

**N° 5198****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2002-2003

---

---

**PROJET DE LOI**

portant

1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement
2. modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, telle que modifiée
3. modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée

\* \* \*

*(Dépôt: le 26.8.2003)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (7.8.2003).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	13
4) Commentaire des articles.....	19

\*

## 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 autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant

1. transposition en droit luxembourgeois en matière *d'infrastructures de transport* de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement
2. modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, telle que modifiée
3. modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée.

Cabasson, le 7 août 2003

*La Ministre des Travaux Publics,*  
Erna HENNICOT-SCHOEPGES

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### TITRE I

#### Dispositions générales

##### **Art. 1.– *Objet***

La présente loi concerne:

- a) la construction de tout projet d'autoroute ou de voie rapide, de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance et la construction d'aéroports qui sont soumis d'office à une évaluation;
- b) la construction de routes autres que celles prévues sous a), y compris les installations routières connexes, dans la mesure où les dispositions prévues au titre III sont applicables;
- c) la construction de tronçons de ligne de chemin de fer et d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante, y compris les installations ferroviaires connexes autres que celles prévues sous a), ainsi que les lignes de tramways ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport de personnes dans la mesure où les dispositions prévues au titre III sont applicables;
- d) les aménagements de l'Aéroport de Luxembourg dans la mesure où les dispositions prévues au titre III sont applicables.

##### **Art. 2.– *Définitions générales***

Au sens de la présente loi on entend par:

- (1) „autoroutes“: des voies publiques répondant aux critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975;
- (2) „voies rapides“: des voies publiques répondant aux critères afférents de l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international (accord AGR);
- (3) „liaison routière entre routes d'ordre supérieur“: nouvelle route destinée à parfaire le maillage du réseau routier et à améliorer la sécurité et le confort de ses usagers;

- (4) „contournement de localités“:
- le contournement de localités classique: nouvelle route dont les points de départ et d’aboutissement se trouvent sur un même itinéraire à l’amont et à l’aval d’une ou de plusieurs localités et passant entièrement à l’extérieur du périmètre d’agglomération tel que défini au plan d’aménagement général.
  - la voie de désenclavement d’un site industriel ou artisanal: nouvelle route reliant un site industriel ou artisanal isolé à la voirie d’ordre supérieur sans traverser le périmètre d’agglomération;
- (5) „autres routes“: des liaisons routières nouvelles appelées à remplir des fonctions allant au-delà de la desserte locale;
- (6) „voie pour le trafic ferroviaire à grande distance“: ligne ferrée nouvelle s’insérant dans un axe de chemin de fer international qui fait partie des réseaux de transport transeuropéens;
- (7) „autre tronçon de ligne de chemin de fer“: ligne de chemin de fer ou partie de ligne de chemin de fer faisant partie du réseau ferroviaire tel que défini à l’article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire;
- (8) „installations ferroviaires connexes“: construction de plates-formes ferroviaires et intermodales ainsi que notamment les triages, les gares d’échange, les haltes et arrêts et les aménagements de places de parage d’accueil des voyageurs et les passages à niveau, pour autant qu’elles sont en relation directe avec les activités de transport;
- (8bis) „installations routières connexes“: construction d’autres plates-formes intermodales ainsi que notamment les gares routières, les parkings dits „park and ride“ et les aires de rebroussement pour autobus, pour autant qu’elles sont en relation directe avec les activités routières;
- (9) „étude d’évaluation des incidences sur l’environnement naturel et l’environnement humain“: une étude qui identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects d’un projet sur les facteurs suivants:
- l’homme, la faune et la flore
  - le sol, l’eau, l’air, le climat et le paysage
  - les biens matériels et le patrimoine culturel
  - l’interaction entre les facteurs visés aux premier, deuxième et troisième tirets.
- L’étude d’évaluation des incidences sur l’environnement naturel et l’environnement humain est composée d’une étude d’impact comparative et d’une étude d’impact détaillée;
- (10) „notice d’impact sur l’environnement“: une première analyse sommaire des facteurs à prendre en considération par l’étude d’évaluation définie sous 9 ci-dessus et destinée à juger de l’opportunité de poursuivre la procédure prévue à l’article 7 ci-après;
- (11) „étude d’impact comparative“: une étude relative à l’avant-projet sommaire et qui comporte l’analyse comparée d’une ou de plusieurs variantes effectuée en vue d’évaluer d’une part les éléments devant être exprimés en valeur monétaire et d’autre part ceux qui ne sont pas quantifiables sous cet aspect.
- Cette étude sert également à dégager les éléments justificatifs de l’opportunité du projet de construction concerné;
- (12) „étude d’impact détaillée“: une étude relative à l’avant-projet détaillé qui se base sur les conclusions de l’étude d’impact comparative et qui a pour objet de définir de manière précise l’objectif, les caractéristiques, les dimensions, la localisation, les délais de réalisation et les coûts de toutes les mesures compensatoires indispensables en vue de réduire l’impact du projet sur les facteurs dont question sous 9;
- (13) „notice d’impact de sécurité“: une analyse qui identifie, décrit et évalue les conséquences directes et indirectes d’un projet routier ou ferroviaire sur la sécurité des usagers et des riverains qui respectivement empruntent les tronçons concernés par le projet ou en sont les voisins immédiats;
- (14) „consultation du public“: la démarche qui consiste à solliciter consécutivement à l’élaboration de l’étude d’impact comparative des prises de position du public avant de poursuivre le processus de décision y relatif;

- (15) „information du public“: la démarche qui consiste à porter à la connaissance du public l'ensemble du processus de décision qui a conduit à définir le tracé définitif ainsi que les caractéristiques et les mesures compensatoires relatives au projet de construction;
- (16) „maître de l'ouvrage“: l'auteur d'une demande de construction d'un projet qui, au sens du titre II, est le ministre ayant les travaux publics ou les transports dans ses attributions selon qu'il s'agit d'un projet routier ou d'un projet ferroviaire ou aéroportuaire, et qui, au sens du titre III, est soit le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions ou une autre entité, lorsqu'il s'agit d'un projet routier, soit le ministre ayant les transports dans ses attributions ou une autre entité, lorsqu'il s'agit d'un projet ferroviaire ou aéroportuaire.

**Art. 3.– Informations à fournir dans le cadre des études d'évaluation des incidences sur l'environnement**

(1) Les informations à fournir par le maître de l'ouvrage comportent au minimum:

- une description du projet comportant des informations relatives au site, à la conception et aux dimensions du projet,
- une description des mesures envisagées pour éviter et réduire des effets négatifs importants et, si possible y remédier,
- les données nécessaires pour identifier et évaluer les effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement,
- une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement,
- un résumé non technique des informations visées aux tirets précédents.

(2) Les informations appropriées, disponibles en la matière sont mises à la disposition du maître de l'ouvrage suite à la demande de celui-ci.

(3) Dès lors qu'un projet déterminé concerne ou est susceptible de concerner d'autres ministères ou administrations, en raison de leurs responsabilités spécifiques en matière d'environnement, ces derniers sont invités à donner leur avis sur les informations fournies par le maître de l'ouvrage. A cet effet, ils reçoivent les informations recueillies en vertu des points qui précèdent.

(4) Le maître de l'ouvrage fournit, sous une forme appropriée, les informations spécifiées à l'annexe 2 de la présente loi dans la mesure où:

- a) le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire ou le Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement considèrent que ces informations sont appropriées à un stade donné de la procédure d'autorisation, par rapport aux caractéristiques d'un projet donné ou d'un type de projet et par rapport aux éléments environnementaux susceptibles d'être affectés;
- b) le maître de l'ouvrage est réputé être raisonnablement en mesure de rassembler ces données compte tenu, entre autres, des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes.

## TITRE II

### Projets soumis d'office à une évaluation

**Art. 4.– Définition des projets soumis d'office à une évaluation**

(1) Toute construction d'autoroute et de voie rapide prévue à l'annexe I sous 7b de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ou toute construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie a une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres prévue à l'annexe I sous 7c de la directive ainsi que les liaisons routières entre routes d'ordre supérieur sont soumis à l'élaboration préalable d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

(2) Il en est de même de toute construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, ainsi que toute construction d'un aéroport dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres prévues à l'annexe I sous 7a de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

**Art. 5.– Réalisation de la notice d'impact sur l'environnement**

La réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel relative aux projets définis à l'article 4 sera obligatoirement précédée par l'élaboration d'une notice d'impact sur l'environnement.

