8	360	2.880
<i>ingénieur-conducteur</i>	5			5		
ingénieurs-conducteurs principaux	5	520	2.600	5	520	2.600
<i>attaché de gouvernement</i>	0			2		
conseillers de direction première classe	0	560	0	0	560	0
conseillers de direction	0	515	0	1	515	515
conseillers de direction adjoints	0	455	0	0	455	0
attachés de Gouvernement premiers en rang	0	410	0	0	410	0
attachés de Gouvernement	0	360	0	1	360	360
<i>chargé d'études-informaticien</i>	0			0		
conseillers-informaticiens première classe	0	560	0	0	560	0
conseillers-informaticiens	0	515	0	0	515	0
conseillers-informaticiens adjoints	0	455	0	0	455	0
chargés d'études-informaticiens premiers en rang	0	410	0	0	410	0
chargés d'études-informaticiens	0	360	0	0	360	0
prime d'informatique	0	36	0	0	36	0
<i>chimiste</i>	0			1		
chimiste	0			1	290	290
<i>ingénieur technicien</i>	52			54		
ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux iers en rang	8	440	3.520	9	440	3.960
ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux	11	410	4.510	11	410	4.510
ingénieurs techniciens-inspecteurs	22	338	7.436	23	338	7.774
ingénieurs techniciens principaux	5	302	1.510	5	302	1.510
ingénieurs techniciens	6	266	1.596	6	266	1.596
<i>technicien diplômé</i>	1			1		
inspecteurs techniques principaux iers en rang	1	440	440	1	440	440
inspecteurs techniques principaux	0	410	0	0	410	0
inspecteurs techniques	0	380	0	0	380	0
chefs de bureau techniques	0	326	0	0	326	0
chefs de bureau techniques adjoints	0	290	0	0	290	0
techniciens principaux	0	248	0	0	248	0
techniciens diplômés	0	221	0	0	221	0

	<i>Postes autorisés au 1.1.2008</i>	<i>Traitement de base moyen en P.I.</i>	<i>Coût en P.I.</i>	<i>Postes à l'issue de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi</i>	<i>Traitement de base moyen en P.I.</i>	<i>Coût en P.I.</i>
<i>informaticien diplômé</i>	0			1		
inspecteurs-informaticiens principaux 1ers en rang	0	440	0	0	440	0
inspecteurs-informaticiens principaux	0	410	0	0	410	0
inspecteurs-informaticiens	0	380	0	0	380	0
chefs de bureau-informaticiens	0	326	0	0	326	0
chefs de bureau-informaticiens adjoints	0	290	0	0	290	0
informaticiens principaux	0	248	0	0	248	0
informaticiens diplômés	0	221	0	1	221	221
prime d'informatique	0	24	0	1	24	24
<i>rédacteur</i>	20			20		
inspecteurs principaux 1ers en rang	2	440	880	2	440	880
inspecteurs principaux	4	410	1.640	4	410	1.640
inspecteurs	2	380	760	2	380	760
chefs de bureau	6	326	1.956	6	326	1.956
chefs de bureau adjoints	2	290	580	2	290	580
rédacteurs principaux	0	248	0	0	248	0
rédacteurs	4	221	884	4	221	884
<i>expéditionnaire technique</i>	70			72		
premiers commis techniques principaux	13	320	4.160	13	320	4.160
commis techniques principaux	15	299	4.485	15	299	4.485
commis techniques	16	248	3.968	16	248	3.968
commis techniques adjoints	7	226	1.582	7	226	1.582
expéditionnaires techniques	19	200	3.800	21	200	4.200
prime pour sujétions particulières (commis techniques et grades supérieurs)	44	12	528	44	12	528
<i>expéditionnaire-informaticien</i>	0			2		
premiers commis-informaticien principaux	0	320	0	0	320	0
commis-informaticien principaux	0	299	0	0	299	0
commis-informaticien	0	248	0	0	248	0
commis-informaticien adjoints	0	226	0	0	226	0
expéditionnaires-informaticien	0	200	0	2	200	400
prime d'informatique	0	12	0	2	12	24
<i>expéditionnaire</i>	32			33		
premiers commis principaux	5	320	1.600	5	320	1.600
commis principaux	8	299	2.392	8	299	2.392
commis	9	248	2.232	9	248	2.232
commis adjoints	4	226	904	4	226	904
expéditionnaires	6	200	1.200	7	200	1.400
prime pour sujétions particulières (18 sur 32 agents actuellement, proratisé sur futur)	18	12	216	19	12	228

