

N° 5823⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée
du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande
voirie de communication et d'un fonds des routes**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(11.11.2009)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Ali KAES, Rapporteur; M. François BAUSCH, Mme Anne BRASSEUR, MM. Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Fernand ETGEN, Mme Marie-Josée FRANK, M. André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 19 décembre 2007 par Monsieur le Ministre des Travaux publics. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs ainsi que d'un commentaire des articles.

L'avis de la Chambre de Commerce est parvenu à la Chambre des Députés le 13 juin 2008.

Le Conseil d'Etat a rendu trois avis: l'un en date du 7 octobre 2008, le deuxième le 31 mars 2009 et le troisième le 5 mai 2009.

Lors d'une première réunion en date du 15 janvier 2008, la commission des Travaux publics a désigné M. Ali Kaes comme rapporteur du projet de loi sous objet. En date du 10 novembre 2008, le projet de loi No 5823 fut présenté aux membres de la commission des Travaux publics. Lors de cette même réunion, la commission des Travaux publics procéda à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 7 octobre 2008. Les membres de la commission des Travaux publics ont poursuivi leurs travaux lors de quatre réunions successives qui se sont tenues le 19 et le 24 novembre 2008 ainsi que le 1er et le 8 décembre 2008. Lors de ces réunions, la commission des Travaux publics adopta une série d'amendements qui furent envoyés au Conseil d'Etat le 9 février 2009.

Le Conseil d'Etat a avisé les amendements parlementaires susmentionnés en date du 31 mars 2009.

La commission des Travaux publics s'est encore réunie le 15 et le 23 avril 2009 pour examiner l'avis complémentaire de la Haute Corporation. Au cours de ces réunions, les membres de la commission des Travaux publics ont adopté plusieurs amendements qui furent ensuite transmis le 24 avril 2009 au Conseil d'Etat.

En date du 5 mai 2009, le Conseil d'Etat a avisé les amendements parlementaires.

Le 23 septembre 2009, la commission du Développement durable a confirmé le mandat de M. Ali Kaes comme rapporteur du projet de loi No 5823.

En date du 14 octobre 2009, les membres de la commission du Développement durable ont examiné le deuxième avis complémentaire de la Haute Corporation.

Le présent rapport a été adopté en date du 11 novembre 2009.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

1. Objet du projet de loi

Le présent projet de loi a comme objet de définir les règles, modalités et procédures selon lesquelles le Ministre ayant dans ses attributions le département des Travaux Publics, délivre des permissions de voirie concernant l'ensemble du réseau routier de l'Etat.

En effet, l'Etat est, par l'intermédiaire du ministre des Travaux Publics, le gardien de son réseau routier. Il doit en garantir les meilleures conditions de circulation possibles par le maintien dans un bon état de la couche de roulement de la chaussée, la sauvegarde des conditions de visibilité, la supervision des réalisations de mesures d'apaisement ou d'autres aménagements entrepris dans l'intérêt de la sécurité routière, et le contrôle du nombre et de la fonction des accès individuels ou collectifs donnant sur les routes du réseau de la voirie de l'Etat.

2. Historique

Depuis l'époque de l'Ancien Régime, le souci d'assurer la viabilité des voies de transport et d'en empêcher une utilisation non conforme à leur destination publique a constitué une préoccupation constante des autorités politiques. En témoignent par exemple le décret du 7-14 octobre 1790 sur la compétence administrative en matière de grande voirie ou l'ordonnance de l'empereur François II du 10 mai 1794 sur la police des grandes routes dans le Duché de Luxembourg.

La permission de voirie, – du moins dans la forme précurseuse de l'autorisation prévue par la loi du 13 janvier 1843 sur la compétence des tribunaux pour juger les contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes –, a fait son apparition dans le droit luxembourgeois par le biais d'un arrêté du Commissaire général du gouvernement dans le département des forêts du 4 novembre 1814 relatif à la conservation des grandes routes. L'article 6 de cet arrêté dispose que *„Tout propriétaire qui voudra construire, reconstruire, réparer ou seulement exhausser un édifice, de quelque nature qu'il soit, et situé sur la grande route, ou y faire renouveler une plantation, est tenu de nous soumettre sa demande, en double, dont une sur papier timbré; elle sera accompagnée d'un plan ou profil et d'une description détaillée“*.

La préoccupation de posséder de bonnes infrastructures routières paraît aussi avoir été présente dans l'esprit du Constituant de 1841, alors que l'article 52 de la Constitution d'Etats pour le Grand-Duché de Luxembourg du 12 octobre 1841 retient que *„Pour compléter l'organisation du pays, les Etats seront saisis, aussitôt que faire se pourra, des projets de lois et de règlements sur les matières suivantes ...: Organisation des ponts et chaussées et des travaux publics en général; ...“*. Il n'en est que naturel que la loi précitée du 13 janvier 1843 et celle du 6 avril 1843 sur l'organisation de l'administration des travaux publics comptent parmi les premières initiatives législatives formalisées sous l'égide de la Constitution d'Etats de 1841.

En vertu de l'article 4 de la loi du 13 janvier 1843, *„Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer ou améliorer des édifices, maisons, bâtiments, murs, ponts, ponceaux, aqueducs, faire des plantations ou autres travaux quelconques le long des grandes routes, soit dans les traverses des villes, bourgs ou villages, soit ailleurs, dans la distance ci-après fixée, devra préalablement y être autorisé par le conseil de gouvernement ... L'impétrant aura à se conformer aux conditions et à suivre les alignements qui lui seront prescrits par ce collège, sauf le droit à une juste et préalable indemnité, dans les cas déterminés par les lois et nommément dans celui où une partie de sa propriété devrait, par suite des nouveaux alignements adoptés être incorporée dans la voie publique“*. Et l'article 5 de poursuivre que *„L'autorisation ci-dessus ne sera requise que lorsque les constructions, plantations ou travaux ont lieu sur la propriété voisine à la distance de six mètres au moins à compter de l'arête extérieure du fossé de la route“*.

La distance de six mètres définie à l'article 5 ci-dessus a été portée à dix mètres par les dispositions de la loi du 22 février 1958 portant modification de la loi du 13 janvier 1843.

Pour les voies publiques ou pour les parties de voies publiques pour lesquelles un plan définitif d'alignement général est à élaborer par l'administration des Ponts et Chaussées en bonne et due forme, la distance soumise à autorisation est même de 25 mètres.

Les règlements grand-ducaux du 14 octobre 1963, du 6 mai 1966 et du 29 octobre 1968 établissant un plan définitif d'alignement général des voies publiques définissent les tronçons de voie publique pour lesquels s'applique la règle des 25 mètres.

Le point de repère à partir duquel ces distances sont à appliquer n'est pas autrement défini que par l'article 5 de la loi du 13 janvier 1843, stipulant que les distances sont „à compter de l'arête extérieure du fossé de la route“.

Si à l'époque de l'entrée en vigueur de cette loi le fossé était un équipement universel destiné à évacuer tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités aussi bien les eaux de surface que les eaux de drainage du corps de la chaussée, il faut utiliser aujourd'hui d'autres repères pour définir l'emplacement des bandes latérales soumises à la législation des permissions de voirie. C'est à partir de la limite entre la propriété publique et la propriété privée qu'il faut calculer les distances de respectivement 10, et 25 mètres, correspondant à l'alignement d'une route.

Avec le vote de la loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie, dont l'objectif principal était de faire des échanges entre la voirie de l'Etat et la voirie vicinale de manière à intégrer dans le réseau de l'Etat les voies publiques servant à assurer la liaison entre les localités et à céder dans le patrimoine communal les chemins d'ordre inférieur comme ceux dégradés à la fonction de la desserte locale des zones urbanisées qui se sont développées au fil des années le long d'anciennes routes de la voirie de l'Etat, une nouvelle hiérarchie du réseau routier a été établie, de sorte qu'on n'a plus besoin d'énumérer nominativement les voies publiques auxquelles s'applique la distance de 25 mètres, mais on peut dire d'une façon plus uniforme que celle-ci concerne toutes les routes nationales, tandis que la distance de 10 mètres vaut pour tous les chemins repris.

Un des problèmes majeurs concernant les routes de la voirie de l'Etat est celui des accès, notamment en périphérie des localités.

Avec la loi du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat, le législateur avait déjà entrepris une initiative très prometteuse pour combattre les excroissances tentaculaires de l'urbanisation le long des routes pénétrantes.

A l'époque, chaque extrémité de localité avait été marquée par des points kilométriques au-delà desquels toute construction avec accès direct à la voirie de l'Etat était prohibée. Uniquement des lotissements importants, équipés d'une propre voirie de desserte interne avaient le droit à des accès situés au-delà des points kilométriques avec un seul accès commun sur la voirie publique pour les projets d'au moins 50 ares et avec deux accès pour les projets de 100 ares.

La loi du 17 juin 1976 ne s'appliquait pas aux localités pourvues d'un plan d'aménagement.

Aujourd'hui, alors que toutes les communes disposent d'un plan d'aménagement, la loi du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat est tombée en désuétude.

En plus, la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain ainsi que le règlement grand-ducal efférent consacré au contenu de l'étude préparatoire du plan d'aménagement général comportant un certain nombre de dispositions permettent d'agir à l'encontre du développement tentaculaire des localités.

De ce fait, les objectifs afférents de la loi du 17 juin 1976 disposent aujourd'hui d'une nouvelle base légale.

3. Cadrage par le concept IVL

Le concept intégré des transports et du développement spatial (en allemand: *Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept = IVL*) a été élaboré en 2004 en vue d'assurer la coordination et l'intégration des objectifs de l'aménagement du territoire, des transports et l'environnement.

L'IVL a été élaboré par référence au programme directeur d'aménagement du territoire adopté en 2003 par le gouvernement sur base de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire.

La mise en œuvre de l'IVL se fait par référence aux cinq grands axes d'intervention qui sont les plans et projets, les mesures d'incitation financière, les mesures réglementaires ainsi que le pilotage de la démarche d'ensemble.

La législation sur les permissions de voirie fait partie des instruments réglementaires à appliquer dans ce contexte. Elle peut contribuer à atteindre les trois objectifs fondamentaux de l'IVL, à savoir:

a) aboutir jusqu'à l'horizon 2020 à un modal-split 25/75 dans la moyenne nationale; ce taux très ambitieux se laisse uniquement réaliser par une organisation performante des transports en commun, tant sur le rail que par la route:

La mise en place de bon nombre des équipements spécifiques des transports en commun par la route (feux tricolores, arrêts, aubettes) est déjà aujourd'hui soumise à l'octroi d'une permission de voirie.

Un aspect bien plus important est cependant de pouvoir recourir à la procédure de la permission de voirie pour réserver ou créer l'espace nécessaire à l'aménagement de couloirs réservés aux transports en commun.

Il se peut donc qu'il soit nécessaire de définir des emprises dans le cadre de la permission de voirie pour pouvoir élargir le domaine public d'une route de l'espace nécessaire à la réalisation de couloirs réservés aux transports en commun.

Cet objectif peut être atteint par le simple maintien d'une disposition déjà contenue dans la loi du 13 janvier 1843 qui stipule à l'article 9:

„L'impétrant aura à se conformer aux conditions et à suivre les alignements qui lui seront prescrits par ce collège, sauf le droit à une juste et préalable indemnité, dans les cas déterminés par les lois et nommément dans celui où une partie de sa propriété devrait, par suite des nouveaux alignements adaptés, être incorporée dans la voie publique.“

L'application de cette disposition est toutefois à limiter aux modifications du tracé de la route ou à l'extension de l'assise de la route pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation, la création de couloirs réservés pour les transports en commun, l'aménagement de voies cyclables ou l'élargissement des trottoirs. Le recours à cet instrument à d'autres fins, comme par exemple pour la création de places de stationnement publiques, est à prohiber.

La prescription d'un alignement est à limiter aux cas suivants:

- conflit potentiel d'un projet d'urbanisation avec un projet de redressement de la voirie de l'Etat tant en ce qui concerne l'implantation en plan de la route que son profil en long et son dévers;
- extension de l'assise des routes dans le but d'élargir les voies de circulation des voitures ou des piétons, création de couloirs réservés pour les transports en commun ou aménagement de voies cyclables;
- élimination de problèmes de visibilité aux abords de carrefours ou dans des virages étroits;
- instauration d'un alignement général, p. ex. pour la création d'un boulevard urbain.

Le modal-split est également conditionné par la gestion des places de stationnement.

Les clients potentiels des transports en commun doivent pouvoir garer leurs voitures soit sur leur terrain, soit sur l'espace public sans devoir payer des taxes de stationnement pour pouvoir se rendre à leur lieu de travail par les transports en commun. Il faut donc prévoir l'aménagement d'emplacements de stationnement privés en nombre suffisant.

b) rechercher des formes d'urbanisation assurant une bonne mixité des fonctions par la juxtaposition de l'habitat, origine des voyages, et du lieu de travail, des établissements scolaires, du commerce et des centres de loisir, destination des voyages, et limiter ainsi surtout la distance des chemins à parcourir („Stadt der kurzen Wege“):

Dans l'intérêt d'une meilleure maîtrise du trafic généré par les établissements implantés en bordure d'une route et d'une gestion plus performante des flux à évacuer par les routes de l'Etat, les accès carrossables seront classés en huit catégories différentes arrêtés en fonction de l'importance du trafic qu'ils génèrent.

Mais l'outil de la permission de voirie peut également être utilisé pour soutenir les efforts des autorités communales à réaliser dans les anciens et dans les nouveaux quartiers de ville une plus grande mixité des fonctions. Comme il n'appartient pas au département des Travaux Publics de définir l'utilisation des terrains longeant la voirie de l'Etat, mais que ceci est la prérogative des communes, l'octroi d'une permission de voirie pour une catégorie d'accès donnée devrait dépendre de la classification des terrains afférents au PAG des communes.

c) arriver à une urbanisation plus dense, voire densifier l'urbanisation existante, particulièrement en ce qui concerne l'habitat:

Compte tenu des objectifs fondamentaux d'un développement durable de notre territoire, l'IVL se prononce en faveur d'une gestion responsable des ressources naturelles non renouvelables. Les

terrains à bâtir en font partie et la législation sur les permissions de voirie peut fournir un apport en la matière.

Pour ce faire, il convient de renoncer à la prescription sans motif de recul antérieur des constructions le long des routes de l'Etat. En effet, le fait de prescrire d'une façon générale un recul antérieur de 6,00 mètres, tel que pratiqué actuellement en beaucoup de cas, va à l'encontre de ces objectifs précités.

Le présent projet de loi comporte dès lors une révision de la prescription de l'alignement des constructions en bordure des routes de l'Etat.

4. Accès à la voirie de l'Etat

Le présent projet de loi ne doit pas s'opposer à une extension de l'urbanisation le long des routes de l'Etat si cette extension se fait en profondeur et non pas de façon tentaculaire sous forme de rubans de faible profondeur.

Les enjeux pour l'administration des Ponts et Chaussées sont les suivants:

• *La sécurité des usagers de la route*

Par un classement judicieux des fonds situés à la périphérie des agglomérations, prescrivant l'élaboration des plans d'aménagement particulier, il sera possible de limiter le nombre d'accès individuels directs à la périphérie des agglomérations et de créer ainsi des zones de transition entre la rase campagne et les centres de localité tout en limitant dans leur étendue les traversées proprement dites. En soumettant ces zones de transition à une vitesse de 70 km/h, comme suggéré par la Commission de Circulation de l'Etat dans ses différents avis au sujet des limitations de vitesse valables en dehors des agglomérations, on arrive à bien échelonner la vitesse de circulation à l'approche des localités, tout en augmentant le confort de roulement et la sécurité de tous les usagers de routes (y compris les cyclistes et les piétons).

• *L'impact sur les infrastructures souterraines*

Chaque zone urbanisée, pour pouvoir fonctionner, a besoin d'une infrastructure d'approvisionnement et d'évacuation spécifique. Normalement les infrastructures souterraines, comme les conduites d'eau potable, de gaz et de chauffage urbain, les câbles électriques et téléphoniques, ainsi que la canalisation des eaux usées, sont logées dans la voie de desserte. Si une telle voie fait défaut c'est la voirie de l'Etat qui doit recueillir ces infrastructures.

L'extension des agglomérations le long de la voirie de l'Etat est emprunte de multiples inconvénients:

- Détérioration des chaussées lors de la première mise en place des infrastructures.
- Confection d'innombrables tranchées pour les raccordements et branchements individuels au rythme de l'avancement des constructions.
- Entretien régulier des chaussées au droit des tranchées le plus souvent plus ou moins mal réparées.
- Renouvellement des infrastructures routières beaucoup plus onéreux en traversée qu'en rase campagne.