La notice d'impact sur l'environnement est élaborée par le maître de l'ouvrage sur base de l'avant-projet sommaire.

**Art. 6.– Réalisation de la notice d'impact de sécurité**

Sur base de l'avant-projet sommaire le maître de l'ouvrage d'un projet routier ou ferroviaire fait procéder à l'élaboration d'une notice d'impact de sécurité. La notice d'impact de sécurité doit être réalisée de façon indépendante tant des autres éléments du dossier d'évaluation du projet que de sa réalisation effective.

**Art. 7.– Début de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact comparative**

(1) L'étude d'impact comparative est réalisée par le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire en collaboration avec les autres départements ministériels concernés sur base d'un avant-projet sommaire présenté par le maître de l'ouvrage.

(2) Si le maître de l'ouvrage le requiert, le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire rend un avis sur les informations à fournir par le maître de l'ouvrage. Le fait que le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire ait rendu un avis au titre du présent alinéa ne l'empêche pas de demander ultérieurement au maître de l'ouvrage de compléter l'étude d'impact comparative.

**Art. 8.– Consultation du public**

Le dossier composé de l'avant-projet sommaire, de la notice d'impact sur l'environnement, de la notice d'impact sur la sécurité ainsi que de l'étude d'impact comparative est soumis à la consultation du public.

*(1) Affichage et publication du projet*

Un avis indiquant le projet est affiché pendant trente jours dans la ou les communes d'implantation du projet par les soins du collège des bourgmestre et échevins. L'affichage doit avoir lieu au plus tard dix jours après réception du dossier par la ou les communes concernées. L'affichage doit avoir lieu simultanément à la maison communale et de manière apparente à au moins un emplacement situé sur le tracé ou l'emplacement du projet dans la ou les communes concernées.

A dater du jour de l'affichage, le dossier défini à l'alinéa premier du présent article est déposé à la maison communale de la ou des communes où le projet est prévu. Le dossier pourra être consulté par le public.

L'avis indiquant le projet est affiché pendant le même délai dans les communes limitrophes situées dans un rayon de 500 mètres à partir du tracé ou de l'emplacement.

En outre, le projet est porté à la connaissance du public par voie de publication dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché. Les frais de cette publication sont à charge du maître de l'ouvrage.

Les observations et objections écrites contre le projet doivent être présentées au collège des bourgmestre et échevins sous peine de forclusion dans le délai de trente jours.

*(2) Procès-verbal de la consultation publique et avis de la commune*

A l'expiration du délai d'affichage de trente jours, le bourgmestre ou un commissaire spécial qu'il délègue à cet effet, recueille les observations écrites et procède dans la ou les communes concernées par

le projet à une consultation publique dans laquelle sont entendus tous les intéressés qui se présentent. Il est dressé un procès-verbal de cette consultation.

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de la consultation et l'avis du collège des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en trois exemplaires respectivement au Ministre ayant les travaux publics ou les transports dans ses attributions qui communique un exemplaire au Ministre ayant dans ses attributions l'aménagement du territoire et au Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement.

La violation des délais de procédure préindiqués constitue une faute ou négligence grave au sens de l'article 63 de la loi communale du 13 décembre 1988.

Le résultat de cette consultation accompagné des études préalablement réalisées oriente le Gouvernement en Conseil quant au choix du tracé.

Cette décision ne préjudicie toutefois pas aux conditions que le Ministre de l'Environnement est appelé à définir dans le cadre des autorisations à prendre en vertu de la législation applicable en la matière.

**Art. 9.– Inscriptions dans le fonds des routes et dans le fonds du rail**

(1) L'inscription des projets routiers dans le corps de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes se fait après la décision du Gouvernement au sujet du tracé.

(2) L'inscription des projets ferroviaires dans le corps de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire se fait après la décision du Gouvernement au sujet du tracé.

(3) Les inscriptions servent de base à l'élaboration de l'avant-projet détaillé.

**Art. 10.– Poursuite de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact détaillée**

L'étude d'impact détaillée est réalisée par les soins du maître de l'ouvrage sur base d'un cahier des charges-type, déterminé par voie de règlement grand-ducal élaboré par le Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement.

**Art. 11.– Mesures compensatoires**

(1) Les mesures compensatoires définies par le Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement sur base de l'étude d'impact détaillée sont soumises par celui-ci pour approbation au Conseil de Gouvernement.

Elles font partie intégrante du projet qui sera inscrit selon le cas dans le corps soit de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée, soit de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée.

Lorsque des mesures de compensation concernant l'aéroport sont nécessaires, elles sont reprises dans des lois spéciales autorisant les projets d'aménagement aéroportuaires.

Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans le projet routier sont reprises dans les plans des parcelles sujets à emprise.

Les travaux relatifs aux mesures compensatoires sont déclarés d'utilité publique.

Un règlement grand-ducal définit ces mesures compensatoires.

(2) La réalisation du projet est subordonnée à la procédure prévue aux articles 5 à 11 de la présente loi et le cas échéant à une autorisation établie conformément à la loi du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans le projet sont fixées par règlement grand-ducal pris sur rapport du Ministre de l'Environnement compte tenu de la consultation publique prévue à l'article 8.

Ces mesures compensatoires sont reprises dans le plan parcellaire sujet à emprise à arrêter conformément à l'article 9 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

En ce qui concerne les projets d'infrastructure ferroviaire, les mesures compensatoires sont reprises dans un plan parcellaire sujet à emprise à arrêter dans le cadre des projets repris dans la loi du 10 mai 1995 précitée.

**Art. 12.– Conditions d'exploitation**

(1) Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'aménagement et d'exploitation visant l'environnement humain et naturel, telles que la protection de l'air, de l'eau, du sol, de la faune et de la flore, la lutte contre les vibrations, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la prévention et la gestion des déchets.

(2) Le même règlement grand-ducal détermine les conditions d'aménagement et d'exploitation relatives à la sécurité du public et du voisinage en général ainsi qu'à la sécurité, l'hygiène et la santé sur le lieu de travail, la salubrité et l'ergonomie.

**Art. 13.– Information du public**

Suite à l'achèvement de la procédure définie par les articles 4 à 12 de la présente loi, le Ministre ayant respectivement les travaux publics ou les transports dans ses attributions met à la disposition du public moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées les informations suivantes:

- la teneur des décisions prises par les autorités compétentes et les conditions dont celles-ci sont éventuellement assorties, les motifs et considérations principaux qui ont fondé la décision,
- une description, le cas échéant, des principales mesures destinées à éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants.

Les mêmes informations sont à mettre à disposition du public lorsque le projet n'est pas autorisé.

TITRE III

**Projets soumis le cas échéant à une évaluation**

**Art. 14.– Décision sur la nécessité d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement**

La décision de procéder pour les projets visés à l'article 1er sous b), c) et d) à une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain est prise par le Gouvernement en Conseil sur rapport du Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire et au vu de l'avis d'un comité interministériel dont la composition et le fonctionnement sont déterminés par règlement grand-ducal. Ledit comité examinera les projets cas par cas en tenant compte des critères de sélection fixés à l'annexe 1 de la présente loi.

Pour les projets pour lesquels le Gouvernement en Conseil a décidé de réaliser une étude des évaluations des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain, les dispositions prévues aux articles 14 à 20 de la présente loi sont applicables.

Toutefois, pour les projets non soumis à l'évaluation des incidences sur l'environnement, la fixation du tracé se fait par le maître de l'ouvrage au besoin sur la base d'une autorisation établie conformément à la loi du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, sans préjudice d'autres autorisations éventuellement requises.

**Art. 15.– Début de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact comparative**

(1) L'étude d'impact comparative est réalisée par le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire en collaboration avec les autres départements ministériels concernés sur base d'un avant-projet sommaire présenté par le maître de l'ouvrage.

(2) Si le maître de l'ouvrage le requiert, le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire rend un avis sur les informations à fournir par le maître de l'ouvrage. Le fait que le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire ait rendu un avis au titre du présent alinéa ne l'empêche pas de demander ultérieurement au maître de l'ouvrage de compléter l'étude d'impact comparative.