	<i>Postes autorisés au 1.1.2008</i>	<i>Traitement de base moyen en P.I.</i>	<i>Coût en P.I.</i>	<i>Postes à l'issue de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi</i>	<i>Traitement de base moyen en P.I.</i>	<i>Coût en P.I.</i>
<i>artisan</i>	103			106		
artisans dirigeants	17	278	4.726	19	278	5.282
premiers artisans principaux	29	257	7.453	27	257	6.939
artisans principaux	21	226	4.746	21	226	4.746
premiers artisans	13	208	2.704	13	208	2.704
artisans	23	174	4.002	26	174	4.524
prime pour brevet de maîtrise (55% de l'effectif)	57	10	570	59	10	590
<i>cantonnier</i>	169			169		
chefs de brigade dirigeants	25	257	6.425	25	257	6.425
chefs de brigade principaux	32	244	7.808	32	244	7.808
chefs de brigade	57	235	13.395	57	235	13.395
sous-chefs de brigade	7	200	1.400	7	200	1.400
chefs-cantonniers	28	174	4.872	28	174	4.872
cantonniers	20	156	3.120	20	156	3.120
prime d'astreinte	169	12	2.028	171	12	2.052
<i>concierge</i>	1			0		
concierges surveillants principaux	1	235	235	0	235	0
concierges surveillants	0	216	0	0	216	0
concierges	0	181	0	0	181	0
prime d'astreinte	1	22	22	0	22	0
<i>Total traitements de base et primes (en P.I.)</i>			<i>127.204</i>			<i>134.191</i>
<i>Allocation de famille (à 65% de l'effectif avec un taux moyen de 26 P.I.)</i>	306	26	7.956	317	26	8.242
<i>Allocation de repas (unités)</i>	470	1	470	487	1	487
<i>Coûts annuels en € sur base d'une valeur P.I. de 188,77€ (indice 685,17)</i>						
<i>Traitements de base et primes</i>			<i>24.012.299</i>			<i>25.331.235</i>
<i>Allocation de famille</i>			<i>1.501.854</i>			<i>1.555.842</i>
<i>Allocation de repas</i>			<i>661.290</i>			<i>685.209</i>
<i>Allocation de fin d'année</i>			<i>2.001.025</i>			<i>2.110.936</i>
<i>Charges sociales patronales (4,4%)</i>			<i>1.144.586</i>			<i>1.207.456</i>
<i>Coût total annuel – fonctionnaires</i>			<i>29.321.054</i>			<i>30.890.678</i>
<i>employés</i>	41			37		
employés S	7	445	3.115	4	430	1.720
employés E	4	315	1.260	3	315	945
employés D	4	288	1.152	4	288	1.152
employés C	16	232	3.712	16	232	3.712
employés B1	6	227	1.362	6	227	1.362
employés B	3	180	540	3	180	540
employés A	1	160	160	1	160	160
<i>Total traitements de base et primes (en P.I.)</i>			<i>11.301</i>			<i>9.591</i>
<i>Allocation de famille (à 50% de l'effectif avec un taux moyen de 26 P.I.)</i>	21	26	546	21	26	546

	Postes autorisés au 1.1.2008	Traitement de base moyen en P.I.	Coût en P.I.	Postes à l'issue de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi	Traitement de base moyen en P.I.	Coût en P.I.
<i>Allocation de repas (unités)</i>	41	1	41	37	1	37
<i>Coûts annuels en € sur base d'une valeur P.I. de 181,43 € (indice 685,17)</i>						
<i>Traitements de base et primes</i>			2.050.340			1.740.095
<i>Allocation de famille</i>			99.061			99.061
<i>Allocation de repas</i>			57.687			52.059
<i>Allocation de fin d'année</i>			170.862			145.008
<i>Charges sociales patronales (13,31%)</i>			295.642			250.907
<i>Coût total annuel – employés</i>			2.673.592			2.287.130
<i>ouvriers</i>	612			623		
<i>ouvriers E</i>	17	228	3.876	17	228	3.876
<i>ouvriers D</i>	186	216	40.176	186	216	40.176
<i>ouvriers C</i>	70	195	13.650	70	195	13.650
<i>ouvriers B</i>	339	182	61.698	350	182	63.700
<i>femmes de charge</i>	29			29		
<i>femmes de charge (tâche moyenne 22h/sem)</i>	29	165	4.785	29	165	4.785
<i>Total traitements de base et primes (en P.I.)</i>			122.032			124.034
<i>Allocation de famille (à 65% de l'effectif avec un taux moyen de 25 P.I.)</i>	417	25	10.425	424	25	10.600
<i>Allocation de repas (en P.I.)</i>	627	11	6.897	638	11	7.018
<i>Coûts annuels en € sur base d'une valeur P.I. de 181,43 € (indice 685,17)</i>						
<i>Traitements de base et primes</i>			22.140.220			22.503.443
<i>Allocation de famille</i>			1.891.408			1.923.158
<i>Allocation de repas</i>			1.251.323			1.273.276
<i>Allocation de fin d'année</i>			1.845.018			1.875.287
<i>Charges sociales patronales (13,31%)</i>			3.192.435			3.244.809
<i>Coût total annuel – ouvriers</i>			30.320.405			30.819.973
<i>Coût total annuel des agents des Ponts et Chaussées (indice 685,17)</i>			62.315.051			63.997.781

