

N° 6295¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(15.11.2011)

Le Conseil d'Etat a été saisi du projet de loi sous objet par une dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 18 juillet 2011.

Au texte du projet de loi, qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives, une fiche d'évaluation d'impact des mesures sur l'égalité des femmes et des hommes ainsi qu'une fiche financière.

Quoiqu'en vertu de l'exposé des motifs précité le projet de loi ait pour objet de transposer une directive européenne, un tableau de concordance entre les dispositions de la directive et les mesures de transposition n'était pas joint, contrairement aux instructions en la matière rappelées encore dans la circulaire de la ministre aux Relations avec le Parlement du 9 août 2011 (cf. point 2. Procédure de saisine du Conseil d'Etat et transposition des directives européennes).

Aux termes de la lettre de saisine précitée du 18 juillet 2011, le Gouvernement souhaite faire bénéficier le projet de loi d'un traitement prioritaire de la part du Conseil d'Etat, afin d'éviter une condamnation devant la Cour de Justice de l'Union européenne. En effet, le délai de transposition de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières est venu à expiration le 19 décembre 2010, et le 19 mai 2011 la Commission européenne a adressé au Grand-Duché de Luxembourg un avis motivé pour cause de manquement à ses obligations européennes.

Dans la mesure où l'article 9 prévoit des engagements de personnel au profit de l'Etat, il y a lieu à consultation de la Chambre des fonctionnaires et employés publics. Or, une prise de position afférente de cette chambre professionnelle ne figurait pas dans le dossier communiqué au Conseil d'Etat.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Nonobstant le délai relativement généreux de deux ans accordé aux Etats membres de l'Union européenne pour transposer la directive 2008/96/CE, le Conseil d'Etat n'a été saisi du projet de loi sous examen que sept mois après l'échéance du délai de transposition et deux mois après que la Commission européenne eut adressé au Grand-Duché de Luxembourg l'avis motivé précité pour manquement de l'Etat luxembourgeois à ses obligations vis-à-vis du droit de l'Union.

L'absence de tableau de correspondance ne facilite pas le travail du Conseil d'Etat.

La directive 2008/96/CE prévoit un certain nombre de mesures destinées à améliorer la sécurité sur les routes européennes et en particulier sur les axes faisant partie du réseau routier transeuropéen défini dans la décision No 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Le commentaire des articles relève que ne sont dès lors concernées par la loi en projet que les autoroutes A1 (Luxembourg-frontière allemande près de Wasserbillig), A3 (Luxembourg-frontière française près de Dudelange) et A6 (Luxembourg-frontière belge près de Kleinbettingen) ainsi que le tronçon de l'autoroute A13 entre la Croix de Bettembourg et son passage de la Moselle à Schengen.

La partie du réseau routier national visée par les mesures de gestion de la sécurité de la circulation comprend les axes accusant sans doute la plus forte densité du trafic, mais ne représente en définitive qu'une part infime de la voirie étatique, en termes d'extension kilométrique de ce réseau.

Les auteurs renoncent à mettre à profit les dispositions du paragraphe 3 de l'article 1er de la directive qui permet aux Etats membres d'appliquer, le cas échéant, le régime européen de gestion de la sécurité à d'autres tronçons du réseau routier national dont la construction est financée par des fonds européens.

Même si de larges pans des infrastructures routières nationales resteront dès lors exclus de l'application des mesures envisagées, le Conseil d'Etat salue l'approche européenne qui s'avère une contribution louable en matière de lutte contre le grand fléau que constituent les accidents de la route et le tribut en vies humaines et en séquelles corporelles souvent définitives que ceux-ci demandent. Même si une étude récente du Statec portant sur l'évolution des accidents de la circulation au cours des vingt dernières années confirme la réduction continue du nombre des tués et des blessés, il faut constater qu'au cours des années consécutives le niveau de 2004, où le nombre des accidents avec dommages corporels a été le plus bas (716 accidents), n'a plus jamais été atteint. Il faut en conclure que l'arsenal des mesures de lutte contre les accidents n'est pas encore épuisé.

Les mesures retenues dans la directive prévoient l'obligation pour les Etats membres de soumettre leurs nouveaux projets d'infrastructure s'insérant dans le réseau routier transeuropéen à une évaluation des incidences sur la sécurité routière dès la phase de planification. Cette évaluation est suivie d'audits de sécurité qui accompagnent obligatoirement les différentes étapes de conception et de réalisation du projet d'infrastructure.