**Art. 16.– Consultation du public**

Le dossier composé de l'avant-projet sommaire ainsi que de l'étude d'impact comparative est soumis à la consultation du public. Le dossier doit en outre être complété par la notice d'impact de sécurité conformément aux modalités de l'article 6.

*(1) Affichage et publication du projet de construction*

Un avis indiquant le projet est affiché pendant trente jours dans la ou les communes concernées par les soins du collège des bourgmestre et échevins. L'affichage doit avoir lieu au plus tard dix jours après réception du dossier par la ou les communes concernées. L'affichage doit avoir lieu simultanément à la ou les maisons communales et de manière apparente à au moins un emplacement situé sur le tracé ou l'emplacement du projet de construction de la ou des communes concernées.

A dater du jour de l'affichage, le dossier défini à l'alinéa premier du présent article est déposé à la maison communale de la ou des communes où le projet est prévu. Ledit dossier pourra être consulté par le public.

L'avis indiquant le projet est affiché pendant le même délai dans les communes limitrophes situées dans un rayon de 500 mètres à partir du tracé ou l'emplacement.

En outre, le projet prévu est porté à la connaissance du public par voie de publication dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché. Les frais de cette publication sont à charge du maître de l'ouvrage.

Les observations et objections écrites contre le projet doivent être présentées au collège des bourgmestre et échevins sous peine de forclusion dans le délai de trente jours.

*(2) Procès-verbal de la consultation publique et avis de la commune*

A l'expiration du délai d'affichage de trente jours, le bourgmestre ou un commissaire spécial qu'il délègue à cet effet, recueille les observations écrites et procède dans la ou les communes concernées par le projet à une consultation publique dans laquelle sont entendus tous les intéressés qui se présentent. Il est dressé un procès-verbal de cette consultation.

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de la consultation et l'avis du collège des bourgmestre et échevins, est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en trois exemplaires au Ministre de tutelle du maître de l'ouvrage qui communiquera un exemplaire au Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire et au Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement.

La violation des délais de procédure préindiqués constitue une faute ou négligence grave au sens de l'article 63 de la loi communale du 13 novembre 1988.

Le résultat de cette consultation accompagné des études préalablement réalisées orientera le Gouvernement en Conseil quant au choix du tracé.

Cette décision ne préjudicie toutefois pas les conditions que le Ministre ayant dans ses attributions la protection de l'environnement est appelé à définir dans le cadre des autorisations à prendre en vertu de la législation applicable en la matière.

**Art. 17.– Avant-projet détaillé**

(1) Le maître de l'ouvrage est chargé de l'élaboration de l'avant-projet détaillé correspondant au tracé ou à l'emplacement retenu par le Gouvernement en Conseil.

(2) Pour le surplus, les dispositions de l'article 9 sont applicables aux projets prévus au paragraphe (1).

**Art. 18.– Poursuite de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact détaillée**

L'étude d'impact détaillée est réalisée par les soins du maître de l'ouvrage sur base d'un cahier des charges déterminé par voie de règlement grand-ducal élaboré par le Ministre ayant en ses attributions l'Environnement.

**Art. 19.– Mesures compensatoires**

Le Ministre de l'Environnement définit les mesures compensatoires sur base de l'étude d'impact détaillée et les soumet pour approbation au Conseil de Gouvernement.

**Art. 20.– Conditions d'exploitation**

(1) Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'aménagement et d'exploitation visant l'environnement humain et naturel, telles que la protection de l'air, de l'eau, du sol, de la faune et de la flore, la lutte contre les vibrations, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la prévention et la gestion des déchets.

(2) Le même règlement grand-ducal détermine les conditions d'aménagement et d'exploitation relatives à la sécurité du public et du voisinage en général ainsi qu'à la sécurité, l'hygiène et la santé sur le lieu de travail, la salubrité et l'ergonomie.

**Art. 21.– Fixation du tracé ou de l'implantation**

La fixation du tracé se fait par le Gouvernement en Conseil sur rapport du Ministre de l'Environnement en se basant sur les résultats des études préliminaires et de la consultation du public complétées au besoin par une autorisation établie conformément à la loi modifiée du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, sans préjudice d'autres autorisations éventuellement requises.

**Art. 22.– Information du public sur la décision d'octroi ou de refus du droit de réaliser l'ouvrage**

Après fixation du tracé le maître de l'ouvrage met à la disposition du public moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées les informations suivantes:

- la teneur de la décision et les conditions dont celle-ci est éventuellement assortie,
- les motifs et considérations principaux qui ont fondé la décision,
- une description, le cas échéant, des principales mesures destinées à éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants.

Les mêmes informations sont à mettre à disposition du public lorsque le projet n'est pas autorisé.

## TITRE IV

**Dispositions spéciales****Art. 23.– Modification ou extension des projets visés aux titres II et III**

Les incidences sur l'environnement naturel et sur l'environnement humain de toute modification ou extension des projets visés aux titres II et III sont traitées conformément aux dispositions prévues au titre III de la présente loi.

**Art. 24.– Modifications des annexes 1 et 2**

Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes 1 et 2 en vue de les adapter à l'évolution législative de l'Union européenne en la matière.

**Art. 25.– Projets ayant une incidence sur l'environnement d'un Etat voisin**

Conformément aux dispositions de l'article 7 de la directive, lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un Etat voisin ou lorsque les autorités d'un Etat voisin le demandent, les données à produire en conformité des titres II et III leur sont mis à disposition.

De même, les données mises à disposition des autorités luxembourgeoises par un Etat voisin relatives à un projet susceptible d'avoir des incidences transfrontières notables sur l'environnement sont mises à disposition du public luxembourgeois.

**Art. 26.– Dispense d'autorisation**

Les projets autorisés sur base de la présente loi sont dispensés des autorisations exigées par la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes et de ses règle-

ments d'exécution, la loi communale du 13 décembre 1988, la loi du 29 juillet 1930 concernant l'étatisation de la police locale et par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

## TITRE V

### Dispositions modificatives et abrogatoires

#### **Art. 27.– Modifications et abrogations**

(1) Est abrogé l'article 14bis et l'annexe 1 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

(2) L'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.–** Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du ... 2003 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.“

(3) Le deuxième alinéa de l'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires sont diligentées par le ministre, ayant selon s'il s'agit d'un projet routier, ferroviaire ou aéroportuaire, les travaux publics ou les transports dans ses attributions, qui assume les prérogatives dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.“

## TITRE VI

### Dispositions transitoires

#### **Art. 28.– Dispositions transitoires concernant les projets soumis d'office à une évaluation**

Les projets définis à l'article 4 ci-dessus et dont la réalisation n'a pas encore été entamée au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont soumis à la procédure définie aux articles 5 à 13 ci-dessus pour autant qu'ils n'aient pas encore fait l'objet d'une enquête publique au titre des articles 10 et 12 de la loi du 10 juin 1999 concernant les établissements classés ni au titre de l'article 14bis de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée abrogé par l'article 27 ci-dessus, lorsqu'il s'agit de projets routiers, et pour autant qu'ils n'aient pas encore fait l'objet d'une étude de leur impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, en vigueur avant la modification intervenant au titre de l'article 27 ci-dessus, lorsqu'il s'agit de projets ferroviaires.

Les projets qui ne sont pas visés par l'alinéa premier peuvent faire l'objet d'un règlement grand-ducal pris en vertu de l'article 20 ci-avant.

## ANNEXE 1

**CRITERES DE SELECTION VISES A L'ARTICLE 14****1. Caractéristiques des projets**

*Les caractéristiques des projets* doivent être considérées notamment par rapport:

- à la dimension du projet,
- au cumul avec d'autres projets,
- à l'utilisation des ressources naturelles,
- à la production de déchets,
- à la pollution et aux nuisances,
- au risque d'accidents, eu égard notamment aux substances ou aux technologies mises en oeuvre.