• *Les avantages pour les riverains*

- Augmentation de la qualité de vie des riverains

L'aménagement d'une voie de desserte, qui généralement est accompagnée par un écran de verdure la séparant de la voirie nationale, est de nature à augmenter sensiblement la qualité de vie des résidents, notamment en réduisant l'inconfort résultant des bruits de la circulation.

- Accroissement de la sécurité

La sécurité des piétons et plus particulièrement des enfants est nettement plus grande sur une voie de desserte que sur un trottoir longeant une pénétrante, où la moindre inattention peut conduire à l'accident fatal.

Pour atteindre ces objectifs, le présent projet de loi a recours aux moyens suivants:

- Prise en considération de la hiérarchie du réseau routier, en optant pour des conditions plus sévères sur les voies publiques d'ordre supérieur:
 - contournements de localités et bretelles de jonction entre les autoroutes et le réseau de la voirie normale;
 - routes nationales;
 - chemins repris.
- Autorisation séparée pour chaque changement de la catégorie d'accès. Par cette nouvelle formule, on essaye de combattre la modification ou la multiplication du trafic engendré par le changement de destination de constructions existantes ou la réalisation de nouvelles exploitations implantées en dehors de la limite d'autorisation soumise à l'octroi d'une permission de voirie.
- Limitation des accès directs à la périphérie des agglomérations à la première rangée de maisons des zones d'habitation à développer en profondeur.
- Création d'une possibilité de définir les caractéristiques géométriques minimales soit par voie de règlement grand-ducal, soit sous forme de lignes de conduite à édicter par le ministre.
- Augmentation de la sécurité routière par une orientation perpendiculaire des accès donnant sur la voirie de l'Etat.
- Introduction d'une double procédure d'autorisation pour les plans d'aménagement particulier, l'une concernant les parties communes, l'autre les parties privatives.

5. Les autres domaines d'application

A côté des accès à la voirie de l'Etat, les permissions de voirie concernent toute une série de travaux qu'on peut regrouper dans les chapitres suivants:

- *Les infrastructures souterraines ou aériennes des communes ou des concessionnaires*

Recherche de tracés

Les concessionnaires au nombre toujours croissant essayent de profiter au maximum, chacun suivant sa propre logique, du domaine de l'Etat et des communes pour y loger leurs infrastructures. Tout cela ne peut bien évidemment pas se faire de manière désordonnée, mais doit être agencé par un organisme directeur. L'instrument idéal pour y arriver est la permission de voirie.

A l'intérieur des localités la satisfaction des besoins d'hygiène, d'énergie, de sécurité et de confort de l'homme exige la mise en place de bon nombre d'infrastructures, qui aujourd'hui se fait presque exclusivement dans le sous-sol.

En règle générale, il s'agit de l'amenée de l'eau potable, de la chaleur, de l'électricité, du gaz, du téléphone et de l'antenne collective, ainsi que de l'évacuation des eaux usées. Aujourd'hui, où à l'exception de la canalisation d'égout, qui se trouve sous l'assise de la voie publique puisqu'elle sert également à évacuer les eaux superficielles recueillies sur la plate-forme de la chaussée, toutes les conduites, le plus souvent dédoublées des deux côtés de la voie publique, sont préférentiellement logées dans les trottoirs, on peut facilement s'imaginer l'ampleur des problèmes de coordination pour attribuer à chaque concessionnaire une place bien définie pour son infrastructure. Les escaliers et les cours anglaises des maisons, les socles de fondation des candélabres et poteaux de signalisation et les chambres d'épissure ou regards de branchements compliquent encore le problème. De surcroît, la majeure partie des concessionnaires exigent d'un côté que l'espace au-dessus de leur infrastructure reste dégagé de toute autre conduite posée dans le même sens, afin de pouvoir à tout moment atteindre leur canalisation sans devoir déplacer les infrastructures d'autrui, et d'un autre côté, que des distances de sécurité soient respectées par rapport aux conduites attenantes.

Face à ces contraintes, il faut établir des règles précises pour la répartition, entre les concessionnaires, de la place disponible dans les trottoirs.

Les conduites de distribution locale avec un nombre élevé de branchements particuliers sont à mettre le plus près que possible des maisons, alors que les canalisations sans raccordements intermédiaires et

les tubes de réserve sont à écarter davantage des constructions. Lorsque l'espace sous les trottoirs devient trop exigü, certaines de ces infrastructures peuvent également être placées sous les bandes latérales réservées soit au stationnement soit aux cyclistes. Dans cette occurrence les arbres et autres plantations constituent des points de conflit potentiels pour lesquels il existe toutefois des solutions techniques. Certaines infrastructures maîtresses, comme les multitubulaires pour câbles de télécommunication ou les conduites de gaz à moyenne ou à haute pression, peuvent même être mises en place sous le corps de la chaussée, à condition de respecter des profondeurs suffisantes pour ne pas constituer des obstacles pour le croisement d'autres infrastructures.

En rase campagne, l'emprise des axes routiers constitue un couloir idéal pour traverser le paysage sans devoir se soucier des problèmes de droit de passage.

Pour certaines conduites de refoulement, comme p. ex. l'adduction des eaux de sources, ou pour les canalisations gravitaires, comme p. ex. un collecteur évacuant les eaux usées vers une station d'épuration, la forme aplanie des profils en long des voies publiques représente une base idéale puisque a priori bon nombre de points hauts ou points bas sont déjà éliminés.

Or, comme la vocation primaire d'une voie publique n'est pas de constituer l'assise pour toute sorte d'infrastructures, mais de véhiculer le trafic d'un point à un autre, il est indiqué d'éviter l'intégration de canalisations de tout genre dans le corps de la chaussée et de limiter dans la mesure du possible celles qui se trouvent dans les accotements, car toute intervention et tout travail de maintenance sur ces équipements conduit inéluctablement à des perturbations du trafic.

Comme souvent le renforcement des routes en rase campagne se fait par simple rechargement d'une couche de béton bitumineux, tout couvercle de regard ou de chambre d'épissure constitue un obstacle gênant qui dans une opération onéreuse doit de nouveau être remis à niveau. Voilà pourquoi la mise en place de tout regard avec couvercle dans l'assise de la chaussée est à éviter et si cela s'avère être impossible, la permission de voirie doit préciser à qui revient la prise en charge des frais d'adaptation et de mise à niveau.

Mais le champ d'application de la permission de voirie ne se limite pas à la seule emprise des voies publiques, mais rappelons-le, il englobe aussi des deux côtés une bande latérale de 25 mètres de largeur pour les routes nationales respectivement de 10 mètres pour les chemins repris. L'Etat dispose ainsi d'un instrument efficace pour contrôler toute activité s'opérant dans ces bandes de terrain susceptibles d'être utilisées un jour dans l'intérêt de la route par exemple lors d'un élargissement ou d'un redressement.

• *Les aménagements visant l'amélioration de la sécurité*

Dans cette catégorie il faut ranger des projets tels que:

- la réalisation de mesures d'apaisement comprenant le rétrécissement de la chaussée, l'aménagement de bandes de stationnement, la construction d'îlots de verdure, la plantation d'arbres, etc.;
- la mise en place de ralentisseurs, tels que des bandes sonores, marquages au sol, aménagements portails à l'entrée des agglomérations, panneaux avertisseurs, etc.;
- l'aménagement de passages pour piétons, s'ils sont protégés par feux tricolores ou accompagnés par des mesures constructives, de dispositifs de sécurité devant les écoles, etc.;
- la construction d'arrêts pour autobus avec ou sans abribus;
- l'aménagement de pistes cyclables le long ou à travers les routes de la voirie de l'Etat;
- la modification constructive des carrefours (p. ex. en giratoires) et des trottoirs, etc.;
- les modifications à apporter à la signalisation directionnelle, avec notamment la signalisation des établissements publics, administrations, centres culturels ou autres.

• *Les enseignes publicitaires*

Dans cette catégorie il faut ranger les enseignes publicitaires, qu'elles soient définitives ou provisoires.

Une enseigne publicitaire peut seulement être accordée à un établissement implanté en bordure directe d'une route de la voirie de l'Etat. L'enseigne doit se trouver soit sur la façade de la construction même, soit sur la propriété privée sur laquelle est implanté l'établissement.

Aux entrées des zones industrielles ou des zones d'activité, il est possible de faire inscrire sur un panneau collectif le nom de tous les établissements implantés dans la zone.

Les promoteurs de futurs immeubles à réaliser sur un terrain situé en bordure directe d'une route de la voirie de l'Etat peuvent bénéficier par voie de permission de voirie d'une autorisation pour la mise en place d'une enseigne publicitaire provisoire destinée à promouvoir la vente. Il en est de même pour les enseignes publicitaires des entreprises intervenant dans la construction de l'immeuble.

6. Les dispositions concernant la grande voirie

Les assises des tracés autoroutiers traversant le paysage constituent des couloirs idéaux pour mettre en place les conduites maîtresses des réseaux d'infrastructures régionaux tels que les câbles P. et T., les conduites d'eau potable ou de gaz naturel. A côté du profil aplani, ces couloirs ont l'avantage d'une bonne accessibilité et ils épargnent aux concessionnaires tous les problèmes de droit de passage sur les terrains privés. Sur le plan de l'environnement, ces solutions ont l'avantage d'éviter des impacts multiples en concentrant toutes les infrastructures sur un même ruban de terre.

La permission de voirie représente l'instrument réglementaire approprié pour assigner le couloir à emprunter par ceux des concessionnaires investis d'un droit de passage sur le domaine public de la grande voirie, pour définir les conditions d'exécution et pour fixer les responsabilités des concessionnaires tant pour la pose de leurs infrastructures le long des tracés autoroutiers, c'est-à-dire dans la zone non-aedificandi, que pour celles devant traverser des tracés autoroutiers.

Si la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une Grande Voirie de Communication et d'un Fonds des Routes, telle qu'elle a été modifiée dans la suite, fixe une zone non-aedificandi de 25 mètres de largeur bordant des deux côtés l'emprise des autoroutes, elle reste muette sur la nature des activités qui peuvent y être tolérées. Comme la raison d'être de cette zone non-aedificandi n'est pas la création d'une zone de transition ou de protection, mais la réservation d'une bande de terrain pouvant servir d'emprise lors d'un élargissement éventuel des voies de communication, aucune revalorisation d'un intérêt vital pour les établissements implantés sur les terrains attenants ne peut y être autorisée.

La réalisation de divers aménagements présentant un intérêt public ou facilitant l'exploitation de ces fonds peut cependant être tolérée.

Ici c'est encore l'instrument de la permission de voirie qui peut servir pour l'octroi des autorisations afférentes.

*

III. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Tout en adhérant entièrement à l'objectif principal du projet de loi sous rubrique, à savoir de garantir le maintien du bon état du domaine public en général et du réseau routier étatique en particulier, la Chambre de Commerce a jugé utile et nécessaire de s'autosaisir afin d'exprimer son désaccord relativement aux dispositions figurant à l'article 4 du projet de loi.

C'est ainsi que la Chambre de Commerce rappelle dans son avis du 13 juin 2008, que l'article 4 du projet gouvernemental prévoit notamment (1) une participation au coût de remise en état de la propriété publique ou de mise en place des équipements de la voirie et (2) d'éventuels cautionnements pour l'encombrement temporaire d'une partie de la voie publique ou des taxes d'occupation pour l'utilisation temporaire d'une partie du domaine public.

En ce qui concerne la participation au coût de remise en état de la propriété publique, la Chambre de Commerce souhaite rappeler que d'après la loi du 30 mai 2005 sur les réseaux et les services de communications électroniques, les opérateurs de réseaux de communications électroniques sont d'ores et déjà exposés à une obligation „de résultat“ à ce niveau. L'article 64 (2) de cette loi dispose en effet que „l'installation des infrastructures et des ressources associées doit être réalisée dans les conditions les moins dommageables pour les domaines publics concernés, dans le respect de l'environnement et de la qualité esthétique des lieux“.

Par ailleurs, l'article 65 (3) de la loi du 30 mai 2005 sur les réseaux et les services de communications électroniques prévoit que „pour le passage par les domaines l'autorité concernée ne peut imposer à l'opérateur aucun impôt, taxe, péage, rétribution ou indemnité, de quelque nature que ce soit“.

La Chambre de Commerce estime que le principe de l'obligation de résultat prévue par l'article 64 (2) s'inscrit dans une toute autre logique que celui d'une participation financière sur demande du ministre, par ailleurs susceptible d'être qualifiée de rétribution ou d'indemnité. Partant, il semble indispensable d'éliminer cette incohérence avant de procéder au vote de ce projet de loi.

La Chambre de Commerce exprime également son opposition au sujet de l'introduction d'un cautionnement ou d'une taxe d'occupation pour l'utilisation temporaire d'une partie du domaine public. Par conséquent, la Chambre de Commerce demande que cette disposition soit supprimée.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Après avoir formulé quelques observations relatives à l'harmonisation du régime des permissions de voirie en relation avec la mise en place des différents types d'infrastructures publiques ainsi qu'à l'inclusion appropriée du domaine ferroviaire dans le nouveau régime légal de ces permissions, le Conseil d'Etat salue dans son avis du 7 octobre 2008 l'approche des auteurs du projet de loi sous examen de procéder à une mise à jour de textes remontant pour l'essentiel à une loi de 1843, complétée et rapiécée à plusieurs reprises.

La Haute Corporation insiste sur une approche concordante impliquant tous les aspects évoqués à cet effet. Elle estime en outre que la loi en projet devra réserver la place qui revient à l'autonomie communale, en confirmant en particulier le principe de l'article 1er de la loi du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat, voulant qu'à l'intérieur du périmètre constructible défini par le plan communal d'aménagement général, l'accès à la voirie étatique soit garanti dans le respect des conditions que la permission de voirie pourra fixer à cet effet au regard de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains. Selon le Conseil d'Etat, ces conditions devront évidemment être en phase avec les exigences du plan d'aménagement général et du plan d'aménagement particulier s'appliquant à l'endroit en question.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que pour la grande voirie de l'Etat et le chemin de fer une approche plus restrictive se recommande, interdisant tout accès autre que les voies d'accès étatiques aux autoroutes, aux routes qui y sont assimilées, et aux contournements routiers des agglomérations ainsi qu'aux lignes ferroviaires.

Enfin, pour d'autres précisions, il est renvoyé aux documents parlementaires y relatifs et au commentaire des articles ci-après.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Le commentaire des articles suit la numérotation du texte coordonné tel que retenu par la commission du Développement durable dans sa réunion du 14 octobre 2009.

Observation préliminaire

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat formule une observation préliminaire concernant la subdivision en titres du projet de loi sous rubrique. Ainsi, la Haute Corporation renvoie aux règles de la légistique, selon lesquelles la subdivision d'un texte légal en titres, susceptibles d'être subdivisés à leur tour en chapitres et en sections, est normalement réservée aux codifications importantes.

Dans la mesure où les auteurs du projet de loi sous rubrique tiennent à la subdivision proposée, le Conseil d'Etat estime cependant qu'il y a lieu de parler de chapitres plutôt que de titres. Tout en pouvant par ailleurs marquer son accord avec la subdivision retenue et nonobstant ses propositions de transférer plusieurs dispositions à l'intérieur du texte, le Conseil d'Etat propose de modifier comme suit les intitulés des chapitres à prévoir:

Chapitre Ier.– *Champ d'application et définitions*

Chapitre II.– *Permissions de voirie concernant la voirie de l'Etat autre que la grande voirie*

Chapitre III.– *Permissions de voirie concernant la grande voirie*

Chapitre IV.– *Dispositions communes applicables aux permissions de voirie*

Chapitre V.– *Dispositions finales*

Les membres de la commission des Travaux publics se rallient à la proposition de la Haute Corporation.

Intitulé

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat estime que l'intitulé du projet est à modifier. En effet, comme la loi en projet crée un nouveau cadre légal pour les permissions de voirie, elle entraînera également modification d'autres lois. Ainsi, pour des considérations légistiques, la Haute Corporation est d'avis que les auteurs du texte sous rubrique devraient en tenir compte au niveau de l'intitulé, quitte à compléter les dispositions finales du texte de loi par une formule permettant de citer la loi en projet sous forme d'un intitulé abrégé.

Cependant, par voie de conséquence et en l'absence des réponses utiles aux questions évoquées au sujet de la modification de plusieurs lois ayant trait à des domaines connexes à celui des permissions de voirie, le Conseil d'Etat ne saurait proposer de formule définitive pour l'intitulé qui devra toutefois s'inspirer du modèle suivant:

„Projet de loi sur les permissions de voirie et modifiant

a) la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

b) ...“

La commission des Travaux publics tient compte des commentaires du Conseil d'Etat en ce qu'il a jugé opportun de mentionner dans l'intitulé des lois modifiées par le présent projet de loi. Ainsi a-t-il été décidé de citer l'unique modification 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, alors qu'aucune autre loi ne subit des modifications substantielles.