Quant au réseau routier en exploitation, la directive impose aux Etats membres d'effectuer tous les trois ans des examens de sécurité et de procéder sur base du degré de concentration d'accidents à une classification de sécurité du réseau. Le degré de concentration d'accidents constaté sur les différents tronçons inspectés déterminera l'ordre de priorité des mesures correctives.

En vue d'effectuer les audits de sécurité en relation avec de nouveaux projets routiers ou les inspections de sécurité sur le réseau routier en exploitation, la directive oblige les Etats membres à prévoir une formation initiale et des cours de perfectionnement réguliers pour les auditeurs de sécurité chargés des contrôles en question. Par ailleurs, la classification de sécurité du réseau en exploitation tient compte des accidents mortels recensés sur les différents tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen. A ces fins, des rapports standardisés spéciaux doivent être établis pour chaque accident mortel. Dans le cadre du recensement des accidents mortels, les Etats membres sont en outre tenus de calculer le coût social moyen des accidents mortels et d'autres accidents graves survenant sur le territoire national.

Enfin, l'article 8 de la directive oblige les Etats membres d'établir au plus tard au 19 décembre 2011 des lignes directrices „afin d'aider les organes compétents dans l'application de la [présente] directive“, lignes directrices qui doivent être communiquées à la Commission européenne.

Le projet de loi sous examen s'aligne étroitement sur le texte de la directive à transposer au point que certains passages en constituent des copies conformes. Les quatre annexes jointes au projet de loi constituent mot à mot des copies conformes des annexes de la directive.

Il est intéressant de noter que la loi du 13 mars 2007 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires comportait déjà l'obligation pour le maître de l'ouvrage d'établir une notice d'impact de son projet sur la sécurité (cf. articles 6 et 15). Or, cette exigence a été abandonnée au moment du remplacement de la loi du 27 mars 2007 par la loi de même nom datée au 29 mai 2009.

Quant à l'agencement de la loi en projet, le Conseil d'Etat estime qu'une bonne gouvernance en matière de gestion de la sécurité des autoroutes visées commande que tant les audits de sécurité dont question à l'article 4 du projet de loi que les évaluations menant à la classification de sécurité du réseau autoroutier en exploitation soient confiés à des auditeurs et experts indépendants de l'organe compétent visé par la directive qui, en vertu de la loi du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, est l'Administration des ponts et chaussées.

Une deuxième critique concerne la volonté défailante de prévoir un programme de formation (initiale et continue) pour les auditeurs de sécurité, pourtant exigé en vertu de l'article 9 de la directive européenne.

Un troisième point au sujet duquel le Conseil d'Etat ne peut pas marquer son accord avec l'approche retenue par les auteurs a trait à l'agrément ministériel prescrit pour pouvoir exercer les fonctions d'auditeur. En effet, cet agrément n'est pas prévu par la directive à transposer, et il est susceptible de se heurter tant aux exigences de la directive 2006/123/CE (directive „Services“) qu'aux dispositions de la Constitution.

Le Conseil d'Etat reviendra sur ces aspects dans le cadre de l'examen des articles de la loi en projet.

Sur un plan plus formel, il constate encore que les auteurs du projet de loi se proposent de reprendre dans la loi en projet les quatre annexes de la directive 2008/96/CE. Comme la directive délègue à la Commission européenne la compétence pour adapter aux avancées techniques le contenu de ces annexes, le Conseil d'Etat se demande si dans l'intérêt d'une transposition rapide et flexible en droit national des modifications des annexes en question il ne serait pas préférable de reprendre dès à présent le contenu de celles-ci dans un règlement grand-ducal auquel la loi en projet se limitera de renvoyer.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

Même si l'alinéa 1er ne fait que résumer le contenu de la loi en projet et ne comporte dès lors aucune valeur normative, le Conseil d'Etat est d'accord avec le maintien des dispositions en question pour ne pas exposer le législateur luxembourgeois au reproche d'une transposition incomplète de la directive, dont l'alinéa sous examen ne fait que reprendre l'article 1er, paragraphe 1er.

L'alinéa 2 n'est pas en phase avec l'alinéa 2 de l'article 7, le premier visant uniquement les tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen, le second s'étendant par contre à l'ensemble du réseau routier national.