**2. Localisation des projets**

La sensibilité environnementale des zones géographiques susceptibles d'être affectées par le projet doit être considérée en prenant notamment en compte:

- l'occupation existante des sols;
- la richesse relative, la qualité et la capacité de régénération des ressources naturelles de la zone;
- la capacité de charge de l'environnement naturel, en accordant une attention particulière aux zones suivantes:
  - a) zones humides,
  - b) zones côtières,
  - c) zones de montagnes et de forêts,
  - d) réserves et parcs naturels,
  - e) zones répertoriées ou protégées par la législation des Etats membres; zones de protection spéciale désignées par les Etats membres conformément aux directives 79/409/CEE et 92/43/CEE,
  - f) zones dans lesquelles les normes de qualité environnementales fixées par la législation communautaire sont déjà dépassées,
  - g) zones à forte densité de population,
  - h) paysages importants du point de vue historique, culturel et archéologique.

**3. Caractéristiques de l'impact potentiel**

Les incidences notables qu'un projet pourrait avoir doivent être considérées en fonction des critères énumérés aux points 1 et 2, notamment par rapport à:

- l'étendue de l'impact (zone géographique et importance de la population affectée),
- la nature transfrontalière de l'impact,
- l'ampleur et la complexité de l'impact,
- la probabilité de l'impact,
- la durée, la fréquence et la réversibilité de l'impact.

## ANNEXE 2

**INFORMATIONS VISEES A L'ARTICLE 3, chiffres (2), (3) et (4)**

1. Description du projet, y compris en particulier:

- une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement,
- une description des principales caractéristiques des procédés de fabrication, par exemple sur la nature et les quantités des matériaux utilisés,
- une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus (pollution de l'eau, de l'air et du sol, bruit, vibration, lumière, chaleur, radiation, etc.) résultant du fonctionnement du projet proposé.

2. Une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement.

3. Une description des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet proposé, y compris notamment la population, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, y compris le patrimoine architectural et archéologique, le paysage ainsi que l'interrelation entre les facteurs précités.

4. Une description<sup>1</sup> des effets importants que le projet proposé est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant:

- du fait de l'existence de l'ensemble du projet,
- de l'utilisation des ressources naturelles,
- de l'émission des polluants, de la création de nuisances ou de l'élimination des déchets, et la mention par le maître de l'ouvrage des méthodes de prévisions utilisées pour évaluer les effets sur l'environnement.

5. Une description des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants du projet sur l'environnement.

6. Un résumé non technique des informations transmises sur la base des rubriques mentionnées.

7. Un aperçu des difficultés éventuelles (lacunes techniques ou manques dans les connaissances) rencontrées par le maître de l'ouvrage dans la compilation des informations requises.

\*

---

<sup>1</sup> Cette description devrait porter sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires cumulatifs, à court, moyen et long terme, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet.

## EXPOSE DES MOTIFS

La directive du Conseil du 27 juin 1985 (85/337/CEE) concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement vient d'être modifiée par la directive 97/11/CE.

Les principes de la réglementation communautaire se présentent comme suit:

1. La directive susmentionnée introduit deux listes de projets qui sont susceptibles d'être soumis à l'élaboration préalable d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

La liste 1 comprend les projets qui sont soumis d'office à une évaluation systématique.

La liste 2 comprend les projets qui – n'ayant pas d'incidences notables dans tous les cas – sont soumis à une évaluation, lorsque les Etats membres considèrent qu'ils peuvent avoir des incidences notables sur l'environnement. Afin de déterminer les projets de cette liste à soumettre à une évaluation, les Etats membres peuvent fixer des seuils et critères ou procéder à un examen cas par cas. Pour ce faire, ils tiennent compte des critères de sélection pertinents fixés à l'annexe III de la directive (procédure de „screening“).

2. Les projets soumis à une évaluation sont soumis à une procédure d'autorisation et à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences sur l'environnement et la sécurité avant l'octroi d'une autorisation.
3. Le maître de l'ouvrage fournit les informations visées par la directive dans la mesure où les Etats membres considèrent ces informations comme étant appropriées à un stade donné de la procédure d'autorisation. Ceux-ci peuvent exiger du maître de l'ouvrage qu'il rassemble lesdites informations dans des délais raisonnables.

Le maître de l'ouvrage est autorisé à solliciter préalablement auprès des autorités compétentes un avis sur le contenu et l'étendue des informations à préciser et à fournir en vue de l'évaluation (procédure de „scoping“).

4. Les Etats membres peuvent exiger du maître de l'ouvrage qu'il présente, entre autres, des alternatives aux projets pour lesquels il a l'intention d'introduire une demande.
5. Il est permis aux autorités susceptibles d'être concernées par un projet d'émettre leur avis sur les informations fournies par le maître de l'ouvrage et sur la demande d'autorisation.
6. La demande d'autorisation comprenant les informations visées par la directive est communiquée au public dans un délai raisonnable afin de donner aux personnes intéressées l'opportunité d'exprimer leur avis avant que l'autorisation ne soit délivrée.
7. La directive précise la procédure de coopération interétatique en renforçant les dispositions concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans un contexte transfrontalier. Ladite coopération vise la transmission du dossier de demande comprenant l'évaluation, la possibilité de délivrer un avis et la prise en compte des consultations.
8. Le résultat de ces consultations nationales et transfrontalières sera pris en compte dans le cadre de la procédure d'autorisation.
9. Le public est informé des conditions et modalités ainsi que du contenu des décisions prises. Il en est de même des Etats membres consultés dans le cadre d'une coopération interétatique.
10. Dans des cas exceptionnels, les Etats membres peuvent en tout ou en partie, exempter un projet spécifique des dispositions de la directive.

Les annexes I et II de la directive modifiée 85/337/CEE doivent intégralement être reprises en droit national tout en respectant strictement l'article 2 paragraphe 1 de la directive 85/337/CEE modifiée en vue d'être appliquées conformément à l'article 4 de cette directive.

\*

### 1. HISTORIQUE

La nécessité de procéder à la réalisation d'études concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés remonte au milieu des années 80 dans la foulée de la transposition de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Déjà à l'époque, les deux modes de transposition possibles de cette directive ont été discutés et évalués.

Ladite directive 97/11/CE peut en effet être transposée de manière fractionnée – dans ce cas les mesures relatives aux différents projets concernés par la directive seront introduites dans les instruments législatifs ou réglementaires afférents – soit de manière globale, c'est-à-dire par le biais d'une loi spécifique.

Le Luxembourg a opté dès le début pour une transposition fractionnée de la directive.

Le principal argument évoqué pour ce faire – argument qui reste d'ailleurs toujours valable – consistait à dire que les caractéristiques des différents projets concernés, répertoriés dans les annexes correspondantes de la directive sont trop différentes pour être intégrées dans une procédure d'évaluation unique.

Ceci est vrai notamment si l'on compare l'élaboration d'un projet routier ou ferroviaire de grande envergure qui se fait en plusieurs étapes d'élaboration précises et clairement définies, à celle d'un projet d'établissement industriel individuel classique qui se fait habituellement d'un seul tenant.

Certains des établissements figurant aux annexes I et II de la directive figurent dans la nomenclature annexée au règlement grand-ducal du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés. Indépendamment de l'obligation d'effectuer une étude d'impact, ces établissements doivent être autorisés par les autorités compétentes en vertu de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Il convient de noter par ailleurs que la loi du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles a déjà donné en 1982 au ministre de l'environnement la prérogative d'exiger la réalisation d'une étude d'impact pour certains projets à réaliser dans la zone verte telle qu'elle est définie par ladite loi.

En ce qui concerne les projets de voirie figurant dans son annexe I, la directive (85/337/CEE) a été transposée par le biais des lois du 31 juillet 1995 et du 26 mai 1998 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Elles comportaient l'insertion d'un nouvel article 14bis prescrivant l'élaboration préalable à l'inscription de tout projet routier au fonds des routes d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel, d'une justification de l'opportunité du projet de construction ainsi que la réalisation d'une consultation publique. Ces préalables sont réalisés sous l'autorité du ministre ayant dans ses attributions l'aménagement général du territoire qui à cet effet s'assure le concours des autres départements ministériels intéressés. C'est sur base de cet article que le règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 a déterminé le contenu de ces études ainsi que la procédure de consultation publique à respecter.