Un intitulé abrégé est prévu à l'article 20 du présent projet de loi.

L'intitulé est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Projet de loi sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes“

Dans son avis complémentaire du 31 mars 2009, le Conseil d'Etat note que la commission parlementaire entend suivre ses recommandations quant à la façon de rédiger l'intitulé.

Néanmoins, la Haute Corporation est d'avis que dans la mesure où le projet de loi s'étend également à des modifications de l'application des permissions de voirie au domaine ferroviaire et demandera dès lors une modification de la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer, l'intitulé de la loi en projet devra se lire comme suit (suite à l'abandon de l'idée préconisée par le Conseil d'Etat d'aligner les législations adoptées dans le cadre de la libéralisation des secteurs des télécommunications, de l'électricité et du gaz naturel et d'y intégrer les infrastructures de l'eau):

„Projet de loi relative au régime des permissions de voirie et modifiant a) la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes et b) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer“

Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 7 octobre 2008 la commission des Travaux publics avait décidé d'intégrer dans le texte du projet de loi des dispositions relatives au régime des permissions de voirie en matière ferroviaire afin de tenir compte de la pratique courante de traitement de ces permissions. Or, comme ces dispositions ne couvrent pas les conditions sous lesquelles une telle permission de voirie peut être octroyée et comme les conditions d'octroi des permissions de voirie en matière routière ne peuvent être étendues telles quelles au domaine ferroviaire, la commission parlementaire estime que des concertations entre les Ministère des Travaux Publics, le Ministère des Transports et la Direction des Chemins de Fers (ainsi qu'un examen subséquent par la Commission des Transports de la Chambre des Députés) s'avèrent nécessaires pour déterminer ces conditions. Au vu de ce qui précède, les membres de la commission des Travaux publics ont décidé de revenir au texte initial afin que le projet de loi puisse être voté dans les meilleurs délais et d'adopter un nouveau texte ayant trait aux permissions de voirie en matière ferroviaire dans une deuxième phase, soit par modification de la nouvelle loi, soit par présentation d'un projet de loi *ad hoc*.

Dans son deuxième avis complémentaire du 5 mai 2009, le Conseil d'Etat ne formule plus d'observations quant à la teneur de l'intitulé tel que amendé par les membres de la commission des Travaux

publics suite à la proposition rédactionnelle formulée par la Haute Corporation dans son avis du 7 octobre 2008.

Article 1er

Cet article définit l'objet de la loi. A cet égard, il y a lieu de distinguer les dispositions concernant les routes de l'Etat autres que celles faisant partie du réseau de grande voirie, les dispositions concernant le réseau de la grande voirie et les dispositions communes. Compte tenu du fait que le premier cas de figure est celui qui se présente le plus fréquemment, le titre I lui a été consacré.

Concernant l'article 1er, le Conseil d'Etat estime dans son avis du 7 octobre 2008, qu'il est dépourvu de portée normative puisqu'il se limite d'évoquer sous une forme ramassée les éléments sur lesquels il sera légiféré. De plus, en visant le réseau routier de l'Etat, la Haute Corporation est d'avis que l'article en question serait en contradiction avec les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5 qui a trait au „*patrimoine routier et ferroviaire*“.

Au regard des considérations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose dès lors de cerner à l'article 1er la portée du projet de loi et d'en déterminer le champ d'application dans les termes suivants:

„Art. 1er. (1) Sans préjudice des règles légales concernant l'utilisation de la voie publique et des interdictions non aedificandi qui grèvent certaines parties du domaine routier de l'Etat et les propriétés riveraines, tous aménagements, signalisations ou travaux quelconques au-dessus, en dessous ou le long de la voirie de l'Etat ainsi que toute construction et toute plantation le long de cette voirie à une distance inférieure aux limites fixées par la présente loi doivent au préalable avoir fait l'objet d'une permission de voirie.

(2) Les permissions de voirie sont délivrées et les demandes afférentes sont instruites par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions dans les conditions et selon les modalités à fixer par un règlement grand-ducal.“

Après avoir examiné l'avis du Conseil d'Etat, la commission des Travaux publics n'est pas tout à fait d'accord avec la proposition rédactionnelle telle que préconisée par le Conseil d'Etat. Dans sa proposition de texte, le Conseil d'Etat avait fait référence à un règlement grand-ducal fixant les conditions et les modalités pour accorder les permissions de voirie. Or, d'après les membres de la commission parlementaire, un tel règlement grand-ducal est très difficile à réaliser et devra englober le contenu de deux guides d'application, qui contiennent actuellement ces conditions et modalités. Un tel règlement serait illisible et ne pourrait néanmoins pas prévoir de manière exhaustive tous les cas de figure pouvant se présenter. Pour cette raison, la commission des Travaux publics a décidé de modifier le deuxième alinéa de l'article 1er en amputant le bout de phrase „*dans les conditions et selon les modalités à fixer par un règlement grand-ducal*“.

Les membres de la commission des Travaux publics remarquent qu'en pratique, le dossier déposé par le permissionnaire est instruit par l'administration des Ponts et Chaussées qui fait une proposition au ministre des Travaux Publics. Par conséquent la commission parlementaire a décidé de retirer dans le deuxième alinéa le bout de phrase „*et les demandes afférentes sont instruites*“.

L'article 1er est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 1er. (1) Sans préjudice des règles légales concernant l'utilisation de la voie publique et des interdictions non aedificandi que grèvent certaines parties du domaine routier de l'Etat et les propriétés riveraines, tous aménagements, signalisations ou travaux quelconques au-dessus, en dessous ou le long de la voirie de l'Etat ainsi que toute construction et toute plantation le long de cette voirie à une distance inférieure aux limites fixées par la présente loi doivent au préalable avoir fait l'objet d'une permission de voirie.

(2) Les permissions de voirie sont délivrées par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.“

Dans son avis complémentaire du 31 mars 2009, le Conseil d'Etat estime qu'en omettant la détermination des conditions et modalités d'établissement des permissions de voirie par voie d'un règlement grand-ducal, les décisions d'attribuer ou de refuser les permissions de voirie qui, selon les auteurs des amendements, seront le propre du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, apparaissent comme des décisions administratives individuelles prises en exécution de la loi en projet et devant par ailleurs respecter les règles de la loi du 1er décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse et du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 pris en son exécution. La Haute Corporation

note que ces dernières sont par ailleurs susceptibles d'un recours devant le juge administratif, comme prévu à l'article 11 du texte coordonné joint aux amendements sous examen.

Dans la mesure où la permission de voirie sollicitée aura vocation à affecter le domaine ferroviaire, les dispositions de la loi du 17 décembre 1859 seront d'application dans les mêmes conditions. Par analogie, le Conseil d'Etat pense qu'une permission censée intervenir dans le domaine de la grande voirie devra de même tenir compte des exigences de la loi précitée du 16 août 1967.

Lors de l'examen du premier avis complémentaire du Conseil d'Etat, les membres de la commission des Travaux publics ne reviennent plus sur les réflexions formulées par la Haute Corporation concernant l'article sous rubrique.

Cependant, dans le cadre de son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat revient sur une omission au paragraphe 2 de l'article 1er qui désigne le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions comme autorité administrative compétente en matière de délivrance des permissions de voirie. Comme d'autres articles du projet de loi sous rubrique mentionnent également le membre du Gouvernement en question, la Haute Corporation propose de compléter le texte du paragraphe 2 de l'article 1er de la façon suivante:

„... le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre“.

Les membres de la commission du Développement durable décident de reprendre la proposition rédactionnelle du paragraphe 2 de l'article 1er telle que proposée par le Conseil d'Etat.

Article 2

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

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat recommande de limiter le relevé des définitions à faire figurer à l'article 2 à celles des notions qui ne se trouvent pas déjà définies dans la législation routière. Comme par ailleurs certaines dispositions techniques de la loi auront avantage à être spécifiées dans un règlement grand-ducal, il s'avère indiqué de reléguer les définitions afférentes dans ce règlement grand-ducal (cf. déclivité des accès).

En outre, il est difficile au Conseil d'Etat d'apprécier l'utilité du degré de précision technique retenue dans le cadre de la définition du „*recul antérieur*“, faute d'explication afférente dans le commentaire de l'article sous examen.

Enfin, le Conseil d'Etat insiste sur la suppression des définitions de la „*voie de desserte*“, de l'„*îlot de séparation*“, de l'„*établissement public*“, des „*instances étatiques*“, des „*routes étatiques*“ et des „*contournements des localités*“.

Dans ces conditions, l'article 2 pourra se borner à évoquer les définitions de l'„*alignement d'une route*“ et du „*recul antérieur*“. Quant à la définition du „*recul antérieur*“, il n'est pas possible au Conseil d'Etat d'émettre un jugement sur la pertinence des critères géométriques qui y figurent. Il se demande cependant si les avant-corps visés ne doivent pas être situés à une hauteur minimale du sol (correspondant par exemple à la hauteur d'un étage) pour pouvoir être considérés comme balcons.

Quant à la définition de l'„*alignement d'une route*“, le Conseil d'Etat recommande de ne pas retenir deux adjectifs différents qui, dans le contexte de la définition, ont une signification synonyme. Il propose de parler à deux fois de la „*limite extérieure*“.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas au maintien d'une disposition complémentaire renvoyant pour le surplus aux définitions de la législation routière et qui pourrait avoir la teneur suivante:

„Les définitions prévues par la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et ses règlements d'exécution s'appliquent avec la même signification à la présente loi et aux règlements pris en son exécution.“

Dans un souci de bonne lecture des textes législatifs, la commission des Travaux publics renonce à spécifier les définitions techniques dans un règlement grand-ducal. Les termes techniques étant utilisés dans le présent texte de loi, il paraît plus opportun à la commission des Travaux publics de maintenir leurs définitions dans le présent texte.

Quant à la critique du Conseil d'Etat que certaines définitions du présent projet de loi seraient contraires aux définitions du Code de la Route, la commission des Travaux publics renvoie aux discussions au sein du Conseil de Gouvernement entre le ministre des Travaux Publics et le ministre des Transports, lors desquelles il a bien été précisé que les définitions contenues dans le présent projet de loi s'entendent exclusivement „*au sens de la présente loi*“. L'accord trouvé entre les deux ministères

est ancré dans un courrier de Monsieur le Ministre des Transports du 27 juin 2007. Or, la commission parlementaire fait remarquer que lors du dépôt du projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés, une erreur s'est glissée dans le texte et le bout de phrase „*au sens de la présente loi on entend par:*“ précédant la liste des définitions faisait défaut.

Dans ce contexte, les membres de la Commission des Travaux publics ont décidé de réintroduire dans le texte de loi certaines définitions figurant dans le texte de base.

La commission parlementaire se rallie par contre aux observations du Conseil d'Etat concernant les définitions de la „*voie de desserte*“, de l'„*îlot de séparation*“, de l'„*établissement public*“ et des „*instances étatiques*“. Par conséquent, la commission des Travaux publics a décidé de supprimer ces termes et de les remplacer par des termes plus adéquats.

En outre, la définition du terme „*voirie normale de l'Etat*“, terme utilisé à plusieurs reprises par le Conseil d'Etat dans ses propositions de texte, a été ajoutée par les membres de la commission des Travaux publics.

En ce qui concerne la définition des „*contournements de localités*“, la commission parlementaire a tenu compte des remarques soulevées par le Conseil d'Etat et a opté pour l'insertion d'une énumération des contournements de localités dans un nouvel article 19.

L'article 2 est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

- **Alignement d'une route:** La ligne correspondant soit à la limite extérieure du trottoir, soit, à défaut de trottoir, à la limite extérieure de l'accotement de la route.
- **Recul antérieur:** La distance minimale mesurée perpendiculairement à l'axe de la route entre l'alignement de la route et le point le plus proche de la façade antérieure de la maison.
- **Déclivité des accès:** La pente longitudinale pour la construction des rampes d'accès aux garages, des accès individuels carrossables, des voies d'accès collectifs et des chemins privés ou publics.
- **Bande de stationnement:** Partie de la chaussée ou l'accotement réservé au stationnement et disposé parallèlement et en bordure directe du couloir de circulation des véhicules.
- **Avant-corps:** Excroissances des édifices bâties sur le terrain privé; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les avant-corps dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une surface n'excédant pas de 1/3 la surface de cette façade.
- **Balcons:** Excroissances en élévation des édifices bâties sur les terrains privés ou s'avançant en porte à faux sur le domaine public; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les balcons dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une largeur ne dépassant pas 70% de la largeur de cette façade. Les balcons s'avançant en porte à faux sur le domaine public doivent avoir une hauteur libre de 4,50 m par rapport à ce domaine public.
- **Accotement de la route:** La bande adjacente à la voie charretière comprenant la bande dérasée, les talus, les fossés et les éventuelles voies de service.
- **Bande de verdure:** Terre plein planté délimitant les voies charretières de deux routes adjacentes respectivement la voie charretière d'une route, d'un trottoir, d'une piste cyclable, d'un parking ou d'une autre dépendance de la voirie.
- **Prestataire d'un service public:** Les instances publiques ou les sociétés privées assurant un service public.
- **Voirie normale de l'Etat:** Les routes nationales et les chemins repris ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques.“

Dans son avis complémentaire du 31 mars 2009, le Conseil d'Etat prend note que la commission parlementaire n'entend pas suivre la Haute Corporation quant aux critiques formulées à l'égard du relevé des définitions proposées par l'article 2 du projet de loi sous rubrique.

Quant à l'omission de la commission parlementaire de retenir la terminologie couramment utilisée en matière de réglementation routière et compte tenu de ce que les termes visés ne sont pas seulement employés dans la législation indigène, mais figurent aussi dans des textes internationaux, le Conseil d'Etat se demande néanmoins s'il n'y aurait pas avantage:

- à parler à l'endroit des définitions de l'accotement et de la bande de verdure de „*partie carrossable*“ ou de „*voie de circulation*“ plutôt que de „*voie charretière*“;

- à aligner la définition du prestataire d'un service public à d'autres textes légaux en parlant de „*personnes de droit public ou de droit privé chargées d'un service d'intérêt général*“;
- à prévoir à côté de la définition de la „*voirie normale de l'Etat*“ également celle de la „*voirie de l'Etat*“ tout court et celle de la „*grande voirie*“, alors que le dispositif de la loi en projet ne vise pas seulement la voirie normale de l'Etat, mais évoque itérativement aussi la voirie de l'Etat, en général, et la grande voirie.

Si la commission des Travaux publics n'entend pas suivre le Conseil d'Etat sur ce dernier point, il faut se demander si l'obligation de la permission de voirie ne s'applique pas aussi aux pistes cyclables étatiques si celles-ci évoluent en site propre ou sont situées le long d'un axe relevant de la grande voirie de l'Etat. De plus, la Haute Corporation soulève la question de cette contrainte en relation avec un chemin pour piétons aménagé sur le domaine public de l'Etat.

La commission des Travaux publics tient compte des observations du Conseil d'Etat en ce qui concerne les définitions de l'accotement, de la bande de verdure et du prestataire d'un service public.

En outre, les définitions des termes „*grande voirie*“ et „*voirie de l'Etat*“ ont été ajoutées dans l'article 2 par la commission parlementaire afin de tenir compte de l'avis du Conseil d'Etat.

L'article 2 est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

- **Alignement d'une route:** La ligne correspondant soit à la limite extérieure du trottoir, soit, à défaut de trottoir, à la limite extérieure de l'accotement de la route.
- **Recul antérieur:** La distance minimale mesurée perpendiculairement à l'axe de la route entre l'alignement de la route et le point le plus proche de la façade antérieure de la maison.
- **Déclivité des accès:** La pente longitudinale pour la construction des rampes d'accès aux garages, des accès individuels carrossables, des voies d'accès collectifs et des chemins privés ou publics.
- **Bande de stationnement:** Partie de la chaussée ou l'accotement réservé au stationnement et disposé parallèlement et en bordure directe du couloir de circulation des véhicules.
- **Avant-corps:** Excroissances des édifices bâties sur le terrain privé; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les avant-corps dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une surface n'excédant pas de 1/3 la surface de cette façade.
- **Balcons:** Excroissances en élévation des édifices bâties sur les terrains privés ou s'avancant en porte à faux sur le domaine public; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les balcons dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une largeur ne dépassant pas 70% de la largeur de cette façade. Les balcons s'avancant en porte à faux sur le domaine public doivent avoir une hauteur libre de 4,50 m par rapport à ce domaine public.
- **Accotement de la route:** La bande adjacente à la voie de circulation comprenant la bande dérasée, les talus, les fossés et les éventuelles voies de service.
- **Bande de verdure:** Terre plein planté délimitant les voies de circulation de deux routes adjacentes respectivement la voie charretière d'une route d'un trottoir, d'une piste cyclable, d'un parking ou d'une autre dépendance de la voirie.
- **Prestataire d'un service public:** Personnes de droit public ou de droit privé chargées d'un service d'intérêt général.
- **Voirie normale de l'Etat:** Les routes nationales et les chemins repris ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques.
- **Grande voirie:** Voirie telle que définie par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.
- **Voirie de l'Etat:** L'ensemble du réseau routier étatique regroupant la voirie normale de l'Etat et la grande voirie.“

Le Conseil d'Etat constate que la commission des Travaux publics entend suivre les propositions de texte formulées dans son premier avis complémentaire en date du 31 mars 2009.