Tout en notant que cette incohérence figure aussi dans la directive européenne, le Conseil d'Etat propose d'écrire:

„Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique ...“.

L'alinéa 3 ne donne pas lieu à observation.

Article 2

Cet article a trait aux définitions reprises pour la plupart de l'article 2 de la directive à transposer.

Quant à la définition du réseau routier transeuropéen, il y a lieu de se référer à la „décision No 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen“. Le projet de loi fait erronément, tout comme d'ailleurs la directive 2008/96/CE, état de la „directive No 1692/96/CE“.

Au point 2) de l'article sous avis, les auteurs reprennent sous une forme abrégée le texte de la directive plutôt que de viser directement l'organe juridiquement compétent en matière de construction et d'exploitation du réseau routier étatique dont font partie les tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen. En vertu de la loi précitée du 3 août 2010, cet organe est l'Administration des ponts et chaussées, comme le relève d'ailleurs à bon escient le commentaire des articles.

Plutôt que de prévoir à l'article 2 une définition de l'organe compétent, le Conseil d'Etat propose de remplacer à travers l'ensemble du texte légal en projet les termes „organe compétent“ par „Administration des ponts et chaussées“.

La définition sous 2) devra être supprimée et la numérotation des définitions subséquentes devra être adaptée en conséquence.

Les définitions sous 3) à 7) (2) à 6) selon le Conseil d'Etat) ne donnent pas lieu à observation.

Alors que les auteurs du projet de loi omettent de transposer l'article 8 de la directive ayant trait à „[l'] adoption et [la] communication de lignes directrices [pour l'application de la directive 2008/96/CE]“, ils s'estiment déchargés de l'obligation de définir l'expression „lignes directrices“ à l'article 2.

Le Conseil d'Etat est d'avis que le défaut de réserver une suite audit article 8 de la directive expose le Luxembourg au reproche d'une transposition incomplète de l'acte législatif européen. Il demande par voie de conséquence l'insertion entre les articles 7 et 8 du projet de loi d'un article nouveau tenant

compte des exigences de l'article 8 de la directive. Dans ces conditions, il y a lieu d'ajouter à l'article 2 la définition de ces „lignes directrices“.

La définition sous 8) ne donne pas lieu à d'autres observations.

Quant à la définition de l'auditeur que les auteurs du projet de loi prévoient d'ajouter, contrairement à la démarche retenue dans la directive, le Conseil d'Etat estime que les critères de définition des auditeurs doivent être repris à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat) conformément aux exigences de la directive. Il échet par conséquent de renoncer à l'insertion d'une définition de l'auditeur à l'article 2.

Quant à la définition de l'agrément figurant au point 10), le Conseil d'Etat en demande la suppression pour les raisons plus amplement développées dans le cadre de l'examen de l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).

Article 3

Le libellé de l'article sous examen s'aligne très étroitement sur celui de l'article 3 de la directive 2008/96/CE.

Conformément à ses observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose tout d'abord de remplacer aux alinéas 1er et 2 les termes „l'organe compétent“ par „l'Administration des ponts et chaussées“.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat réitère sa suggestion de reléguer à un règlement grand-ducal la reprise des annexes en vue d'une plus grande flexibilité d'adaptation des normes nationales en cas de modification des exigences européennes. S'il est suivi sur ce point, la loi en projet renverra au règlement grand-ducal à édicter à cet effet qui aura pour objet de reprendre les critères de l'annexe I de la directive. La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article sous examen se lira dans ces conditions comme suit:

„A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.“

Article 4

L'article sous examen reprend les exigences de l'article 4 de la directive 2008/96/CE.

Le libellé donne lieu aux observations suivantes:

Aux alinéas 1er et 5, les termes „l'organe compétent“ sont à remplacer par „l'Administration des ponts et chaussées“.

L'observation relative à l'Annexe I faite à l'endroit de l'article 3 vaut également pour l'annexe II évoquée aux alinéas 2 et 5. Dans la lignée de sa proposition ci-avant et tout en regrettant que la directive se limite à énoncer une obligation de moyen pour l'organe compétent pour sa mise en œuvre, le Conseil d'Etat propose néanmoins de s'en tenir au libellé européen. Par voie de conséquence, l'alinéa 2 est à remplacer par le texte suivant:

„L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation des audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.“

A l'alinéa 3, il suffit de renvoyer à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat) qui détermine les conditions de qualification des auditeurs susceptibles de réaliser les audits de sécurité routière. Le Conseil d'Etat propose d'écrire:

„L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat). Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).“

Au regard des observations qui précèdent, la deuxième phrase de l'alinéa 5 doit se lire comme suit:

„Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1er.“

A l'alinéa 6, il faut écrire correctement „l'alinéa précédent“.