En ce qui concerne les projets ferroviaires figurant à l'annexe I de la directive (85/337/CEE), celle-ci a été transposée en droit luxembourgeois par le biais de l'article 7 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire qui prescrit que toute construction de ligne nouvelle et toute modification de tracé d'une ligne existante requérant le déplacement de l'assiette sont subordonnées à l'élaboration préalable d'une étude de l'impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

La directive 85/337/CEE a fait l'objet de modifications importantes en 1997 par la directive 97/11/CE.

La nouvelle directive couvre des projets tels que ceux visés par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, les projets routiers, ferroviaires, aéroportuaires ainsi que les projets d'urbanisme („projets d'aménagement urbain“) et les projets de remembrement rural.

La nouvelle directive précise également que certains projets doivent être obligatoirement soumis à une étude d'évaluation des incidences, tandis que d'autres projets doivent être soumis à une telle évaluation seulement lorsque certaines conditions d'envergure sont remplies.

Un règlement grand-ducal du 7 mars 2003 concerne l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Pris au titre de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et notamment son article 8, il précise les conditions et modalités de réalisation d'une évaluation des incidences et détermine le contenu desdites évaluations.

Ce règlement dans lequel il est question „d'établissements“ à soumettre à une évaluation, doit être considéré comme étant complémentaire et non comme remplaçant les dispositions spécifiques à prévoir en matière de projets d'infrastructure routière définis jusqu'à présent par l'article 14bis précité de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication, d'un fonds des

routes et son règlement d'exécution. En effet, ce règlement n'a pas touché aux projets de voirie visés par la loi modifiée du 31 juillet 1995. Si l'annexe II du règlement grand-ducal précité mentionne certains projets d'infrastructure comme devant faire l'objet d'une évaluation conformément à son article 4b), cette obligation est cependant clairement limitée aux chantiers y relatifs.

Le gouvernement avait proposé de régler la transposition des dispositions de la directive 97/11/CE concernant l'évaluation des projets routiers par une loi spécifique permettant de dissocier les dispositions y relatives de celles concernant le fonds des routes.

Le projet de loi en question (doc. parl 4773), complété par un amendement gouvernemental concernant la prise en considération des projets ferroviaires, a été avisé le 3 juillet 2001 par le Conseil d'Etat.

Dans cet avis le Conseil d'Etat s'est opposé à la transposition fractionnée de la directive proposée par le gouvernement au motif: „que la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et ses règlements d'exécution doivent constituer la seule référence en matière d'établissements classés et en constituer en sorte le droit commun. Le Conseil d'Etat n'entrevoit pas la nécessité, ni même l'opportunité de promulguer en l'espèce une loi spécifique relative aux seuls projets routiers alors qu'au contraire une seule loi de référence réunissant l'ensemble des dispositions y relatives s'impose non seulement dans l'intérêt des administrés, mais encore des experts qui, pour leur part, risquent de ne plus s'y retrouver également.“

\*

## **2. INCONVENIENTS D'UNE TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE 97/11/CE par le biais d'une modification de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

2.1. En suivant l'avis du Conseil d'Etat du 3 juillet 2001, ce seront les autorités communales qui décideront à l'avenir si tel ou tel projet de construction routière, ferroviaire peut être autorisé ou non.

L'article 17 de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés prévoit en effet dans son point 2: „dans le cas où l'établissement est projeté dans des immeubles existants et dont la construction a été dûment autorisée, les autorisations requises en vertu de la présente loi ne pourront être délivrées que lorsque l'établissement projeté se situe dans une zone prévue à ces fins en conformité avec la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes ou avec un plan d'aménagement établi en exécution de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire ou avec la loi modifiée du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Il en est de même lorsque l'établissement est projeté dans un immeuble à construire.“

C'est ainsi que la loi du 10 juin 1999 soumet en particulier l'octroi d'une autorisation à l'obligation de vérifier, si, d'après les dispositions de la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes, ensemble avec la réglementation communale d'urbanisme applicable, pareilles autorisations peuvent être délivrées au regard de la zone dans laquelle l'installation à autoriser se situe.

La jurisprudence administrative interprète cette disposition de façon contraignante, estimant qu'une autorisation pour un établissement classé ne peut être accordée que si l'établissement se situe dans une zone expressément prévue à cette fin.

Or il résulte d'un rapide examen des quelques 118 plans d'aménagements communaux couvrant l'entièreté du territoire national qu'aucune commune ne dispose à l'heure actuelle d'un plan d'aménagement général autorisant de manière explicite et spécifique la construction des infrastructures routières et ferroviaires, de sorte que, sauf modification des PAG en vigueur, aucune des infrastructures tombant sous le champ d'application de la législation sur les établissements classés ne saurait être autorisée.

2.2. La démarche proposée ne tient compte ni de la complexité inhérente aux projets routiers et ferroviaires, ni de la nécessité (reconnue également sur le plan politique) de procéder à une consultation du public à un stade précoce de la procédure.

En ce qui concerne l'évaluation des projets routiers, la pratique des dix dernières années, pratique qui a fait ses preuves, consistait toujours à procéder par étapes en fonction de l'évolution du projet et des différentes études d'évaluation correspondantes, ceci sur base d'un partenariat impliquant tous les acteurs concernés.

L'administration des Ponts et Chaussées établissait ainsi tout d'abord une notice d'impact sur base de l'avant-projet sommaire, en vue de déterminer si un projet donné valait la peine d'être poursuivi compte tenu de ses incidences éventuelles. Dans une deuxième étape, il appartenait au ministère de l'Aménagement du Territoire d'effectuer une étude d'impact comparative des variantes, en se basant à cet effet toujours sur l'avant-projet sommaire. Le résultat de cette étude servait ensuite de référence pour orienter l'élaboration du projet détaillé et pour effectuer l'étude d'impact détaillée sous la responsabilité du ministère de l'environnement. Enfin, les mesures compensatoires à réaliser en complément des travaux relatifs au projet routier étaient également définies par le ministère de l'Environnement et constituaient l'aboutissement de la procédure.

Ces différentes étapes étaient fidèlement reprises dans le projet de loi du ministre des Travaux Publics.

Une autre question importante qui se pose en relation avec la procédure d'évaluation est celle de savoir à quel moment il convient de prévoir une consultation du public, avec le but d'éviter deux procédures de consultation successives.

Ici encore, la pratique actuelle, qui consiste à procéder à une consultation du public à un moment où il est encore possible de réorienter fondamentalement, voire même de mettre en cause un projet, avait été reprise dans le projet de loi précité du ministère des Travaux Publics.

Cette approche est reprise dans le cadre du projet de loi sous examen qui prévoit d'effectuer cette consultation sur base de l'avant-projet sommaire et de l'étude d'évaluation comparative élaborée par le ministère de l'Aménagement du territoire en collaboration avec le ministère des Transports ou le ministère des Travaux Publics selon s'il s'agit d'un projet ferroviaire ou aéroportuaire ou d'un projet routier.

Force est de constater qu'une transposition intégrale de la directive 97/11/CE sur base des dispositions de la loi relative aux établissements classés ne permettra plus ni de procéder par étapes, ni d'inclure au processus d'évaluation tous les acteurs concernés, ni de consulter le public à un moment où le projet se trouve encore au stade de l'avant-projet sommaire.

En effet, les dispositions de la loi concernant les établissements classés ne font pas de distinction entre un avant-projet sommaire, un avant-projet détaillé ou un projet d'exécution, puisque le projet à considérer pour l'évaluation porte automatiquement sur le projet d'exécution. En renonçant à la loi en projet ce serait donc le projet d'exécution qui devrait être soumis à l'évaluation et qui ferait l'objet d'une information du public.

2.3. La transposition de la directive par le biais de la législation relative aux établissements classés risquerait encore d'aboutir à la conséquence vraisemblablement non prévue d'un blocage pur et simple des projets de grande voirie et éventuellement aussi des projets d'extension du réseau ferré.

En effet, en inscrivant les projets d'infrastructure sur la liste des „établissements“ soumis à la législation sur les établissements classés, ces projets se verraient soumis à toutes les règles prévues par cette loi.

Or, le projet de loi No 4863A modifiant la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés (doc. parl. No 4863A: amendement 6), soumet toute autorisation à la *condicio sine qua non* que le projet soit situé dans une zone définie sur base de la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes, de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire ainsi que de la loi du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.