Reconsidérant sa proposition de texte relative à la définition de l'accotement de la route, le Conseil d'Etat estime qu'il serait plus correct de mettre le terme „*voies de circulation*“ au pluriel, à moins d'y préférer le terme „*chaussée*“.

Quant à la définition de la bande de verdure, la Haute Corporation note que les membres de la commission des Travaux publics semblent avoir par inadvertance omis de remplacer le terme „*voie charretière*“ par „*voies de circulation*“ (d’une route), l’omission se trouvant toutefois redressée dans le nouveau texte coordonné.

La commission du Développement durable fait sienne la suggestion du Conseil d’Etat.

Article 3

Cet article définit les types de travaux qui sont soumis à l’obligation de solliciter une permission de voirie ainsi que les parties du réseau routier et du territoire national visés par les dispositions en question.

En ce qui concerne l’alinéa premier de l’article 3, le Conseil d’Etat se demande dans son avis du 7 octobre 2008 si, dans le langage ayant cours au 21^e siècle, il est encore utile de parler „*des édifices, maisons, bâtiments*“, alors que le terme „*édifices*“ employé seul ou remplacé par celui d’ „*immeubles bâtis*“ suffirait. Il en est de même du terme „*ponceau*“.

Renvoyant à l’article 5 modifié de la loi précitée du 14 février 1955 et notant par ailleurs que la disponibilité d’une capacité d’évacuation appropriée des routes étatiques fait partie des préoccupations majeures des auteurs du projet gouvernemental, la Haute Corporation propose encore de remplacer les mots „*dans l’intérêt de l’amélioration de la sécurité de la circulation routière*“ par „*dans l’intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains*“.

Compte tenu des définitions en présence et de la proposition de texte du Conseil d’Etat pour l’article 1er, il convient en outre d’écrire „... *dans, au-dessus ou le long des tronçons de route et de chemin faisant partie de la voirie normale de l’Etat, soit dans les traversées des agglomérations, soit ailleurs dans la distance ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d’une permission de voirie*“.

Dans ce même ordre d’idées, la Haute Corporation suggère de remplacer au deuxième alinéa le terme „*demandeur*“ par „*impétrant*“ ou „*permissionnaire*“, puisque par définition l’autorité a délivré l’autorisation avant que les conditions que celle-ci comporte deviennent applicables. Par ailleurs, dans la lignée du texte qu’il a proposé comme paragraphe 2 de l’article 1er le Conseil d’Etat propose de libeller l’alinéa 2 comme suit:

„L’impétrant/Le permissionnaire doit se conformer aux conditions concernant la disposition et la géométrie des accès carrossables ainsi qu’aux autres conditions que prévoit la permission de voirie, et respecter, le cas échéant, les alignements et les reculs.“

Enfin, le Conseil d’Etat interprète la volonté des auteurs du projet de loi sous rubrique comme entendant limiter l’exigence d’une permission de voirie au cas où les constructions, aménagements, plantations ou autres travaux s’appliquent à une route nationale, un chemin repris ou aux voies publiques gérées par le Fonds d’urbanisation et d’aménagement du plateau de Kirchberg. Tout en notant que le Fonds Belval créé par la loi du 25 juillet 2002 est doté de compétences similaires à celles du Fonds Kirchberg, cette approche revient en outre pour la Haute Corporation à écarter l’obligation de la permission de voirie pour les pistes cyclables, les chemins piétonniers, les gares routières régionales et les parkings d’accueil aménagés et gérés par l’Etat, tout comme pour les voies de desserte à l’intérieur d’une zone d’activités à caractère national. Afin d’assurer à la permission de voirie une portée seyant aux besoins, le Conseil d’Etat préférerait dès lors une approche rédactionnelle aux termes de laquelle cette permission s’applique à l’ensemble de la voirie de l’Etat tout en prévoyant de façon spécifique les exceptions relatives aux éléments que les auteurs entendent éventuellement soustraire à l’obligation générale.

Quant aux alinéas 4, 5 et 6 de l’article 3, le Conseil d’Etat propose de modifier l’agencement du projet de loi sous rubrique. Ainsi, la Haute Corporation propose:

- d’insérer l’alinéa 5 in fine de l’article 5;
- de transférer l’alinéa 6 à l’article 9, ensemble avec le dernier alinéa de l’article 8;
- d’intégrer l’alinéa 4 dans un article à part qui, ensemble avec le texte de l’article 7, figurera à la suite de l’article 5.

La commission des Travaux publics a tenu compte de tous les commentaires du Conseil d’Etat. Le bout de phrase „*au-dessus ou le long des tronçons de routes et de chemins faisant partie de la voirie normale de l’Etat*“ a été remplacé par „*au-dessus ou le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l’Etat*“. Le terme de voirie normale de l’Etat ayant été défini à l’article 2, il n’y a plus lieu de parler à ce stade de routes et de chemins.

L'article 3 est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 3. Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer, transformer ou améliorer des édifices, murs ou ponts, poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres aménagements souterrains, réaliser des conduites aériennes, mettre en place des panneaux ou enseignes publicitaires ou entreprendre des aménagements constructifs ou de signalisation dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, faire des plantations ou d'autres travaux quelconques dans, au-dessus ou le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat, soit dans les traversées des agglomérations, soit ailleurs dans la distance ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Le permissionnaire doit se conformer aux conditions concernant la disposition et la géométrie des accès carrossables ainsi qu'aux autres conditions que prévoit la permission de voirie, et respecter, le cas échéant, les alignements et les reculs.“

Etant donné, que la commission des Travaux publics a fait sienne les propositions de texte formulées par le Conseil d'Etat dans son avis précité du 7 octobre 2008, la Haute Corporation ne revient plus sur l'article 3 dans son premier avis complémentaire.

Article 4 nouveau (proposé par le Conseil d'Etat)

Conformément à son observation à l'endroit de l'alinéa 4 de l'article 3 du projet de loi sous rubrique, le Conseil d'Etat propose dans son avis du 7 octobre 2008 de faire de cet alinéa un article à part qui, selon la numérotation à retenir, portera le numéro 4. Compte tenu des considérations qui suivent, la Haute Corporation propose de compléter cet article en outre par les dispositions relatives à la procédure d'adoption des plans d'alignement figurant à l'article 7 du projet gouvernemental.

Selon le Conseil d'Etat, l'article 4 de la loi de 1843 avait déjà prévu la possibilité pour l'autorité publique de se faire céder des terrains privés dans le cadre d'un plan d'alignement de la route à condition d'indemniser le propriétaire (qui a „droit à une juste et préalable indemnité“). Depuis la Constitution de 1848, la propriété privée fait partie des droits fondamentaux protégés par la Constitution. La révision du 24 octobre 2007 de l'article 16 de la Constitution a en plus abandonné le caractère „préalable“ de l'indemnisation.

Dans la mesure où l'alignement des routes requerra l'échange, voire l'acquisition de terrains privés attendant à l'assiette de la voie publique et où la cession n'est pas possible dans le cadre d'un arrangement amiable, la Haute Corporation est d'avis que l'obligation faite au propriétaire de céder son terrain ne pourra s'imaginer qu'en respectant les conditions prévues pour les expropriations pour cause d'utilité publique. Ces conditions sont régies de façon satisfaisante dans la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans le contexte légal en projet, le Conseil d'Etat estime qu'il suffit de compléter le texte par une disposition reconnaissant l'alignement comme étant d'utilité publique dans les hypothèses légales où un alignement peut s'avérer opportun.

La Haute Corporation rappelle que les plans d'alignement, auxquels renvoient par ailleurs les dispositions sous examen tirent leur raison d'être de l'application combinée des articles 4 et 5 de la loi de 1843 (tel que ce dernier article a été modifié par la loi du 22 février 1958). En effet, le plan d'alignement adopté dans les conditions prévues à l'article 5 a dans le passé permis d'élargir la zone s'étendant sur les propriétés voisines d'une route étatique de 10 à 25 mètres en vue d'y appliquer la permission de voirie. Or, dès lors que les différentes largeurs des zones d'application de la permission se trouveront à l'avenir fixées dans la loi, l'intérêt du plan d'alignement se limitera à la possibilité pour l'Etat d'acquérir les terrains privés utiles pour cet alignement. Il s'avère donc indiqué de regrouper sous le nouvel article 4 proposé par le Conseil d'Etat les dispositions de l'alinéa 4 de l'article 3 et celles de l'article 7.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat rappelle ses observations faites à l'endroit des articles précédents quant au manque de précision et de cohérence de la terminologie employée.

Enfin, la Haute Corporation regrette que les auteurs du projet de loi sous examen restent muets sur les motifs qui les conduisent à proposer des changements au texte qui en 1958 a été introduit dans la loi de 1843 pour régler la procédure de consultation du public.

Le Conseil d'Etat propose pour l'article 4 nouveau le libellé suivant:

„Art. 4. (1) Il peut être procédé à l'alignement d'une voie publique ou d'un tronçon de voie publique relevant de la voirie normale de l'Etat dans les hypothèses suivantes:

- extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voie publique réservées à la circulation des cyclistes et des piétons;
- contraintes inhérentes à un projet de redressement routier d'une traversée d'agglomération qui fait partie de la voirie de l'Etat et qui a été dûment approuvé par l'autorité compétente;
- amélioration des conditions de visibilité dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) L'alignement en question fait l'objet d'un plan d'alignement général établi selon les règles ci-après.

Le projet du plan d'alignement général élaboré par l'Administration des ponts et chaussées est déposé dans la ou les communes concernées. Endéans les quinze jours après réception du projet, le collège des bourgmestre et échevins de la ou des communes concernées informe le public de ce dépôt par la voie d'affichage apposé dans la commune de la manière usuelle et par un avis publié dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Luxembourg avec indication de la date du dépôt et invitation de prendre connaissance du dossier. Pendant trente jours à compter de l'accomplissement de ces mesures de publicité, le public peut en prendre connaissance et présenter ses observations écrites au collège des bourgmestre et échevins qui les transmettra sous huitaine au Gouvernement.

L'établissement du plan définitif d'alignement général se fait dans les formes d'un règlement grand-ducal.

(3) *Le plan définitif d'alignement général est reconnu d'utilité publique.*

La commission des Travaux publics constate que la proposition de texte faite par le Conseil d'Etat contraint le ministre des Travaux Publics à élaborer pour chaque emprise un plan d'alignement. Or, les membres de la commission parlementaire sont d'avis qu'une telle obligation n'est pas souhaitable alors qu'elle ne conduirait qu'à alourdir inutilement les procédures de construction qui à l'heure actuelle sont déjà suffisamment contraignantes. Ainsi, la commission des Travaux publics décide de scinder l'article 4 en deux parties. Ainsi, l'article 4 prévoit d'une part les cas pour lesquels un plan d'alignement général est nécessaire et d'autre part trois cas de figure où un plan d'alignement général n'est pas nécessaire. Il s'agit notamment de cas de figure dans l'intérêt de la mobilité alternative, tels que la réalisation d'un corridor d'autobus ou l'aménagement d'un trottoir ou d'une piste cyclable.

En outre la commission des Travaux publics ne se rallie pas à la proposition du Conseil d'Etat de publier l'avis de dépôt à la commune du plan d'alignement dans quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Luxembourg. La commission parlementaire estime qu'une augmentation du nombre de quotidiens n'a qu'une valeur ajoutée relative et engendre un coût de publication excessif.

L'article 4 est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 4. (1) Mise à part la procédure concernant la fixation d'un plan définitif d'alignement général, décrite à l'alinéa suivant, un alignement exigeant la cession d'une partie de la propriété privée ne peut être édicté que dans les cas suivants:

- extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voie publique réservées à la circulation des cyclistes et des piétons;
- contraintes inhérentes à un projet de redressement routier d'une traversée d'agglomération qui fait partie de la voirie de l'Etat et qui a été dûment approuvé par l'autorité compétente;
- amélioration des conditions de visibilité dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) *Pour divers routes ou parcours de routes situés à l'intérieur ou à l'extérieur des localités le ministre peut, la ou les communes concernées entendues en leurs avis, fixer un plan définitif d'alignement général qui est à établir selon les règles ci-après énoncées.*

Le projet du plan d'alignement général élaboré par l'Administration des ponts et chaussées est déposé dans la ou les communes concernées. Endéans les quinze jours après réception du projet,

le collège des bourgmestre et échevins de la ou des communes concernées informe le public de ce dépôt par la voie d'affichage apposé dans la commune de la manière usuelle et par un avis publié dans au moins deux journaux quotidiens imprimés et publiés au Luxembourg avec indication de la date du dépôt et invitation de prendre connaissance du dossier. Pendant trente jours à compter de l'accomplissement de ces mesures de publicité, le public peut en prendre connaissance et présenter ses observations écrites au collège des bourgmestre et échevins qui les transmettra sous huitaine au Gouvernement.

L'établissement du plan définitif d'alignement général se fait dans les formes d'un règlement grand-ducal.

(3) Le plan définitif d'alignement général est reconnu d'utilité publique.

Dans son avis complémentaire du 31 mars 2009, le Conseil d'Etat note que la commission des Travaux publics entend ne pas suivre la proposition de la Haute Corporation qui conduisait à l'obligation pour le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions d'élaborer pour chaque emprise un plan d'alignement. Le Conseil d'Etat fait remarquer que le texte de l'article 4 qu'il avait proposé dans son avis du 7 octobre 2008 prévoyait le plan d'alignement à titre facultatif dans certaines hypothèses.

Or, la lecture que le Conseil d'Etat fait du texte proposé par la commission des Travaux publics donne à son tour lieu aux observations critiques suivantes:

En vertu de l'article 16 de la Constitution, la cession d'une propriété privée ne peut se concevoir qu'avec une finalité d'utilité publique. Le plan d'alignement y fait droit alors qu'en vertu du paragraphe 3 de l'article sous examen ce plan est reconnu d'utilité publique. Or, les autres alignements prévus au paragraphe 1er qui *a contrario* ne seront pas d'utilité publique resteraient possibles; les alignements en question ne sauraient dès lors pas faire l'objet d'une expropriation sous peine de heurter les exigences constitutionnelles précitées.

Le Conseil d'Etat ne comprend pas par ailleurs le souci d'économie apparemment à l'origine de la dérogation prévue voulant que l'information du public ne se fasse pas comme dans le cadre d'autres dispositions légales du genre dans quatre, mais seulement dans deux quotidiens luxembourgeois. En tout état de cause, il donne la préférence à la formule la mieux appropriée pour atteindre la population cible, car à son avis la transparence de l'action administrative et des procédures qui s'y rattachent ne doit pas buter sur l'ambition d'une très modeste économie budgétaire.

Enfin, sur le plan rédactionnel, la Haute Corporation fait remarquer que le terme „*alinéa suivant*“ utilisé au paragraphe 1er est impropre et devra être remplacé par „*paragraphe 2*“. Par ailleurs, la discipline rédactionnelle commande encore d'écrire le début du paragraphe 2 de la façon suivante:

„(2) A l'initiative du ministre, des tronçons de la voirie normale de l'Etat situés à l'intérieur ou à l'extérieur des agglomérations peuvent, la ou les communes territorialement concernées entendues en leur avis, faire l'objet d'un plan d'alignement général établi selon les règles ci-après:

(...)“.

L'alinéa 3 du paragraphe 2 aura avantage à être libellé comme suit:

„Le plan définitif d'aménagement général est arrêté dans la forme d'un règlement grand-ducal.“

La commission des Travaux publics fait sienne les propositions rédactionnelles du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 1er de l'article 4. Ainsi, le terme „*alinéa suivant*“ a été remplacé par le terme „*paragraphe 2*“.

Conformément au souhait exprimé par le Conseil d'Etat, les membres de la commission parlementaire ont décidé que la publication du projet d'alignement général devra se faire dans au moins quatre journaux quotidiens.

Les propositions de texte faites par le Conseil d'Etat pour les alinéas 1 et 3 du paragraphe 2 de l'article 4 ont également été reprises par la commission des Travaux publics. A l'alinéa 3 il convient de pallier à une faute de frappe en remplaçant le terme „*plan définitif d'aménagement général*“ par le terme „*plan définitif d'alignement général*“.