Article 5

Cet article reprend les exigences de l'article 5 de la directive 2008/96/CE.

Conformément aux observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit l'alinéa 1er:

„L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.“

La fin de la première phrase de l'alinéa 2 est à rédiger comme suit:

„... éléments repris au règlement grand-ducal précité.“

La deuxième phrase du même alinéa 2 est à modifier comme suit:

„Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).“

La deuxième phrase de l'alinéa 3 doit également être modifiée dans l'optique du Conseil d'Etat. Elle se lira comme suit:

„La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.“

La deuxième phrase de l'alinéa 4 aura avantage à préciser qu'il s'agit de la „Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975“.

A l'alinéa 5, il ne suffit pas de reprendre l'obligation de la directive faite aux Etats membres mais de prévoir une mesure de transposition de cette exigence en écrivant:

„A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.“

Article 6

L'article sous examen reprend les dispositions de l'article 6 de la directive, à l'exception de son paragraphe 4.

A l'alinéa 3, il ne suffit pas de copier l'exigence de la directive quant à la „fréquence suffisante“ des inspections de sécurité, mais il y a lieu de déterminer cette fréquence avec la précision requise. Le Conseil d'Etat propose de renvoyer à cet effet au règlement grand-ducal qu'il a recommandé de prévoir dans le cadre de l'examen des articles 3, 4 et 5.

En omettant de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive 2008/96/CE, les auteurs du projet de loi risquent de se voir reprocher une transposition non conforme. Aussi le Conseil d'Etat insiste-t-il, sous peine d'opposition formelle, de tenir compte de ce paragraphe 4 dans un article 8 nouveau qu'il propose d'ajouter ci-après.

Article 7

L'article sous examen est censé assurer la transposition de l'article 7 de la directive 2008/96/CE. L'établissement des rapports d'accidents prévu au paragraphe 1er est confié à la Police grand-ducale et l'évaluation du coût social moyen des accidents mortels et des accidents graves sera effectuée sous la responsabilité du ministre qui a la Sécurité sociale dans ses attributions.

Quant à l'alinéa 1er, le Conseil d'Etat propose, dans la lignée de ses observations ci-avant, de renvoyer à un règlement grand-ducal pour reprendre en droit national le contenu de l'annexe IV et de reprendre de façon plus précise les exigences européennes visées. Il propose de libeller comme suit la deuxième phrase de cet alinéa:

„Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.“

Quant à l'alinéa 2, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par „accident grave“ tout en laissant aux auteurs du projet de loi de proposer la définition appropriée.

Plutôt que de dire en outre à l'alinéa sous examen que c'est le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions qui établit le coût social moyen précité, il suffit de l'avis du Conseil d'Etat de placer cette évaluation sous la responsabilité du ministre en écrivant:

„Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.“

Le Conseil d'Etat tient à observer que l'évaluation systématique des accidents routiers (coût de soins de santé, congés de maladie, le cas échéant, prestations de l'assurance accidents, pensions d'invalidité et pensions de survie) constitue une charge de travail supplémentaire des services du ministre de la Sécurité sociale, en particulier du service actuariel de l'Inspection générale de la sécurité sociale dont l'intervention actuelle en la matière se limite à des expertises isolées demandées au cours de procédures judiciaires. Aussi, et alors que l'article 9 prévoit des engagements de renforcement auprès de l'Administration des ponts et chaussées en vue de l'exécution des obligations résultant de la directive, le Conseil d'Etat donne-t-il à considérer s'il n'y aurait pas lieu de compléter l'article 9 par une disposition analogue au profit de l'Inspection générale de la sécurité sociale.

Article 8 (nouveau selon le Conseil d'Etat)

Tout en renvoyant à son opposition formelle relative à l'article 6, le Conseil d'Etat se doit de rappeler encore que l'article 8 de la directive n'est pas transposé. Au regard de cette transposition non conforme de l'acte européen, le Conseil d'Etat doit réitérer son refus d'accorder la dispense du second vote constitutionnel du projet de loi sous examen si le paragraphe 4 de l'article 6 et le paragraphe 1er de l'article 8 de la directive ne sont pas transposés.