Actuellement cependant, aucune zone existante – du moins définie sur base de la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes ou de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire – ne permet ou ne prévoit explicitement la construction d'axes de transport, de sorte qu'aucun projet ne pourrait dans le cas de figure ci-avant obtenir l'autorisation de *commodo-incommodo*.

Il convient tout particulièrement de relever qu'il faudrait dans ces conditions procéder à des reclassements massifs, par le biais d'une procédure nécessitant l'aval des autorités communales concernées et prévoyant des moyens de réclamations et de recours au bénéfice des opposants.

2.4. L'alternative consistant dans la transposition de la directive modifiée dans la législation des établissements classés pourrait conférer aux ministres de l'Environnement et du Travail des compétences en matière d'urbanisme.

La directive 97/11/CE couvre en effet non seulement des projets de grande voirie, mais également des projets d'urbanisme („projets d'aménagement urbain“).

L'adoption de la logique préconisée par le Conseil d'Etat rendrait nécessaire l'intervention des ministres de l'Environnement et du Travail en matière d'urbanisme, matière qui jusqu'à présent relève de la seule compétence des autorités communales sous la tutelle du Ministre de l'Intérieur.

La situation des projets situés à l'intérieur du périmètre d'agglomération serait dès lors comparable à la situation actuelle des projets localisés en dehors du périmètre d'agglomération, c'est-à-dire dans la zone verte, qui sont actuellement soumis à la double intervention des ministres de l'Intérieur et de l'Environnement, et ce sans aucune règle relative à la coordination adaptative entre les deux instances ministérielles en vue d'éviter des contradictions probablement inévitables entre leurs interventions respectives.

Or, l'intention du ministère de l'Intérieur était de régler cette question en intégrant les dispositions correspondantes dans le cadre de la réforme de la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes (projet de loi No 4486).

2.5. La solution proposée par le Conseil d'Etat ne permet pas d'intégrer les outils et concepts développés dans le cadre de l'aménagement du territoire.

L'application de la législation concernant les établissements classés n'est possible qu'en relation avec des bâtiments ou chantiers précis. La planification en matière d'infrastructures de transport doit commencer par la définition de corridors ce qui sera l'objet du plan sectoriel „transports“. Le projet de loi sous examen est complémentaire de cette démarche.

Par ailleurs, ladite solution permet de garantir l'adéquation des procédures avec la démarche intégrée d'évaluation proposée par le rapport intermédiaire du groupe de travail mobilité et du concept intégré IVL (Integratives Verkehrs- und Landesplanungskonzept).

2.6. La transposition de la directive par le biais de la législation sur les établissements classés serait susceptible d'aller à l'encontre des dispositions sur l'accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement prévus par les conventions (UN/CEE) d'Espoo (loi 29 juillet 1993) et d'Aarhus (projet de loi No 4513), ainsi que par la directive 2001/42/EC du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Ces textes prévoient en effet une prise en compte à un stade précoce des planifications de l'avis du public, c'est-à-dire à un moment où une prise en compte de réelles solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement est encore possible.

La procédure publique mise en œuvre dans le cadre de la loi relative aux établissements classés n'intervient, quant à elle, que très tardivement, au moment où l'emplacement de l'établissement est fixé. Dans ce cas de figure, seules des mesures d'atténuation ou de compensation peuvent encore apporter une réduction des incidences sur l'environnement. De réelles alternatives ne peuvent donc plus être retenues.

2.7. Si dans une première étape la problématique développée dans les paragraphes précédents concernait notamment les projets de construction routière, les difficultés relevées s'appliquent cependant aussi par analogie aux projets ferroviaires nouveaux identifiés dans la stratégie „mobilité.lu“ ainsi qu'à l'adaptation des installations aéroportuaires.

Or, dans l'intérêt d'une approche coordonnée – et nonobstant les différences introduites par la directive 97/11/CE entre les projets relevant de modes de transport différents entre aéroports et aérodromes, entre divers types de voies routières ou encore entre lignes ferroviaires à grande distance et infrastructures pour les tramways ou le métro – il apparaît indiqué de traiter la procédure d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement d'après un schéma unique dans l'intérêt d'une démarche à la fois transparente et rationnelle pour l'ensemble des administrations concernées de l'Etat.

Dans cet ordre d'idées il y a lieu d'appliquer les procédures préconisées non seulement aux projets routiers mais d'en étendre l'application également aux projets ferroviaires et aéroportuaires.

Pour les motifs évoqués ci-dessus le Gouvernement a décidé de ne pas suivre la voie proposée par le Conseil d'Etat mais d'adopter les recommandations du 10 octobre 2002 du groupe de travail élargi „évaluation de projets routiers“ concernant la transposition de la directive 97/11/CE du Conseil du

3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Par une décision du 14 octobre 2002, le Gouvernement en Conseil a donc chargé „le groupe de travail élargi d'élaborer un projet de loi transposant dans une loi unique la directive précitée 97/11/CE, qui dans un même corps législatif prévoit et traite de toutes les infrastructures de transport tombant sous la compétence des différents ministères concernés, à savoir tous les projets de voirie normale et tous les projets d'autoroutes, tombant sous la compétence du ministère des Travaux Publics, tous les projets de routes communales tombant sous la compétence du ministère de l'Intérieur, et tous les projets d'aménagements aéroportuaires et d'infrastructures ferroviaires et des tramways tombant sous la compétence du ministère des Transports, en envisageant, le cas échéant, pour l'ensemble de ces projets une procédure commune“.

Seront transposées dans le cadre de la présente loi:

- 1) Les dispositions relatives aux catégories de routes visées à l'article 7 b „construction d'autoroutes et de voies rapides“ et c „construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie doit avoir une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres“ de l'annexe I de la directive 97/11/CE.

Concernant les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires, le présent projet de loi prévoit la transposition des dispositions relatives à l'article 7 a „la construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance ainsi que d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres“ de l'annexe I de la directive 97/11/CE.

Tous les projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires sous 1) font l'objet du titre II du projet de loi et sont soumis d'office à une évaluation.

- 2) Les dispositions de l'annexe II de la directive 97/11/CE à reprendre dans la loi en projet sont celles de l'article 10e „construction de routes (projets non visés à l'annexe I)“ y compris les installations routières connexes, en ce qui concerne les projets routiers, celles des articles 10c „construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux (projets non visés à l'annexe I)“ et 10h „tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport de personnes“, en ce qui concerne les projets ferroviaires, et celles de l'article 10d „Constructions d'aérodromes (projets non visés à l'annexe I)“, en ce qui concerne les projets aéroportuaires.

Ces projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires sous 2) font l'objet du titre III du projet de loi et sont soumis le cas échéant à une évaluation.

- 3) En ce qui concerne les projets ferroviaires, les dispositions de l'article 13 de l'annexe II de la directive 97/11/CE „toute modification ou extension des projets figurant à l'annexe I ou à l'annexe II de la directive 97/11/CE, déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement“ sont également reprises dans la loi en projet sous les termes „construction de tronçons de ligne de chemin de fer et d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante, y compris les installations ferroviaires connexes autres que celles prévues sous a), ainsi que les lignes de tramways ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport de personnes dans la mesure où les dispositions prévues au titre III sont applicables;“.

Les modifications ou extensions visées par le point 3) sont soumises le cas échéant à une évaluation.

- 4) En ce qui concerne les projets routiers, les dispositions de l'article 13 de l'annexe II de la directive 97/11/CE „toute modification ou extension des projets figurant à l'annexe I ou à l'annexe II de la directive 97/11/CE, déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement“ sont également reprises dans la loi en projet.

Les modifications ou extensions visées par le point 4) sont soumises le cas échéant à une évaluation.

- 5) Le projet de loi prévoit en outre d'appliquer les mesures prévues par la directive 97/11/CE également aux liaisons routières entre routes d'ordre supérieur, catégorie qui n'est pas mentionnée par les annexes de la directive.

Les définitions des termes employés ci-dessus du domaine des „infrastructures de transports“ figurent à l'article 2 du projet de loi sous „définitions générales“.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### TITRE I

#### Dispositions générales

##### *ad article 1er.–*

L'article 1er définit l'objet de la loi. A cet égard, il y a lieu de distinguer les projets d'infrastructures de transport soumis d'office à une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain de ceux susceptibles d'être soumis, le cas échéant, à une telle étude d'évaluation.