L'article 4 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„Art. 4. (1) Mis à part la procédure concernant la fixation d'un plan définitif d'alignement général, décrite au paragraphe 2, un alignement exigeant la cession d'une partie de la propriété privée ne peut être édicté que dans les cas suivants:

- *extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voie publique réservées à la circulation des cyclistes et des piétons;*
- *contraintes inhérentes à un projet de redressement routier d'une traversée d'agglomération qui fait partie de la voirie de l'Etat et qui a été dûment approuvé par l'autorité compétente;*
- *amélioration des conditions de visibilité dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains.*

(2) A l'initiative du ministre, des tronçons de la voirie normale de l'Etat situés à l'intérieur ou à l'extérieur des agglomérations peuvent, la ou les communes territorialement concernées entendues en leur avis, faire l'objet d'un plan d'alignement général établi selon les règles ci-après:

Le projet du plan d'alignement général élaboré par l'Administration des ponts et chaussées est déposé dans la ou les communes concernées. Endéans les quinze jours après réception du projet, le collège des bourgmestre et échevins de la ou des communes concernées informe le public de ce dépôt par la voie d'affichage apposé dans la commune de la manière usuelle et par un avis publié dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Luxembourg avec indication de la date du dépôt et invitation de prendre connaissance du dossier. Pendant trente jours à compter de l'accomplissement de ces mesures de publicité, le public peut en prendre connaissance et présenter ses observations écrites au collège des bourgmestre et échevins qui les transmettra sous huitaine au Gouvernement.

Le plan définitif d'alignement général est arrêté dans la forme d'un règlement grand-ducal.

(3) Le plan définitif d'alignement général est reconnu d'utilité publique."

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat fait remarquer que ses propositions formulées dans son premier avis complémentaire ont toutes été reprises par la commission des Travaux publics, à l'exception de l'observation concernant le problème de constitutionnalité évoqué en relation avec le paragraphe 1er.

En vue de ne pas exposer la disposition au risque d'encourir la sanction de l'inconstitutionnalité, le Conseil d'Etat recommande vivement aux membres de la commission des Travaux publics de modifier comme suit le paragraphe 3 de cet article:

„(3) Les alignements prévus au paragraphe 1er et les plans d'alignement général prévus au paragraphe 2 sont reconnus d'utilité publique.“

Les membres de la commission du Développement durable partagent l'avis de la Haute Corporation et adoptent la version rédactionnelle émise par le Conseil d'Etat.

Article 5

Cet article précise la localisation des travaux soumis à une permission de voirie.

Dans son avis du 7 octobre 2008, la Haute Corporation constate tout d'abord que les distances établies lors de la modification en 1958 de la loi de 1843 dans les limites desquelles la permission de voirie est requise, sont maintenues aux termes de l'article sous examen. En régime de droit commun, une permission de voirie est exigée sur une distance de 10 mètres de la voirie de l'Etat. Cette distance est portée à 25 mètres pour les routes nationales, pour les contournements d'agglomération et pour l'avenue J.-F. Kennedy à Luxembourg-Kirchberg, sans que pour cela un plan d'alignement général doive être établi comme c'est le cas sous le régime de la loi modifiée de 1843.

Ensuite, le Conseil d'Etat constate que l'article 5 réserve en outre un dernier alinéa sur la façon d'utiliser le domaine routier et ferroviaire pour la mise en place des infrastructures publiques en réseau.

En renvoyant à la définition figurant au point 1.1. de l'article 2 modifié du Code de la Route, le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de la distinction faite par les auteurs du projet de loi entre chaussée et aménagements annexes d'une voie publique. Comme la définition précitée de la voie publique englobe toute l'emprise de la route ou du chemin, y compris les accotements, trottoirs et autres dépendances, la Haute Corporation considère qu'il suffit de dire que la permission de voirie est requise lorsque l'intervention à autoriser se rapporte à la voie publique de l'Etat.

Quant au troisième point de l'énumération, le Conseil d'Etat rappelle ses observations critiques à l'endroit des articles 2 et 3 concernant la façon de définir les différentes parties du réseau routier de l'Etat. Si le Conseil d'Etat n'était pas suivi sur ce point par le législateur, il faudrait au moins désigner l'artère routière formée par l'avenue J.-F. Kennedy à Luxembourg-Kirchberg par un numéro de la nomenclature relevant de la numérotation légale des routes nationales. La Haute Corporation estime qu'il faut en effet éviter de mentionner dans un texte légal une voie publique sous la dénomination y attribuée par l'autorité communale compétente (cf. „avenue J.-F. Kennedy“), dénomination qui pourrait être remplacée, sans que le législateur intervienne.

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à sa proposition de traiter les contournements d'agglomérations par analogie à la grande voirie et suggère dès lors de ne pas en faire mention dans le cadre du chapitre II.

Au regard de ces considérations et abstraction faite de ses observations ci-après concernant le dernier alinéa de l'article sous examen, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit l'article 5:

„Art. 5. La permission de voirie est requise lorsque les constructions, plantations ou travaux, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire, et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en dessous, ont lieu sur la voirie normale de l'Etat.

Elle est également requise lorsque lesdits constructions, plantations ou travaux ont lieu à une distance n'excédant pas 10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique.

Cette distance est portée à 25 mètres pour les routes nationales.

Les transformations aux édifices existants ne modifiant pas l'emprise au sol et respectant la géométrie existante des accès carrossables sont dispensées d'une nouvelle permission de voirie si l'affectation des édifices n'est pas changée par rapport à la situation antérieure.

Toutefois, cette dispense ne s'étend pas aux travaux requis par ces transformations, si ceux-ci comportent une utilisation temporaire du domaine public.“

Tout en se référant à ses observations afférentes à l'endroit des considérations générales ci-avant, le Conseil d'Etat constate que, hormis le principe de droits de passage gratuits sur le domaine de l'Etat, les lois régissant la mise en place et la gestion des infrastructures en matière de télécommunications, d'électricité et de gaz naturel comportent des règles divergentes en ce qui concerne la mise à profit des droits de passage sur les terrains publics visés. En plus, des facilités analogues font défaut pour les réseaux d'approvisionnement et d'évacuation de l'eau. Cette situation place le gestionnaire de la voirie de l'Etat devant le problème délicat d'une application correcte des dispositions en vigueur en relation avec les différentes infrastructures publiques visées. Cette préoccupation vaut au même titre pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et pour les autorités locales en charge de la voirie communale dans la mesure où les règles légales respectivement en vigueur ou en projet seront, le cas échéant, étendues aux chemins de fer et à la voirie communale.

S'y ajoute selon le Conseil d'Etat un problème d'application des règles légales dans le temps. Ainsi, la Haute Corporation se demande si la loi du 6 juin 2002 modifiant et complétant 1) 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) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer ne devrait pas être abrogée au profit de la mise en place d'un régime légal harmonisé valant pour les différents réseaux d'infrastructures publiques mentionnés sur les domaines ferroviaire et routiers de l'Etat et des communes?

Selon le Conseil d'Etat, la délimitation du champ d'application de la loi en projet, limité au domaine routier de l'Etat, requiert de façon impérieuse une révision du texte du dernier alinéa de l'article 5, le maintien de l'application au domaine ferroviaire, des permissions de voirie, que la Haute Corporation recommande par ailleurs, devant avoir sa place parmi les dispositions finales sous forme de modifications de la loi précitée du 17 décembre 1859.

Compte tenu de l'opportunité qu'offre le projet de loi sous examen de prévoir un régime légal plus cohérent pour les infrastructures en question, le Conseil d'Etat recommande vivement de mettre celle-ci à profit.

Au regard des questions qui restent à trancher, il renonce à proposer un nouveau texte pour la disposition critiquée.

Les membres de la commission des Travaux publics tiennent compte des remarques du Conseil d'Etat et décident de reprendre le texte de l'article 5 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire du 31 mars 2009, le Conseil d'Etat note que la commission des Travaux publics a repris le texte tel que proposé par la Haute Corporation. Par conséquent, cet article ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 6

L'article 6 est consacré aux accès à la voirie de l'Etat. L'article en question est subdivisé en sept paragraphes. Ainsi, les paragraphes 6.1. et 6.2. concernent la hiérarchie du réseau routier et les différentes catégories d'accès. Le paragraphe 6.3. est consacré aux contournements des localités. Le paragraphe 6.4. traite le développement de l'urbanisation à la périphérie des agglomérations. Le paragraphe 6.5. limite les permissions de voirie aux projets d'urbanisation qui sont conformes à l'utilisation des sols prescrits par les Plans d'Aménagement Généraux (PAG). Le paragraphe 6.6. règle le raccordement des zones industrielles, artisanales et commerciales à la voirie publique de l'Etat. Le paragraphe 6.7. oblige tous les plans d'aménagement particulier (PAP) à suivre une double procédure d'autorisation en matière des permissions de voirie.

La Haute Corporation considère que les dispositions de l'article 6 du projet de loi sous examen, témoignent du souci déjà à la base de la loi précitée du 17 juin 1976. En effet, dans l'intérêt tant d'un développement urbain ordonné que du rôle de liaisons inter- et intrarégionale des routes étatiques, il y a lieu, selon le Conseil d'Etat, d'empêcher l'extension tentaculaire des agglomérations le long des grands axes routiers. Aussi importe-t-il de réserver une attention toute particulière à la gestion des accès donnant sur la voirie de l'Etat. A cet égard, la Haute Corporation pense qu'une réglementation appropriée des permissions de voirie peut s'avérer un instrument de gestion efficace pour résoudre les problèmes résultant très souvent des intérêts opposés entre, d'une part, la sécurité et la fluidité du trafic empruntant la route et, d'autre part, le confort d'accès directs et multiples à partir des propriétés riveraines.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que l'approche retenue par les auteurs du projet de loi consiste à identifier plusieurs catégories d'accès en fonction des destinations desservies et à hiérarchiser celles-ci en vue de pouvoir limiter les points d'échange des routes étatiques avec les propriétés et voies adjacentes dans l'intérêt d'une organisation rationnelle du trafic.

Tout en marquant son accord de principe avec l'approche retenue, le Conseil d'Etat estime que l'agencement des dispositions prévues aurait avantage à être revu en vue d'une meilleure structure de l'article et d'une délimitation plus claire de son objet par rapport au champ d'application de la loi précitée du 16 août 1967. Il se demande encore si le détail de la hiérarchisation des accès ne figurerait pas plus avantageusement dans un règlement grand-ducal d'exécution. La loi formelle pourrait dès lors se borner à évoquer les grands principes. Cette souplesse semble être de mise au regard du caractère très technique des critères de distinction des différents types d'accès et des avatars possibles de dispositions qui n'ont pas encore subi l'épreuve d'une application pratique à des situations concrètes aussi nombreuses que variées. Dans ces conditions le Conseil d'Etat se dispense d'examiner le détail de l'alinéa 1er du paragraphe 2.

Enfin, la Haute Corporation estime que le paragraphe 3 pourrait être remplacé par une formule générale prévoyant que le nombre des accès collectifs vers une seule destination doit être limité au strict minimum.

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de retenir le libellé suivant:

„Art. 6. (1) Les conditions dont sont assorties les permissions de voirie autorisant l'accès à la voirie de l'Etat sont fonction:

- de la hiérarchie du réseau routier de l'Etat comportant la grande voirie, les routes nationales, les chemins repris ainsi que les autres voies publiques dont la gestion incombe à l'Etat;*
- des besoins que les accès autorisés sont censés satisfaire.*

Ces conditions déterminent les critères d'aménagement de ces accès qui doivent dûment prendre en considération les exigences de sécurité et de commodité des usagers de la route et des riverains.

Un règlement grand-ducal prévoit les différentes catégories d'accès susceptibles de faire l'objet d'une permission de voirie en fonction de la catégorie de voie publique concernée et de la nature de la destination desservie par l'accès à créer.

Dans le cas d'une destination raccordée à la voirie normale de l'Etat par un ou plusieurs accès collectifs, le nombre en est limité au minimum en prenant en considération la configuration des lieux ainsi que la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains.

Une nouvelle permission de voirie doit être demandée en cas de modification de la destination de l'accès en fonction de laquelle la permission de voirie a été établie ainsi qu'en cas de modification de la géométrie de l'accès.

(2) Une permission de voirie pour l'aménagement de l'accès demandé est seulement délivrée après vérification que la destination desservie par l'accès est conforme aux exigences de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

La procédure d'autorisation suivante est d'application:

- *Une première autorisation sous forme d'une permission de voirie préliminaire est établie en vue de définir les aménagements communs du plan d'aménagement particulier, à savoir:*
 - a) l'emplacement et les caractéristiques géométriques des accès collectifs ou des accès individuels;*
 - b) les aménagements particuliers de la voie publique qui sont fonction de la conception de l'accès;*
 - c) les emplacements de stationnement prévus en surface ou en souterrain;*
 - d) la disposition des couloirs destinés à recevoir les infrastructures d'approche et les points de raccordement aux conduites existantes.*
- *Si les éléments relevant du plan d'aménagement particulier auquel a trait la permission de voirie préliminaire empiètent sur la zone de 10 ou de 25 mètres définie à l'article 5, une permission de voirie individuelle est requise qui ne sera délivrée que lorsque les travaux qui font l'objet de la permission préliminaire sont achevés ou lorsque du moins leur réalisation est garantie.“*

Lors de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat, les membres de la commission des Travaux publics constatent que la Haute Corporation s'est demandé si le détail de la hiérarchisation des accès ne figurerait pas plus avantageusement dans un règlement grand-ducal d'exécution. Toutefois, la commission parlementaire estime que, tel qu'il a été expliqué sous l'article 1er, il n'est pas opportun d'élaborer un règlement grand-ducal. Pour éviter la multiplication des textes législatifs, les membres de la commission des Travaux publics ont décidé de réinsérer dans le texte de loi les paragraphes du projet de loi initial portant sur les accès, à l'exception du paragraphe 6.4.

Le premier paragraphe de l'article 6(2) proposé par le Conseil d'Etat qui exige la conformité des accès aux exigences de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et urbain semble plus complet et plus favorable pour l'Etat que l'ancien texte du projet de loi qui n'exigeait que la conformité aux seuls PAG. Il a par ailleurs été jugé utile par la commission parlementaire d'ajouter une nouvelle catégorie d'accès au point (2) de l'article 6(2) à savoir, l'accès à un chemin rural, forestier ou syndical.

Finalement, la commission des Travaux publics estime nécessaire de préciser que la procédure d'autorisation prévue au deuxième paragraphe de l'article 6(2) proposé par le Conseil d'Etat (nouvel article 6.(6)) ne se rapporte qu'aux PAP.

En tenant compte de ce qui précède, l'article 6 est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 6. (1) Les conditions dont sont assorties les permissions de voirie autorisant l'accès à la voirie de l'Etat sont fonction:

- *de la hiérarchie du réseau routier de l'Etat comportant la grande voirie, les routes nationales, les chemins repris ainsi que les autres voies publiques dont la gestion incombe à l'Etat;*
- *des besoins que les accès autorisés sont censés satisfaire.*

Ces conditions déterminent les critères d'aménagement de ces accès qui doivent dûment prendre en considération les exigences de sécurité et de commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) Par ordre d'importance croissante, on distingue les catégories d'accès suivantes:

- (1) – l'accès individuel vers une prairie, un champ, une forêt,*
- (2) – le raccordement d'un chemin rural, forestier ou syndical,*
- (3) – l'accès individuel vers une maison unifamiliale,*
- (4) – l'accès individuel vers un immeuble résidentiel,*

- (5) – l'accès individuel vers un complexe hôtelier, commercial ou de toute autre activité,
- (6) – l'accès individuel vers une station de service ou un immeuble d'un prestataire d'un service public,
- (7) – l'accès collectif vers un lotissement ou un parking public,
- (8) – l'accès collectif vers une zone commerciale, artisanale ou industrielle,
- (9) – le raccordement d'un chemin communal.

Un accès ne peut servir qu'à la destination pour laquelle il est autorisé. Une permission de voirie ne peut être demandée que pour une seule catégorie.

Une nouvelle permission de voirie doit être demandée en cas de modification de la destination de l'accès en fonction de laquelle la permission de voirie a été établie ainsi qu'en cas de modification de la géométrie de l'accès.

(3) Une permission de voirie pour l'aménagement de l'accès demandé est seulement délivrée après vérification que la destination desservie par l'accès est conforme aux exigences de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

(4) A moins que la configuration des fonds à urbaniser ne s'y oppose, toutes les zones industrielles, artisanales et commerciales sont à équiper d'une voie de desserte interne qui, en fonction de l'importance de la zone, est à raccorder à la voirie publique de l'Etat par un ou plusieurs accès collectifs de la catégorie (8).

Des accès de la catégorie (6) peuvent être accordés à des établissements implantés dans ces zones.