Selon le Conseil d'Etat, cette lacune est susceptible d'être comblée en renvoyant à un règlement grand-ducal pour arrêter:

- a) les lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la loi en projet (art. 8, par. 1er de la directive);
- b) les lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie (art. 6, par. 4 de la directive);
- c) le programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices sous b) (art. 6, par. 4 de la directive).

Article 8 (9 selon le Conseil d'Etat)

Le Conseil d'Etat note d'emblée que les auteurs du projet de loi ont omis de transposer le paragraphe 1er de l'article 9 de la directive. Ils justifient cette omission par le constat dans leur commentaire des articles qu'„à l'heure actuelle il n'est pas prévu d'organiser une formation d'auditeurs au Luxembourg“ et que par contre „tous les certificats obtenus dans un [autre] Etat membre [de l'Union européenne]“ seront reconnus au Luxembourg.

Le Conseil d'Etat ne saurait pas, sous peine d'opposition formelle, s'accommoder de cette transposition non conforme de la directive et il exige que le projet de loi soit complété par la mise en place d'une telle formation, y compris les critères d'accès de la formation et les modalités de sa mise en œuvre ainsi que les cours de perfectionnement à organiser régulièrement suivant un rythme qui reste à être établi. La mise en place d'une formation qui s'adresserait par exemple à des ingénieurs ou des ingénieurs techniciens n'empêchera pas la reconnaissance de certificats d'aptitude délivrés en la matière par les autorités d'un autre Etat membre de l'Union européenne, reconnaissance qui s'impose de toute façon en vertu des exigences du droit de l'Union européenne.

Par ailleurs, il estime que l'objectivité requise pour procéder aux audits et inspections prévus par la loi en projet commande de confier les travaux afférents à des personnes adéquatement formées, issues du secteur public ou privé qui *a priori* ne relèvent pas de l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'Etat y voit la meilleure garantie pour assurer que soit honorée l'exigence reprise au point c) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive en vertu de laquelle la ou les personnes chargées d'un audit sont sélectionnées de sorte qu'au moment de l'audit (ou de l'inspection?) elles ne participent pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné (voire à la gestion des tronçons routiers soumis à inspection).

Sauf pour les auteurs du projet de loi d'établir que l'exigence de l'agrément prévue au dernier alinéa de l'article sous examen n'est pas contraire aux prescriptions de la directive „Services“ 2006/123/CE, le Conseil d'Etat ne saurait pas dispenser le projet de loi sous examen de la dispense du second vote constitutionnel en cas de maintien de cet alinéa. Abstraction faite des considérations formelles qui

précédent, il ne voit pas la plus-value de cet agrément, alors qu'il estime que le fait d'un auditeur de rapporter la preuve de la formation requise devrait suffire pour se faire confier les audits et inspections prévues par la loi sous avis.

Article 9 (10 selon le Conseil d'Etat)

Cet article prévoit les engagements nécessaires en vue de disposer au sein de l'Administration des ponts et chaussées d'une cellule dont la mission consistera, selon le commentaire des articles, à „accompagner les auditeurs de sécurité dans leur mission et [à] assurer efficacement les audits de sécurité et les inspections de sécurité“.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat renvoie encore à ses observations faites à l'endroit de l'article 7.

Le dispositif envisagé se réfère à un dépassement du nombre limité des engagements nouveaux auprès de l'Etat prévu dans la loi budgétaire 2011. Dans la mesure où des incidents de procédures risquent de retarder l'entrée en vigueur du projet sous revue, l'article 9 ne sera éventuellement plus applicable tel que prévu.

Aussi, le Conseil d'Etat suggère-t-il de libeller l'article 9 comme suit:

„Art. 9. Engagements au profit de l'Administration des ponts et chaussées et de l'Inspection générale de la sécurité sociale

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, sont autorisées à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- l'Administration des ponts et chaussées: un ingénieur et un ingénieur technicien;
- l'Inspection générale de la sécurité sociale: un attaché de la sécurité sociale et un fonctionnaire dans la carrière du rédacteur.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 15 novembre 2011.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