##### *ad article 2.–*

Cet article définit les notions dont il est fait usage dans le projet de loi.

- (1) „L'autoroute“ est définie par rapport aux critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.
- (2) La „voie rapide“ est définie par rapport aux critères afférents de l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international. (accord AGR)
- (3) La „liaison entre routes d'ordre supérieur“ est définie comme nouvelle route destinée à parfaire le maillage du réseau routier et à améliorer la sécurité et le confort de ses usagers tout en réduisant le trafic dans les agglomérations attenantes.
- (4) Par „contournements“ de localités on entend:
  1. Le contournement de localité classique qui est une route nouvelle dont les points de départ et d'aboutissement se trouvent sur un même itinéraire à l'amont et à l'aval d'une localité et passant entièrement à l'extérieur du périmètre d'agglomération.
  2. La voie de désenclavement d'un site industriel ou artisanal qui est une route nouvelle reliant un site industriel ou artisanal isolé à la voirie d'ordre supérieur sans traverser les agglomérations attenantes.
- (5) Les „autres routes“ sont: des liaisons routières nouvelles appelées à remplir des fonctions allant au-delà de celles relatives à la desserte locale.
- (6) La „voie pour le trafic ferroviaire à grande distance“ est une ligne ferrée nouvelle s'insérant dans un axe de chemin de fer international qui fait partie des réseaux de transport transeuropéens.
- (7) Les „autres tronçons de ligne de chemin de fer“ sont des lignes de chemin de fer ou parties de ligne de chemin de fer faisant partie du réseau ferroviaire tel que défini à l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.
- (8) Les „installations ferroviaires connexes“ sont constituées par des plates-formes ferroviaires et intermodales dont notamment les triages, les gares d'échange, les haltes et arrêts et les aménagements de places de parcage d'accueil des voyageurs („park and ride“) et les passages à niveau, pour autant qu'elles soient en relation directe avec les activités de transport.
- (8bis) Les „installations routières connexes“ sont les autres plates-formes intermodales ainsi que notamment les gares routières, les parkings dits „park and ride“ et les aires de rebroussement pour autobus, pour autant qu'elles soient en relation directe avec les activités routières.
- (9) L'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement identifie les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs déterminés par la directive. A noter que ces facteurs ne relèvent pas uniquement du domaine environnemental mais concernent également les biens matériels et le patrimoine culturel.
- (10) La notice d'impact est une notion étrangère à la directive. Les auteurs du projet ont jugé nécessaire d'introduire cette étape pour pouvoir évaluer l'opportunité de poursuivre la procédure prévue à l'article 7.
- (11) La notice d'impact de sécurité comporte une analyse qui identifie, décrit et évalue les conséquences directes et indirectes d'un projet routier ou ferroviaire sur la sécurité des usagers et des riverains qui respectivement empruntent les tronçons concernés par le projet ou en sont les voisins immédiats.

- (12) L'étude d'impact est divisée en deux étapes. La première est l'étude comparative qui se réfère à l'avant-projet sommaire et comporte une comparaison entre plusieurs variantes, étant entendu que l'option zéro est à considérer comme variante.
- Il est à noter que les éléments justificatifs de l'opportunité du projet de construction concerné se dégageront de l'étude d'impact comparative.
- (13) L'étude d'impact détaillée se base sur le résultat de l'étude comparative; elle concrétise en détail le projet et en définit les mesures compensatoires indispensables.
- (14) La consultation du public a pour but d'associer le public au processus de la prise de décision définitive. Elle a lieu à la suite de l'étude d'impact comparative.
- (15) L'information du public vise à porter à la connaissance du public la décision des autorités publiques sur le choix du tracé, les caractéristiques de ce tracé ainsi que les mesures compensatoires éventuellement nécessaires.
- (16) Le maître de l'ouvrage est l'autorité qui prévoit de réaliser un projet d'infrastructure et qui, en application des directives, doit demander à cet effet l'autorisation requise.

*ad article 3.–*

L'article 3 définit en détail l'information à fournir à l'occasion des études d'évaluation des incidences sur l'environnement.

Les informations se basent sur les notions contenues dans l'annexe 2 de la directive 97/11/CE et concernent:

- 1) la description du projet (utilisation du sol, des phases de construction), la méthode de construction, la nature et les quantités des matériaux utilisés ainsi que les types et quantités des émissions attendus lors du fonctionnement du projet;
- 2) une esquisse des solutions de variantes qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des raisons qui ont amené à son choix;
- 3) une description des éléments susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet proposé et l'interaction entre les facteurs énumérés au point 3 de l'annexe 2;
- 4) une description des effets importants que le projet proposé est susceptible d'avoir sur l'environnement, l'utilisation des ressources naturelles, la création de nuisances et l'élimination des déchets;
- 5) une description des mesures de réduction des effets négatifs et les mesures de compensation;
- 6) un résumé non technique des informations visées aux points 1) à 6), afin de rendre compréhensible au public les études et investigations entreprises;
- 7) un aperçu sur les difficultés rencontrées par le maître de l'ouvrage lors de la compilation des informations mentionnées ci-dessus.

Ces informations peuvent être réduites ou atténuées dans la mesure où, d'une part, le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire et le Ministre de l'Environnement considèrent une telle réduction ou atténuation comme appropriée par rapport aux projets et des éléments environnementaux et où d'autre part le maître de l'ouvrage peut raisonnablement rassembler celles-ci en tenant compte des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes.

En raison des limites énoncées à son alinéa 7 l'article 3 identifie cependant les informations minimales à fournir.

Les alinéas (2) et (3) de l'article 3 précisent les synergies avec les autres ministères et administrations ayant des responsabilités en matière d'environnement au sujet des informations à fournir par le maître de l'ouvrage.

## TITRE II

### Projets soumis d'office à une évaluation

*ad article 4.–*

Cet article précise que les projets relatifs aux autoroutes, aux voies rapides, aux alignements et à l'élargissement de routes existantes de 2 voies à 4 voies ou plus sur une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres, et aux liaisons routières entre routes d'ordre supérieur, les projets de construction

de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, ainsi que tout projet de construction d'un aéroport dont la piste de décollage a une longueur d'au moins 2.100 mètres sont subordonnés d'office à une évaluation.

*ad article 5.–*

Aux termes de cet article le maître de l'ouvrage est obligé préalablement à l'évaluation de présenter une notice d'impact sur l'environnement se basant sur l'avant-projet sommaire.

*ad article 6.–*

Cet article introduit le principe de la notice d'impact de sécurité.

Cette notice est établie sur base de l'avant-projet sommaire par le maître de l'ouvrage d'un projet routier ou ferroviaire.

Elle s'entend comme instrument de contrôle de l'exécution du projet en conformité avec les normes routières et ferroviaires utilisé dans le respect des plus récentes évolutions en matière de sécurité des usagers de la nouvelle infrastructure. Elle permet de mieux évaluer les incidences pouvant résulter d'éventuelles restrictions d'emprises émanant de l'analyse de l'impact du projet sur l'environnement naturel.

Cette notice d'impact de sécurité est effectuée de façon indépendante tant des autres éléments du dossier d'évaluation du projet que de sa réalisation effective.

*ad article 7.–*

C'est le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire qui est compétent pour réaliser de concert avec les autres départements ministériels l'étude d'impact comparative sur base des informations des notices d'impact sur l'environnement et de sécurité. A la demande du maître de l'ouvrage il rend un avis sur les informations à fournir. Un complément d'information peut être demandé ultérieurement.

*ad article 8.–*

L'article 8 décrit en détail la consultation du public en se basant de près sur les dispositions du règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 déterminant le contenu des études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain et la procédure de consultation publique en application de l'article 14bis de la loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, tel qu'il a été modifié par le règlement grand-ducal du 17 juin 1996.

La consultation du public est précédée d'un affichage et d'une publication du projet.

Dès cette publication le public est autorisé à consulter le dossier de l'étude comparative dans les communes concernées. Le bourgmestre ou un commissaire désigné à ces fins recueille les observations écrites et entend en leurs explications les citoyens qui souhaitent s'exprimer sur le projet.

Un procès-verbal est dressé sur cette consultation.