(5) Pour chaque plan d'aménagement particulier [PAP] établi en exécution de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain une permission de voirie doit être établie en vue d'en définir les aménagements communs, à savoir:

- a) l'emplacement et les caractéristiques géométriques des accès collectifs ou des accès individuels;*
- b) les aménagements particuliers de la voie publique qui sont fonction de la conception de l'accès;*
- c) les emplacements de stationnement prévus en surface ou en souterrain;*
- d) la disposition des couloirs destinés à recevoir les infrastructures d'approche et les points de raccordement aux conduites existantes.*

(6) Au cas où certains éléments d'un plan d'aménagement particulier empiètent sur la zone de 10 ou de 25 mètres définie à l'article 5, une permission de voirie complémentaire est requise qui ne sera délivrée que lorsque les travaux qui font l'objet de la permission préliminaire sont achevés ou lorsque du moins leur réalisation est garantie."

D'emblée, le Conseil d'Etat note dans son premier avis complémentaire que sa proposition de reléguer à un règlement grand-ducal les aspects techniques du cadre normatif à mettre en place en vue de la délivrance des permissions de voirie, qu'il avait faite dans un souci de flexibilité des règles à appliquer, n'a pas trouvé les faveurs de la commission des Travaux publics.

La Haute Corporation rappelle en outre que l'article 6 sous examen est censé faire partie du chapitre II de la loi en projet dédié aux permissions valant pour la voirie normale de l'Etat. Dans ces conditions, toute référence à la grande voirie n'y a pas sa place et devra être insérée soit dans le ou les articles faisant l'objet du chapitre III, soit dans les articles relevant du chapitre IV dans la mesure où la question touche à la fois à la grande voirie et à la voirie normale de l'Etat.

Le Conseil d'Etat se demande encore si l'énumération du paragraphe 2 ne vise pas les besoins à satisfaire par les accès à autoriser plutôt que les catégories d'accès elles-mêmes. Par ailleurs, ce paragraphe lui semble incomplet dans la mesure où les dispositions proposées n'énoncent pas de critères de distinction entre les catégories des accès à autoriser, voire entre les besoins que ces accès sont censés satisfaire. Or, la détermination de ces critères semble de mise pour différencier les conditions dont seront assorties les différentes catégories de permissions de voirie à délivrer.

La Haute Corporation estime dès lors que pour des raisons d'agencement logique des dispositions de la loi en projet, l'article 6 devra, s'il est prévu de le maintenir dans le chapitre II, être dépouillé de

toutes les dispositions dont l'application dépasse la voirie normale de l'Etat. C'est notamment le cas de plusieurs éléments du paragraphe 1er.

Au paragraphe 2, il convient d'abord selon le Conseil d'Etat de modifier la numérotation du relevé y prévu, en remplaçant les parenthèses encadrant les chiffres par des chiffres suivis soit d'une parenthèse (soit 1) ... 2) ...), soit d'un point (1. ... 2. ...) pour éviter des confusions avec la subdivision de l'article en paragraphes, numérotés aussi (...). Le Conseil d'Etat propose ensuite, en plus de l'insertion des dispositions susceptibles de donner suite aux observations qui précèdent, de parler en relation avec l'accès de la catégorie 4., d'un „immeuble comportant plus de deux habitations“, plutôt que d'un „immeuble résidentiel“.

Quant à l'accès de la catégorie 5., la Haute Corporation propose d'écrire „*complexe industriel, commercial ou agricole*“ pour couvrir toutes les activités visées par les auteurs. Enfin, quant à l'accès de la catégorie 6., le Conseil d'Etat suggère de libeller le texte retenu *in fine* comme suit: „... ou le ou les locaux exploités par le prestataire d'un service public“.

La Haute Corporation se demande encore si à l'alinéa 2, deuxième phrase du paragraphe 2 il ne vaudrait pas mieux écrire qu'„Une permission de voirie ne peut être délivrée que pour une seule catégorie“.

Au paragraphe 4, il serait plus logique d'après le Conseil d'Etat de ne pas se référer aux aménagements routiers internes d'une zone d'activités, mais de disposer que:

„(4) A moins que la configuration ne s'y oppose, les zones industrielles, artisanales et commerciales sont, en fonction de leur importance, raccordées à la voirie normale de l'Etat par un ou plusieurs accès de la catégorie 8.“

Afin de tenir compte de la remarque du Conseil d'Etat relative à la hiérarchie du réseau routier, les membres de la commission des Travaux publics ont retiré le terme „grande voirie“ du premier tiret au paragraphe 1er afin de ne citer que la seule hiérarchie du réseau de la voirie normale.

Quant aux propositions de forme et de texte faites par le Conseil d'Etat concernant l'article 6, celles-ci ont été reprises par la commission parlementaire avec les précisions suivantes:

pour tenir compte de la nouvelle numérotation du relevé, la référence faite au paragraphe 4 aux accès des catégories 8. et 6. a été modifiée,

en vue de pallier au vide juridique créé par la nouvelle définition de l'accès de la catégorie 4., il a été décidé d'ajouter le terme „ou bifamiliale“ à l'accès de la catégorie 3.

En tenant compte de ce qui précède, l'article 6 est amendé par les membres de la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 6.** (1) Les conditions dont sont assorties les permissions de voirie autorisant l'accès à la voirie de l'Etat sont fonction:

de la hiérarchie du réseau de la voirie normale comportant les routes nationales, les chemins repris ainsi que les autres voies publiques dont la gestion incombe à l'Etat;

des besoins que les accès autorisés sont censés satisfaire.

Ces conditions déterminent les critères d'aménagement de ces accès qui doivent dûment prendre en considération les exigences de sécurité et de commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) Par ordre d'importance croissante, on distingue les catégories d'accès suivantes:

1. l'accès individuel vers une prairie, un champ, une forêt,
2. le raccordement d'un chemin rural, forestier ou syndical,
3. l'accès individuel vers une maison unifamiliale ou bifamiliale,
4. l'accès individuel vers un immeuble comportant plus de deux habitations,
5. l'accès individuel vers un complexe industriel, commercial ou agricole,
6. l'accès individuel vers une station de service ou le ou les locaux exploités par le prestataire d'un service public,
7. l'accès collectif vers un lotissement ou un parking public,
8. l'accès collectif vers une zone commerciale, artisanale ou industrielle,
9. le raccordement d'un chemin communal.

Un accès ne peut servir qu'à la destination pour laquelle il est autorisé. Une permission de voirie ne peut être délivrée que pour une seule catégorie.

Une nouvelle permission de voirie doit être demandée en cas de modification de la destination de l'accès en fonction de laquelle la permission de voirie a été établie ainsi qu'en cas de modification de la géométrie de l'accès.

(3) Une permission de voirie pour l'aménagement de l'accès demandé est seulement délivrée après vérification que la destination desservie par l'accès est conforme aux exigences de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

(4) A moins que la configuration ne s'y oppose, les zones industrielles, artisanales et commerciales sont, en fonction de leur importance, raccordées à la voirie publique de l'Etat par un ou plusieurs accès collectifs de la catégorie 8.

Des accès de la catégorie 6. peuvent être accordés à des établissements implantés dans ces zones.

(5) Pour chaque plan d'aménagement particulier [PAP] établi en exécution la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain une permission de voirie doit être établie en vue d'en définir les aménagements communs, à savoir:

- a) l'emplacement et les caractéristiques géométriques des accès collectifs ou des accès individuels;*
- b) les aménagements particuliers de la voie publique qui sont fonction de la conception de l'accès;*
- c) les emplacements de stationnement prévus en surface ou en souterrain;*
- d) la disposition des couloirs destinés à recevoir les infrastructures d'approche et les points de raccordement aux conduites existantes.*

(6) Au cas où certains éléments d'un plan d'aménagement particulier empiètent sur la zone de 10 ou de 25 mètres définie à l'article 5, une permission de voirie complémentaire est requise qui ne sera délivrée que lorsque les travaux qui font l'objet de la permission préliminaire sont achevés ou lorsque du moins leur réalisation est garantie."

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat s'aperçoit qu'il a été partiellement suivi par la commission parlementaire. Sur un plan purement rédactionnel, la Haute Corporation propose de se limiter au premier tiret du paragraphe 1er au texte suivant: „– de la hiérarchie de la voirie normale“, puisque cette notion se trouve définie avec la précision utile à l'article 2 et que le texte de l'amendement sous examen apparaît dès lors comme redondant par rapport à la définition précitée.

Contrairement à la proposition du Conseil d'Etat, les membres de la commission des Travaux publics entendent maintenir l'alinéa 2 du paragraphe 4. Le Conseil d'Etat suggère dès lors de libeller cet alinéa comme suit:

„Des accès de la catégorie 6. peuvent être autorisés pour compte des établissements situés dans ces zones.“

Les membres de la Commission du Développement durable se rallient aux propositions rédactionnelles émises par le Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire du 5 mai 2009.

Article 7

Cet article est consacré à la prise en charge des frais liés à l'octroi d'une permission de voirie.

Compte tenu de sa proposition de nouvel agencement du texte du projet de loi sous rubrique à l'endroit de l'article 3, le Conseil d'Etat propose dans son avis du 7 octobre 2008 de transférer l'article sous examen à la fin du chapitre II où il sera avantageusement inséré après les dispositions traitant du contenu des permissions de voirie et faisant l'objet des articles 5 et 6.

D'emblée, le Conseil d'Etat se demande si la question d'une participation à certains frais résultant de l'instruction de la demande et de la préparation de la permission de voirie ne se pose pas dans des conditions similaires pour les permissions de voirie concernant la grande voirie. Si tel s'avérait être le cas, les dispositions sous examen n'auraient pas leur place au chapitre II, mais au chapitre IV.

Quant au principe même de faire participer le permissionnaire aux frais d'instruction du dossier, cette approche se heurte selon la Haute Corporation aux exigences communautaires et aux règles légales existantes prévoyant un droit de passage gratuit sur le domaine public au profit des infrastructures en matière de télécommunications, d'électricité et de gaz naturel. Le Conseil d'Etat souligne que cette gratuité s'étend également aux frais administratifs et d'études liés à l'instruction du dossier tout comme elle prohibe toute forme de cautionnement ou de taxes d'occupation pour l'utilisation, voire l'encombrement du domaine public. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat doit dès lors insister pour que les dispositions sous examen tiennent compte de cette gratuité. Par ailleurs, une disposition faisant dépendre la participation financière de l'impétrant du caractère „important“ des frais d'étude est trop vague pour répondre aux préoccupations d'égalité de traitement et de sécurité juridique des intéressés. La Haute Corporation estime que les auteurs du projet de loi sous rubrique semblent d'ailleurs donner une signification très large à l'adjectif „important“ alors que le commentaire des articles évoque, à titre d'illustration de „tels frais“, la confection et la pose de panneaux de signalisation pour un hôtel.

Enfin, le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt d'inscrire dans la loi en projet une obligation formelle contraignant le permissionnaire à prendre à sa charge une part ou la totalité des frais de remise en l'état de la voirie. En effet, les principes de la responsabilité civile trouvent également application dans le contexte sous examen et rien n'empêche l'Administration de prévoir la remise en pristin état comme condition de la permission de voirie à établir.

Abstraction faite de son observation ci-avant concernant l'étendue du champ d'application de la disposition, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit l'article sous examen:

„Art. 7. L'établissement d'une permission de voirie ne comporte pas de frais pour le bénéficiaire.

Toutefois, et sans préjudice de la gratuité du droit de passage sur le domaine public et privé de l'Etat en matière d'implantation et d'installation des infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel (ainsi qu'à l'approvisionnement et à l'évacuation de l'eau), l'autorité qui délivre la permission de voirie en fait dépendre l'octroi de la prise en charge par l'impétrant d'une part des frais générés par l'instruction du dossier, par les aménagements et signalisations requis pour rendre la permission effective ou par l'utilisation temporaire du domaine public pendant les travaux autorisés par la permission afférente. Le permissionnaire supporte la part du coût résultant de l'état des frais établi par l'Administration des ponts et chaussées ou sous sa responsabilité qui excède un seuil à déterminer par règlement grand-ducal.“

L'alinéa 1er de l'article 7 a été modifié par les membres de la commission des Travaux publics en tenant compte des commentaires et de la proposition de texte du Conseil d'Etat.

La commission parlementaire rappelle que l'intention des auteurs du projet de loi sous rubrique était principalement de permettre la participation des permissionnaires aux frais de réparation de la chaussée réalisée à la suite de travaux effectués en vertu de la permission de voirie. Contrairement à ce qu'estime le Conseil d'Etat, le principe de la remise de la chaussée en pristin état prévu par les principes généraux de la responsabilité civile ne saurait jouer en l'espèce. En effet, la commission des Travaux publics est d'avis qu'on ne saurait attendre d'un particulier qu'il entreprenne de sa propre initiative la réparation de la chaussée conformément aux exigences techniques requises par l'Administration des Ponts et Chaussées. D'ailleurs ceci n'est guère souhaitable dans un souci d'uniformité des équipements de la voirie.

En tenant compte de ce qui précède, la commission parlementaire propose de faire supporter par le permissionnaire l'intégralité des frais générés par la remise en pristin état de la chaussée.

Par conséquent, l'article 7 est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 7. L'établissement d'une permission de voirie ne comporte pas de frais pour le bénéficiaire.

Toutefois, si l'intérêt de la qualité de la réparation définitive des dommages causés à la voirie de l'Etat ou de l'uniformité des équipements de la voirie le requiert, le ministre ordonne la remise en état de la propriété publique ou la mise en place des équipements de la voirie par les soins de l'Administration des ponts et chaussées aux frais du permissionnaire.

L'autorité qui délivre la permission de voirie fait dépendre l'octroi de celle-ci de la prise en charge par le permissionnaire d'une part des frais générés par l'instruction du dossier, par les aménagements et signalisations requis pour rendre la permission effective ou par l'utilisation temporaire du domaine public pendant les travaux autorisés par la permission afférente.“

Dans son premier avis complémentaire, le Conseil d'Etat rappelle qu'il avait assorti d'une opposition formelle le maintien d'un libellé de l'article sous examen qui ne respecterait pas le principe d'un droit de passage gratuit sur le domaine public au profit des infrastructures en matière de télécommunications, d'électricité et de gaz naturel, tout en précisant que cette gratuité exclut d'éventuels frais administratifs ou d'études liés à l'instruction du dossier. La Haute Corporation note que le texte proposé par la commission des Travaux publics en tient partiellement compte.

Dans cet ordre d'idées, le Conseil d'Etat estime que les alinéas 1er et 2 ne donnent plus lieu à observation.

Quant à l'alinéa 3, la Haute Corporation n'est pas à même de lever son opposition formelle, à moins pour la commission parlementaire de compléter l'alinéa en question en début de texte conformément à la proposition qu'il avait avancée dans son avis du 7 octobre 2008. Selon le Conseil d'Etat, l'alinéa 3 pourrait dès lors se lire comme suit:

„Sans préjudice de la gratuité du droit de passage sur le domaine public et privé de l'Etat en matière d'implantation et d'installation des infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel, l'autorité qui délivre la permission de voirie fait dépendre l'octroi de celle-ci ...“

Enfin, le Conseil d'Etat note qu'il n'a pas été tenu compte de sa préoccupation de prévoir la mise en compte des frais en question seulement à partir d'un certain seuil (à fixer par règlement grand-ducal) pour éviter que dans certaines hypothèses les frais administratifs liés à leur établissement et à leur facturation ne dépassent le montant facturé au permissionnaire.

La commission des Travaux Publics a tenu compte de l'opposition formelle émise par le Conseil d'Etat et repris avec une légère modification le texte proposé pour l'alinéa 3. Les membres de la commission des Travaux publics rappellent que le projet de loi sous examen a trait aux permissions de voirie à délivrer pour des constructions ou plantations à réaliser à une certaine distance de la voirie de l'Etat. Comme cette voirie relève uniquement du domaine public de l'Etat, la commission parlementaire n'a pas estimé opportun de faire référence au domaine privé de l'Etat, qui ne fait pas l'objet du présent projet de loi.

L'article 7 est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 7. L'établissement d'une permission de voirie ne comporte pas de frais pour le bénéficiaire.

Toutefois, si l'intérêt de la qualité de la réparation définitive des endommagements causés à la voirie de l'Etat ou de l'uniformité des équipements de la voirie le requiert, le ministre ordonne la remise en état de la propriété publique ou la mise en place des équipements de la voirie par les soins de l'Administration des ponts et chaussées aux frais du permissionnaire.

Sans préjudice de la gratuité du droit de passage sur le domaine public de l'Etat en matière d'implantation et d'installation des infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel, l'autorité qui délivre la permission de voirie fait dépendre l'octroi de celle-ci de la prise en charge par le permissionnaire d'une part des frais générés par l'instruction du dossier, par les aménagements et signalisations requis pour rendre la permission effective ou par l'utilisation temporaire du domaine public pendant les travaux autorisés par la permission afférente.“

Comme le Conseil d'Etat été suivi dans ses observations par les membres de la commission parlementaire, il lève dans son deuxième avis complémentaire son opposition formelle concernant cet article sous examen.