Cette procédure comporte des délais précis dont l'inobservation constitue une faute ou négligence grave au sens de l'article 63 de la loi communale du 13 décembre 1988.

Il appartient au Gouvernement de se prononcer sur le choix du tracé sur base de l'étude comparative et du procès-verbal de consultation du public. Le choix du tracé par le Gouvernement n'empêche pas le Ministre de l'Environnement de fixer ultérieurement dans sa décision d'autorisation les conditions à respecter lors de la mise en œuvre du projet en vertu de la législation concernant la protection de la nature.

*ad article 9.–*

Le projet routier est ensuite inscrit au programme de l'article 6 de la loi modifiée de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. La fixation définitive du tracé se fera par règlement grand-ducal en application de l'article 9 de la loi du 16 août 1967 précitée.

Le projet ferroviaire est inscrit dans le corps de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

A partir de ce moment le maître de l'ouvrage, en l'occurrence le Ministre des Travaux Publics, ou le Ministre des Transports peut réaliser l'avant-projet détaillé.

*ad article 10.–*

Dans la suite chronologique des étapes successives de la procédure on aboutit à l'élaboration de l'étude d'impact détaillée par les soins du maître de l'ouvrage sur base d'un cahier des charges-type déterminé par voie de règlement grand-ducal mis au point à l'initiative du Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement.

Les dispositions relatives aux informations à fournir sont identiques à celles qui sont à fournir lors de l'élaboration de l'étude comparative.

*ad article 11.–*

Le Ministre de l'Environnement définit les mesures compensatoires sur base de l'étude d'impact détaillée qui sont soumises au Conseil de Gouvernement. Les mesures compensatoires qui font partie intégrante du projet, doivent être reprises dans le plan parcellaire des terrains à emprendre et sont déclarées d'utilité publique. Il est à noter que les projets routiers en tant que tels sont déjà déclarés d'utilité publique par la loi modifiée du 16 août 1967. Il en est de même des projets ferroviaires en application de la loi du 10 mai 1995.

En ce qui concerne les projets d'infrastructure ferroviaire, les mesures compensatoires sont reprises dans un plan parcellaire sujet à emprise à arrêter dans le cadre des projets repris dans la loi du 10 mai 1995.

Les mesures de compensation nécessaires concernant l'aéroport sont reprises dans des lois spéciales autorisant les projets d'aménagement aéroportuaires.

Les mesures compensatoires se basant sur les consultations (et l'étude d'impact détaillée) complétées par une autorisation établie conformément à la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles sont établies par règlement grand-ducal.

*ad article 12.–*

Les conditions d'aménagement et d'exploitation sont déterminées par règlement grand-ducal.

Les conditions d'aménagement et d'exploitation visent l'environnement naturel et humain de même que la sécurité du public, du voisinage ainsi que l'hygiène et la santé sur le lieu du travail, la salubrité et l'ergonomie.

*ad article 13.–*

Cet article prescrit la procédure d'affichage de la teneur des décisions, des conditions et des mesures destinées à éviter, réduire et au besoin de compenser les effets négatifs importants.

### TITRE III

#### **Projets soumis le cas échéant à une évaluation**

*ad article 14.–*

La décision de soumettre, le cas échéant, à une évaluation certains projets est prise par le Conseil de Gouvernement sur le rapport du Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire au vu d'un avis à émettre par un comité interministériel.

En vue d'émettre son avis ledit comité tiendra compte des critères de sélection de l'annexe 1. Cette annexe énumère à titre exemplatif les éléments influant sur:

- 1) les caractéristiques du projet;
- 2) la localisation du projet;
- 3) les caractéristiques de l'impact potentiel.

Deux alternatives se présentent:

- Le Conseil de Gouvernement décide de soumettre le projet à une évaluation. Dès lors les dispositions des articles suivants du titre III s'appliquent.

- Le Conseil de Gouvernement décide de ne pas soumettre le projet à une évaluation. Dans ce cas la fixation du tracé se fait par le maître de l’ouvrage au besoin sur base des conditions contenues dans l’autorisation établie en application de la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles.

*ad article 15.–*

Cet article qui concerne l’étude d’impact comparative s’inspire des dispositions de l’article 7 du titre II.

*ad article 16.– Consultation du public*

Cet article reprend les dispositions de l’article 8 du titre II.

*ad article 17.– Avant-projet détaillé*

Cet article comporte comme conditions pour poursuivre les études l’élaboration par le maître de l’ouvrage de l’étude détaillée après fixation du tracé par le Conseil de Gouvernement.

*ad article 18.–*

Cet article reprend mutatis mutandis les dispositions de l’article 10 relatives à l’étude d’impact détaillée.

*ad article 19.–*

L’article 19 précise que les mesures compensatoires, définies par le Ministre de l’Environnement sur base de l’étude d’impact détaillée, sont soumises à l’approbation du Conseil de Gouvernement.

*ad article 20.–*

Cet article reprend les dispositions de l’article 12 du titre II en ce qui concerne les conditions d’exploitation.

*ad article 21.–*

Cet article a trait à la fixation du tracé par le Conseil de Gouvernement sur base des études et de la consultation publique complétées, s’il en est besoin, par des exigences imposées par l’autorisation à conférer conformément à la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles.

*ad article 22.–*

Cet article concerne l’information du public sur la décision intervenue qui se fait par analogie aux dispositions de l’article 13 du titre II.

## TITRE IV

### **Dispositions spéciales**

*ad article 23.–*

Cet article a trait aux dispositions spéciales. Il prévoit plus particulièrement la marche à suivre en cas d’extension ou de modification des projets visés par les titres II et III. En effet, toute modification ou extension des projets visés aux titres II et III sont soumis, le cas échéant, à une évaluation en application des dispositions du titre III.

*ad article 24.–*

L’article 24 prévoit de modifier par règlement grand-ducal les annexes 1 et 2 du projet de loi sous examen au cas où les annexes III et IV de la directive 97/11/CE sont changées.

*ad article 25.–*

Cet article règle la mise à disposition des informations utiles aux autorités d’autres Etats membres au cas où un projet est susceptible d’avoir des incidences notables sur l’environnement des Etats voisins. A

l'inverse les autorités luxembourgeoises peuvent demander la communication des informations de projets réalisés à proximité de la frontière sur le territoire des Etats voisins.

*ad article 26.*–

Cet article a trait aux dispenses en relation avec les autorisations exigées par la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes et de ses règlements d'exécution, la loi communale du 13 décembre 1988, la loi du 29 juillet 1930 concernant l'étatisation de la police locale et par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

## TITRE V

### **Dispositions modificatives et abrogatoires**

*ad article 27.*–

Cet article concerne les modifications et abrogations relatives aux dispositions de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ainsi que de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Sont abrogés l'article 14bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, dispositions relatives à l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain et à la procédure de consultation publique, dispositions reprises par le présent projet de loi.

Quant à la loi du 10 mai 1995, les dispositions relatives à la prise en compte des incidences environnementales sont adaptées aux nouvelles dispositions légales du projet. Dans cet ordre d'idées, il est proposé d'amender le texte de l'article 7 en vue d'y inscrire un renvoi explicite à la loi en projet.

Par ailleurs, le contexte du projet de loi sous examen est mis à profit pour redresser une situation qui concerne la compétence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique en relation avec des projets ferroviaires. Actuellement cette compétence revient au Ministre des Transports qui applique à cet effet la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans l'intérêt de la mise en voie uniforme des errements administratifs il est proposé de confier cette compétence au Ministre des Travaux Publics à l'instar de la situation prévalant par ailleurs en matière de permission de voirie assumées également par le Ministre des Travaux Publics.

## TITRE VI

### **Dispositions transitoires**

*ad article 28.*–

Cet article soumet les projets visés à l'article 4 non entamés au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi aux dispositions des articles 5 à 13 sauf s'ils ont fait l'objet d'une enquête publique au titre de l'ancienne législation et réglementation abrogées par l'article 27 et pour autant qu'ils n'aient pas encore fait l'objet d'une étude de leur impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, en vigueur avant la modification intervenant au titre de l'article 27 de la loi en projet. Les autres projets peuvent faire l'objet d'un règlement grand-ducal pris en vertu de l'article 20 de la présente loi.