En renvoyant à l'article 1er, paragraphe 2, il propose encore de remplacer à l'alinéa 3 la partie de phrase „... l'autorité qui délivre la permission de voirie fait dépendre l'octroi de celle-ci de la prise en charge ...“ par „le ministre fait dépendre l'octroi de la permission de voirie de la prise en charge ...“.

La commission du Développement durable fait siennes les observations du Conseil d'Etat.

Articles 8 et 9 nouveaux (articles proposés par le Conseil d'Etat, article 8 du projet gouvernemental)

L'article 8 définit les conditions selon lesquelles des éléments des réseaux de transport d'électricité et de gaz naturel peuvent être implantés à l'intérieur des zones non aedificandi longeant des deux côtés les autoroutes.

Le Conseil d'Etat réitère dans son avis du 7 octobre 2008 ses observations à l'endroit de l'article 6 du projet de loi sous rubrique ainsi que sa proposition de structurer autrement cet article en vue de le délimiter de façon plus claire par rapport au champ d'application de la loi du 16 août 1967.

Aussi la Haute Corporation propose de transférer à l'article 4 de la loi de 1967 les dispositions relatives à la zone *non aedificandi*, que ces dispositions concernent une zone située le long d'un contournement d'agglomération, le long d'un tronçon de raccordement entre un échangeur et la voirie normale de l'Etat ou le long d'une artère routière relevant de la grande voirie de l'Etat. Il convient dès lors de reprendre l'alinéa 3 de l'article sous examen dans la loi de 1967. La proposition de texte du Conseil d'Etat faite à l'endroit de l'article 15 en tiendra compte.

Faute de précisions utiles dans le commentaire des articles et au regard du caractère vague de la portée de „l'intérêt vital“, le Conseil d'Etat propose de supprimer la dernière partie de l'avant-dernier tiret de l'alinéa deux.

Le contenu de l'article sous examen pourra dès lors se limiter aux dispositions suivantes:

„Art. 8. Quiconque voudra poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres infrastructures souterraines sous une voie publique ou réaliser des conduites aériennes au-dessus d'une voie publique faisant partie de la grande voirie de l'Etat ou d'un contournement d'agglomération ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Une permission de voirie est également requise pour les interventions ci-avant dans les zones non aedificandi prévues par l'article 4 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie et d'un fonds des routes ainsi que pour les aménagements suivants à réaliser dans ces zones:

- les chambres de tirage, les chambres à vannes et les regards de visite en rapport avec les infrastructures souterraines dont question à l'alinéa ci-avant;*
- les poteaux ou pylônes de lignes aériennes, si la configuration des lieux le permet;*
- les infrastructures de transport autres que celles ayant trait à la gestion de la voirie de l'Etat;*
- les aménagements extérieurs sur les propriétés privées.*

Les travaux et constructions effectués dans l'intérêt de la gestion de la grande voirie de l'Etat sont dispensés de la permission de voirie prévue par le présent article.“

Le Conseil d'Etat se demande encore si le problème évoqué au dernier alinéa de l'article 5 du texte gouvernemental ne se pose pas en des termes similaires dans l'hypothèse d'un axe relevant de la grande voirie. Si tel était le cas, ses observations afférentes vaudraient *mutatis mutandis* pour les dispositions sous examen.

La proposition de texte du Conseil d'Etat est reprise par les membres de la commission des Travaux publics.

Néanmoins dans un souci de maintenir un parallélisme entre le présent projet de loi et la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, la commission des Travaux publics a décidé de faire référence au 3ème alinéa de cet article aux „travaux et constructions effectués pour le compte de l'Etat“ au lieu de „travaux et constructions effectués dans l'intérêt de la gestion de la grande voirie“.

En outre, le dernier alinéa du texte initial a été maintenu par les membres de la commission parlementaire et ceci dans un souci de conférer pouvoir au ministre des travaux publics d'assigner un couloir particulier aux opérateurs de télécommunication. Le texte de cet alinéa avait été proposé par Monsieur le Ministre des Télécommunications lors des discussions au sein du Conseil du Gouvernement.

L'article 8 est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 8. Quiconque voudra poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres infrastructures souterraines sous une voie publique ou réaliser des conduites aériennes au-dessus d'une voie publique faisant partie de la grande voirie de l'Etat, d'un contournement d'agglomération ou d'un tronçon de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Une permission de voirie est également requise pour les interventions ci-avant dans les zones non aedificandi prévues par l'article 4 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la créa-

tion d'une grande voirie et d'un fonds des routes ainsi que pour les aménagements suivants à réaliser dans ces zones:

- les chambres de tirage, les chambres à vannes et les regards de visite en rapport avec les infrastructures souterraines dont question à l'alinéa ci-avant;
- les poteaux ou pylônes de lignes aériennes, si la configuration des lieux le permet;
- les infrastructures de transport autres que celles ayant trait à la gestion de la voirie de l'Etat;
- les aménagements extérieurs sur les propriétés privées.

Les travaux et constructions exécutés pour le compte de l'Etat sont dispensés de la permission de voirie prévue par le présent article.

Le ministre peut assigner aux gestionnaires de réseaux disposant d'un droit de passage sur le domaine public de la voirie en vertu d'une disposition législative un couloir précis à l'intérieur duquel il faut mettre les infrastructures et définir des conditions à respecter pour protéger au mieux le patrimoine routier et ferroviaire.

Dans son premier avis complémentaire, le Conseil d'Etat souligne que l'article 8 nouveau est censé faire à lui seul l'objet du chapitre III traitant des permissions en matière de grande voirie.

Ensuite, la Haute Corporation note que l'article sous rubrique reprend largement la proposition de texte faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de son avis du 7 octobre 2008 et ne donne dès lors pas lieu à observation pour ce qui est des alinéas 1er, 2 et 3.

Quant à l'alinéa 4, le Conseil d'Etat peut s'accommoder des dispositions en question sous réserve des deux observations suivantes.

D'une part, la Haute Corporation estime que la disposition ne s'applique pas uniquement à la grande voirie mais à l'ensemble de la voirie de l'Etat.

D'autre part, comme l'article sous examen est supposé traiter par ailleurs les permissions de voirie valant pour le domaine routier de l'Etat, le Conseil d'Etat propose de limiter la disposition en conséquence et de compléter soit la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, soit la loi précitée du 17 décembre 1859 par une disposition similaire adaptée au domaine du chemin de fer.

D'après la Haute Corporation, l'alinéa 4 aurait dès lors avantage à faire l'objet d'un nouvel article qui figurerait sous le chapitre III et qui se lirait comme suit:

„Art. 9. Le ministre peut assigner aux gestionnaires des réseaux disposant d'un droit légal de passage sur le domaine public de la voirie de l'Etat un couloir précis à l'intérieur duquel ceux-ci sont tenus d'implanter et d'installer les infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel tout en leur imposant à cet effet les conditions susceptibles de protéger au mieux le patrimoine routier.

Enfin, le Conseil d'Etat précise que la numérotation des articles suivant l'article nouvellement inséré devra être adaptée en conséquence.

La proposition de texte du Conseil d'Etat et la nouvelle numérotation ont été reprises par les membres de la commission parlementaire avec toutefois une légère modification tendant à rendre le nouvel article 9 moins restrictif.

L'énumération des infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel semble trop limitative, alors qu'il n'est pas exclu que des opérateurs œuvrant dans d'autres domaines se voient à l'avenir conférer également un droit légal de passage. La simple référence à un droit légal de passage semble plus appropriée à la commission des Travaux publics.

Le nouvel article 9 est amendé par les membres de la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 9. Le ministre peut assigner aux gestionnaires de réseaux disposant d'un droit légal de passage sur le domaine public de la voirie de l'Etat un couloir précis à l'intérieur duquel ceux-ci sont tenus d'implanter et d'installer leurs infrastructures et équipements tout en leur imposant à cet effet les conditions susceptibles de protéger au mieux le patrimoine routier.

Dans le cadre de son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat ne formule plus d'observation quant à l'article 8. De plus, le texte du nouvel article 9, que la commission parlementaire prévoit d'insérer à la suite de sa proposition afférente, rencontre également l'accord de la Haute Corporation.

Article 10 (article 9 du texte gouvernemental)

Etant donné que la commission des Travaux publics a décidé de suivre la proposition du Conseil d'Etat de reprendre sous un nouvel article 9 les dispositions faisant l'objet du dernier alinéa de l'article 3 et du dernier alinéa de l'article 8 du projet gouvernemental, l'article 9 du texte initial du projet de loi sous rubrique devient désormais l'article 10.

Le premier alinéa de l'article 9 (nouvel article 10) du projet gouvernemental offre la possibilité d'incorporer au régime des permissions de voirie d'autres voies publiques que les routes étatiques, comme par exemple les routes qui sont la propriété du fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg.

Le deuxième alinéa de l'article sous examen crée la possibilité d'édicter des règles ou lignes de conduite pour faciliter l'instruction des procédures.

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat estime que dans la mesure où il sera suivi par les membres de la commission des Travaux publics quant à sa proposition d'appliquer la loi en projet à l'ensemble de la voirie de l'Etat, tout en renonçant à toute énumération plus ou moins complète des différentes composantes de cette voirie, l'alinéa 1 de l'article 9 (nouvel article 10) pourra être supprimé.

Au regard du paragraphe 2 que le Conseil d'Etat a proposé d'ajouter à l'article 1er l'alinéa 2 de l'article sous examen devient à son tour superfétatoire. Il y a par conséquent lieu de le supprimer. En outre, dans la mesure où les lignes de conduite ministérielles dont question ont un effet obligatoire elles doivent, en vue de sortir leurs effets, être publiées en due forme (cf. article 112 de la Constitution); dans la forme actuelle le Conseil d'Etat devrait s'y opposer formellement.

Par voie de conséquence, le Conseil d'Etat propose de limiter les dispositions de l'article sous examen au texte suivant:

„Art. 9. Les effets d'une permission de voirie peuvent avoir un effet permanent ou temporaire.“

Comme la commission des Travaux publics tient compte de toutes les propositions du Conseil d'Etat concernant l'article 9 du projet de loi initial, la Haute Corporation n'a plus d'observations à formuler quant à l'article en question. Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat précise juste que suite à la décision de la commission des Travaux publics, la numérotation des articles se trouve modifiée.

Ainsi, l'article 9 du projet gouvernemental devient l'article 10 du texte coordonné. Le texte de l'article se lira dès lors comme suit:

„Art. 10. Les permissions de voirie peuvent avoir un effet permanent ou temporaire.“

Article 11 (article 10 du projet gouvernemental)

Cet article définit le principe selon lequel la permission de voirie autorisant la réalisation d'infrastructures sur, au-dessus ou en dessous de la route de l'Etat et de ses dépendances, voire celle de constructions ou aménagements divers érigés sur les terrains privés attenants en bordure de la voirie étatique ne peut jamais conduire à une servitude à charge de l'Etat.

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat souligne que les dispositions du premier alinéa se placent dans le sillage de la jurisprudence des juridictions administratives voulant qu'en vertu des principes d'inaliénabilité et d'imprescriptibilité du domaine public „les permissions de voirie (soient) essentiellement précaires et susceptibles d'être modifiées au gré de l'évolution de l'aménagement des voies publiques et de la politique de l'urbanisme“. Elles ne constituent en aucun cas des servitudes sur le domaine public. Le tribunal d'arrondissement de Luxembourg a à son tour retenu que „l'autorité administrative jouit d'un droit d'appréciation absolu en ce qui concerne les changements à apporter à la voie publique dans l'intérêt général“, à condition que ce droit absolu „(ne) se heurte (pas) à l'inviolabilité de la propriété et à l'égalité proportionnelle des charges publiques“. D'après la Haute Corporation, cette jurisprudence rejoint celle du Conseil d'Etat français et de la doctrine qui s'y greffe. Par conséquent, le retrait d'une permission de voirie est toujours possible notamment pour inexécution des conditions imposées ainsi que dans l'intérêt de la viabilité et de la conservation de la voie publique. „Et c'est en ce sens que la permission de voirie est précaire, car l'administration apprécie discrétionnairement cet intérêt sauf contrôle du juge sur le détournement de pouvoir“. Le permissionnaire de voirie „(est tenu) de supporter sans indemnité (...) les dommages résultant des travaux faits dans

l'intérêt de la voie publique elle-même (Conseil d'Etat français, 19 juillet 1922 Gischia, S. 1930.3.1.)“. Toutefois, la décision de retrait d'une promesse d'accès à la voirie de l'Etat, donnée à un riverain qui n'était pas basée sur des motifs tenant à sa légalité, mais invoquait uniquement des raisons d'opportunité tenant à une réorientation de la politique d'aménagement du territoire, a été considérée comme illégale par le juge administratif comme ayant remis en question des droits antérieurement conférés, contrairement au principe de l'intangibilité des effets des décisions créatrices de droit.

Le Conseil d'Etat se pose ainsi la question s'il devient nécessaire de légiférer pour retenir dans la loi formelle „*qu'une permission de voirie ne peut jamais mener à une servitude à charge de l'Etat*“ et d'ajouter que l'adaptation d'aménagements préalablement autorisés dans le cadre d'une permission de voirie et devenant nécessaires sous l'effet d'une modification de la voie publique sont à charge des propriétaires?

Le Conseil d'Etat n'est pas de cet avis, parce qu'il estime que les principes dégagés par la jurisprudence et la doctrine en matière d'effets liés aux permissions de voirie sont à la fois suffisamment clairs et précis et suffisamment souples pour pondérer de cas en cas les intérêts publics et privés en cause.

Comme les droits inhérents à une permission de voirie sont *a priori* précaires et révocables, en particulier lorsque des modifications doivent être apportées à la voie publique pour en assurer la viabilité et la conservation et pour y garantir la sécurité et la commodité de la circulation, le permissionnaire doit assumer à ses propres frais les adaptations de sa propriété à la nouvelle géométrie du domaine public. C'est seulement dans le cas où les effets du réaménagement routier comporteraient un préjudice anormal et heurteraient dès lors le principe de l'égalité proportionnelle des charges publiques, que le permissionnaire pourrait prétendre à une réparation du dommage subi à condition d'établir que celui-ci excède les limites normales d'une incommodité de voisinage.

Tout en demandant dès lors qu'il soit fait abstraction de l'alinéa premier, le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à retenir un certain nombre d'hypothèses légales faisant assumer directement à l'Etat les charges de certains permissionnaires de voirie qui grèveront l'objet de leur permission suite à des modifications que l'Etat aura apportées à sa voirie. Cette approche a en effet l'avantage d'identifier des situations où les frais incombant au permissionnaire dépassent la participation proportionnelle aux charges publiques et où le préjudice subi n'est pas compensé par des avantages que la situation nouvelle lui procure, le cas échéant. Dans ces conditions, l'indemnisation pourra se faire sans recours juridictionnel.

Or, si de façon objective le permissionnaire a droit à indemnisation, il n'est pas de mise que le pouvoir administratif décide de son propre gré quand et comment il y aura lieu à indemnisation.

Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de déterminer les conditions de cette indemnisation à l'abri de tout arbitraire.

Selon la Haute Corporation il convient par conséquent de rédiger comme suit l'article sous examen:

„Art. 10. Les modifications aux ouvrages électriques, aux ouvrages gaziers, aux réseaux de télécommunications (ainsi qu'aux infrastructures servant à l'approvisionnement en eau et à l'évacuation des eaux usées) rendues nécessaires dans le cadre de travaux concernant la voirie de l'Etat et entrepris à son initiative sont à charge de celui-ci.

Les adaptations à faire lors du rétablissement des routes coupées par le tracé d'une autoroute sont prises en charge par l'Etat sur une longueur maximale de 250 mètres à partir de l'axe de l'autoroute, si le profil en long, le tracé en plan ou le gabarit des nouvelles routes diffère de la situation existante.

La mise à niveau des couvercles de regard et des grilles d'avaloir se trouvant dans une chaussée relevant de la voirie de l'Etat sont à charge de l'Etat si la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains s'en trouvent affectées.“

Lors de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat, la commission des Travaux publics estime que le texte proposé par la Haute Corporation conduirait à des dépenses exorbitantes pour l'Etat. Par ailleurs, les permissionnaires ont depuis toujours été appelés à contribution lors des travaux de voirie engendrant un déplacement ou une adaptation des aménagements ou infrastructures soumis à permission. Ceci est une conséquence logique du principe de gratuité du droit de passage. L'Etat tolère que des installations souterraines soient réalisées sur son domaine mais en contrepartie les permissionnaires doivent supporter les frais engendrés par une modification de la voirie. L'Etat doit certes prendre en charge la perte

d'amortissement ou des surcoûts engendrés mais pas l'intégralité des infrastructures qui se trouvent dans la chaussée qui doit être refaite.

L'article 10 est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 10. En cas de modifications apportées à la voirie de l'Etat, les frais d'adaptation des aménagements et infrastructures soumis à l'octroi d'une permission de voirie au sens de la présente loi sont à la charge de leurs propriétaires.

Pour les infrastructures d'utilité publique réaménagées dans le cadre de la réalisation des travaux de voirie entrepris sur l'initiative du ministre, l'Etat peut subvenir à la perte d'amortissement ou au surcoût engendré par des déviations de tracé imposées aux demandeurs, aux conditions à fixer par le ministre.

Les adaptations à faire lors du rétablissement des routes coupées par le tracé d'une autoroute sont prises en charge par l'Etat sur une longueur maximale de 250 mètres à partir de l'axe de l'autoroute, si le profil en long, le tracé en plan ou le gabarit des nouvelles routes diffère de la situation existante.

La mise à niveau des couvercles de regard et des grilles d'avaloir se trouvant dans une chaussée relevant de la voirie de l'Etat sont à charge de l'Etat si la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains s'en trouvent affectées.“

Dans son premier avis complémentaire, le Conseil d'Etat annonce qu'il peut accepter la prise en charge par les titulaires d'une permission de voirie des modifications apportées à leurs infrastructures du fait des réaménagements que l'Etat aura apportés à sa voirie pour autant qu'à défaut de cette prise en charge le renouvellement de leur propriété par l'Etat équivaldrait à un gain indu. Dans la mesure où l'Etat intervient dès lors, à hauteur de la part non encore amortie des investissements préalablement effectués, dans le coût généré par le réaménagement de sa voirie à charge des propriétaires desdits équipements et infrastructures, et qu'il assume par ailleurs le surcoût dû à des déviations de tracé, les dispositions de l'article 10 ne donnent pas lieu à objection.

Toutefois, ce partage de la prise en charge des modifications en question doit être déterminé dans la loi même et non pas constituer une faculté de l'Etat (cf. „l'Etat peut subvenir“), ponction financière qui s'applique en sus des conditions que le ministre fixera de cas en cas.

Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande dès lors de changer comme suit le libellé de l'alinéa 2 de l'article 10:

„Le coût des modifications apportées aux infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel dans le cadre de travaux concernant la voirie de l'Etat est supporté par celui-ci dans la limite des investissements non encore amortis et du surcoût engendré par des déviations de tracé.“

Le texte proposé par le Conseil d'Etat sous peine d'opposition formelle a été repris par la commission parlementaire avec la même modification que sous l'article 9. Les termes „relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel“ ont été supprimés et remplacés par les termes „posés sous le couvert d'une permission de voirie“.

L'article 10, désormais article 11 suite à la création d'un nouvel article 9, est amendé par la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 11. En cas de modifications apportées à la voirie de l'Etat, les frais d'adaptation des aménagements et infrastructures soumis à l'octroi d'une permission de voirie au sens de la présente loi sont à la charge de leurs propriétaires.

Le coût des modifications et équipements posés sous le couvert d'une permission de voirie dans le cadre de travaux concernant la voirie de l'Etat est supporté par celui-ci dans la limite des investissements non encore amortis et du surcoût engendré par des déviations de tracé.

Les adaptations à faire lors du rétablissement des routes coupées par le tracé d'une autoroute sont prises en charge par l'Etat sur une longueur maximale de 250 mètres à partir de l'axe de l'autoroute, si le profil en long, le tracé en plan ou le gabarit des nouvelles routes diffère de la situation existante. La mise à niveau des couvercles de regard et des grilles d'avaloir se trouvant dans une chaussée relevant de la voirie de l'Etat sont à charge de l'Etat si la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains s'en trouvent affectées.“

Etant donné que la commission parlementaire a adapté le texte de cet article conformément à la proposition du Conseil d'Etat, celui-ci lève dans son deuxième avis complémentaire son opposition

formelle afférente. Par conséquent, le libellé de l'article 11 ne donne plus lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 12 (article 11 du projet gouvernemental)

Cet article, qui définit les possibilités de recours dont le requérant dispose pour le cas d'un refus d'une permission de voirie, a été repris de la loi du 22 février 1958 portant modification de la loi du 13 janvier 1843. Elle comporte cependant par rapport à ce texte une modification se rapportant au délai dans lequel l'appel doit être interjeté.

Dans son avis, le Conseil d'Etat évoque que le premier alinéa est en phase avec l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif qui dispose dans son paragraphe 1er que „*Le tribunal administratif connaît en outre comme juge du fond des recours en réformation dont les lois spéciales attribuent connaissance au tribunal administratif*“. Aux termes du paragraphe 2 de cet article, „*appel peut être interjeté devant la Cour administrative contre les décisions visées au paragraphe 1er*“.

Quant au deuxième alinéa fixant à trois mois le délai pour introduire le recours, le Conseil d'Etat propose de le supprimer à cause de sa redondance par rapport au paragraphe 1er de l'article 13 de la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives.

Il en est de même du troisième alinéa qui ne fait que répéter la disposition générale de l'article 4, paragraphe 1er de la loi précitée du 7 novembre 1996.

Par voie de conséquence, l'article sous examen devra être limité à son alinéa 1.

Les membres de la commission des Travaux publics décident de suivre l'avis du Conseil d'Etat et reprennent la formulation proposée par la Haute Corporation.

Comme le libellé du texte coordonné est conforme à la proposition du Conseil d'Etat, ce dernier ne revient plus dans son avis complémentaire sur l'article 12 (initialement article 11) sous rubrique.

Articles 13, 14 et 15 nouveaux (articles proposés par le Conseil d'Etat, article 12 du projet gouvernemental)

Cet article définit les sanctions à appliquer en cas de non-observation des dispositions de la loi.

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat rappelle que l'article 12 du projet gouvernemental prévoit en matière d'infractions à la législation sur les permissions de voirie de conférer à des agents de l'Administration des ponts et chaussées les prérogatives pour rechercher ces infractions et pour rassembler les preuves. Il introduit en outre les sanctions pénales et les mesures de rétablissement des lieux que les autorités judiciaires sont en droit d'appliquer en cas d'infraction. Il attribue enfin aux autorités administratives le droit de prendre des mesures urgentes destinées à assurer la sécurité et la commodité de la circulation en cas de non-respect des dispositions légales en projet.

Conformément à l'approche légistique usuellement appliquée, le Conseil d'Etat propose de scinder en trois l'article sous examen, un premier article traitant des mesures administratives, un deuxième traitant des dispositions pénales et le troisième des compétences d'officiers de police judiciaire à attribuer à des agents des Ponts et chaussées.

Quant aux mesures administratives, le Conseil d'Etat constate qu'elles sont de deux ordres selon les auteurs du projet de loi. D'une part, le ministre des Travaux publics peut prendre les mesures provisoires pour empêcher toute gêne de la circulation routière qui serait due au non-respect des conditions légales en matière de permission de voirie. D'autre part, les services des Ponts et chaussées seraient en droit d'enlever tous dispositifs de signalisation directionnelle ou d'enseigne commerciale posée sur le domaine routier de l'Etat ou dans le périmètre adjacent soumis à permission de voirie. En outre, les frais engendrés par ces mesures seraient à charge des responsables.

Tout en se déclarant d'accord avec l'orientation des dispositions en question, le Conseil d'Etat propose d'écrire:

„Art. 12. Un règlement grand-ducal peut fixer les conditions dans lesquelles les mesures urgentes imposées par la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains peuvent être prises pour empêcher que les constructions, aménagements, signalisations, plantations ou travaux quelconques prévus à l'article 1er qui ont été réalisés sans être couverts par une permission de voirie ou sans observer les conditions de la permission de voirie mettent en danger ou gênent la circulation routière.

L'Administration des ponts et chaussées est autorisée à enlever les enseignes commerciales, panneaux directionnels ainsi que tout autre objet mobilier mis en place sans observer les conditions de la présente loi.

Les frais relatifs aux opérations en question sont à charge des personnes responsables.“

Conformément aux observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose de réserver un article 13 nouveau aux dispositions pénales.

Il rappelle toutefois que le principe de la légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution présuppose que l'infraction et la peine soient établies avec suffisamment de précision pour écarter tout risque d'arbitraire au niveau de l'application. Le Conseil d'Etat a toujours considéré qu'il suffit à cet effet d'indiquer les articles dont le non-respect est constitutif d'une infraction ou de préciser à l'article qui établit les sanctions pénales les faits répréhensibles (avec le risque de discordances possibles entre le libellé des différents articles établissant les obligations de base et l'article reprenant les incriminations).

Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat insiste que l'alinéa 4 de l'article 12 soit amendé en conséquence. Il propose en outre que cet alinéa 4 soit repris, ensemble avec l'alinéa 5 dans le paragraphe 1er d'un article 13 nouveau.

En ce qui concerne le paragraphe 2 de ce nouvel article 13, le Conseil d'Etat propose de le réserver aux dispositions formant le dernier alinéa de l'article 12 du projet gouvernemental. Il préconise toutefois d'aligner le texte sur le libellé de la disposition afférente de l'article 65 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles:

„(2) Le juge peut ordonner, aux frais des contrevenants, le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'ils ont été condamnés pour une des infractions dont question au paragraphe 1er. Le jugement de condamnation fixe le délai qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné doit y procéder. Le jugement peut assortir l'injonction d'une astreinte dont il fixe le taux et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le jugement est exécuté à la requête du Procureur général d'Etat.“

Le troisième aspect de l'article 12 du projet gouvernemental concerne l'attribution de la qualité d'officier de police judiciaire à des agents de l'Administration des ponts et chaussées.

Le Conseil d'Etat tient une fois de plus à marquer ses réserves les plus nettes face au foisonnement des prérogatives de puissance publique attribuées à toutes sortes de fonctionnaires qui *a priori* n'ont pas les connaissances requises pour procéder dans les formes de la loi à la recherche des infractions et au rassemblement des preuves. Il demande dès lors une nouvelle fois, pour les raisons qu'il a plus amplement développées dans d'autres avis, et qui ont par exemple trait au privilège de juridiction, de renoncer à l'extension des compétences en question au-delà du cadre tracé par l'article 10 modifié du Code d'instruction criminelle.

Dans la mesure où le législateur maintiendrait les compétences de police judiciaire au bénéfice d'agents de l'Etat ne relevant pas du corps de la Police grand-ducale, le Conseil d'Etat se devrait d'insister que les fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire soient désignés par référence à leurs fonctions et grades dans la hiérarchie interne de l'Administration des ponts et chaussées et qu'ils justifient d'une qualification professionnelle à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. Si le principe de cette formation doit être prévu dans la loi formelle (cf. art. 23 de la Constitution), les modalités d'organisation de cette formation pourront être reléguées à un règlement grand-ducal. Dans cette dernière hypothèse, il conviendrait de libeller comme suit l'article 14 qui, selon le Conseil d'Etat, devrait à ce moment être réservé à la question:

„Art. 14. (1) Les fonctionnaires de la carrière du .../ à partir du grade de ... de l'Administration des ponts et chaussées peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et aux règlements pris en son exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officier de police judiciaire.

(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions

pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

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

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

L'article 458 du Code pénal est applicable.“

Les membres de la commission des Travaux publics se rallient à la proposition du Conseil d'Etat de scinder l'article 12 du projet gouvernemental en trois articles distincts.

En ce qui concerne le nouvel article 12, la commission des Travaux publics juge plus opportun de confier à un agent de la carrière du cantonnier le soin de définir les mesures urgentes qu'il juge nécessaires plutôt que de fixer dans un règlement grand-ducal les conditions dans lesquelles des mesures urgentes imposées par la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains peuvent être prises. Cet agent, prêtant serment devant les juridictions nationales, peut ainsi sur le terrain prendre les mesures qui s'imposent.

Le fait de confier cette fonction à un fonctionnaire assermenté ne devrait pas conduire à des abus alors que les actes de celui-ci seront toujours contrôlés a posteriori par le Monsieur le Directeur de l'administration des Ponts et Chaussées et par Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

L'article 12 est amendé par la commission parlementaire pour avoir la teneur suivante:

„Art. 12. Le fonctionnaire autorisé par l'article 14 peut prendre toutes les mesures urgentes imposées par la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains pour empêcher que les constructions, aménagements, signalisations, plantations ou travaux quelconques prévus à l'article 1er qui ont été réalisés sans être couverts par une permission de voirie ou sans observer les conditions de la permission de voirie mettent en danger ou gênent la circulation routière.

L'Administration des ponts et chaussées est autorisée à enlever les enseignes commerciales, panneaux directionnels ainsi que tout autre objet mobilier mis en place sans observer les conditions de la présente loi.

Les frais relatifs aux opérations en question sont à charge des personnes responsables.“

En ce qui concerne le 1er alinéa du nouvel article 13, les membres de la commission parlementaire ont tenu compte des commentaires du Conseil d'Etat en ce qu'il recommandait de citer les articles du projet de loi dont la violation est punissable d'une amende.

Pour le second alinéa le texte proposé par le Conseil d'Etat a été repris sans réserve par la commission des Travaux publics.

L'article 13 est amendé par la commission parlementaire pour avoir la teneur suivante:

„Art. 13. (1) Toute infraction aux dispositions des articles 3, 5, 6 et 8 de la présente loi, des règlements et des arrêtés pris en son exécution, est punie d'une amende de 251 à 12.000 euros.

(2) Le juge peut ordonner, aux frais des contrevenants, le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'ils ont été condamnés pour une des infractions dont question au paragraphe 1er. Le jugement de condamnation fixe le délai qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné doit y procéder. Le jugement peut assortir l'injonction d'une astreinte dont il fixe le taux et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le jugement est exécuté à la requête du Procureur général d'Etat.“

Quant au nouvel article 14, le texte proposé par le Conseil d'Etat a été repris tel quel par la commission des Travaux publics avec les ajouts nécessaires concernant la carrière du fonctionnaire visé.

Au paragraphe 3 le mot „intégralité“ a été remplacé par „intégrité“.

L'article 14 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„Art. 14. (1) Les fonctionnaires de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées qui ont passé avec succès tous les examens de leur carrière peuvent être chargés par le directeur de l'Administration des ponts et chaussées de constater les infractions à la présente loi et aux règlements pris en son exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officier de police judiciaire.

(2) *Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.*

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

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

L'article 458 du Code pénal est applicable.“

Dans son premier avis complémentaire le Conseil d'Etat note d'abord que la commission parlementaire a fait sienne la démarche de revoir la structure et le contenu de l'article 12 du projet gouvernemental et de répartir les dispositions à retenir en définitive sur trois articles distincts.

Concernant plus particulièrement le nouvel article 12, elle a repris dans l'amendement sous examen le texte proposé par le Conseil d'Etat pour ce qui est des alinéas 2 et 3. Quant à l'alinéa 1er, le Conseil d'Etat avait préconisé d'arrêter dans un règlement grand-ducal les conditions selon lesquelles il est permis de prendre les mesures urgentes contre des situations créées en méconnaissance des dispositions relatives aux permissions de voirie, chaque fois que la viabilité de la voie publique ou la sécurité et la commodité de passage des usagers de la route risquent d'être compromises. La Haute Corporation constate que la commission parlementaire préfère à cette approche la voie de décisions administratives individuelles dont elle propose de confier la compétence aux cantonniers des Ponts et Chaussées, au motif que ceux-ci opèrent sous l'autorité hiérarchique du directeur de leur Administration et du ministre des Travaux publics.

Si le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec l'option de concevoir les mesures prévues à l'article 12 sous forme de décisions administratives individuelles, il estime cependant que le pouvoir décisionnel doit être confié à l'autorité politiquement responsable, par ailleurs libre de confier l'exécution matérielle de la décision intervenue aux services administratifs placés sous son autorité. Dans ce même ordre d'idées, les mesures dont question à l'alinéa 2 se conçoivent aussi comme des décisions individuelles.

Le texte de l'article 12 sous examen, désormais article 13 suite à la création d'un nouvel article 9, devra dès lors être modifié comme suit:

„Art. 13. Le ministre peut ordonner toutes les mesures urgentes ...

Il peut décider d'enlever ...

Les frais relatifs ...“.

Les articles 13 et 14, désormais 14 et 15 suite à la création d'un nouvel article 9, ne donnent pas lieu à observations de la part du Conseil d'Etat. La Haute Corporation fait seulement rappeler sa critique en ce qui concerne l'article 15 quant à la prolifération du nombre de fonctionnaires ayant la qualité d'officier de police judiciaire.

Dans son analyse du premier avis complémentaire du Conseil d'Etat, les membres de la commission des Travaux publics décident de suivre l'avis du Conseil d'Etat en ce qui concerne l'article 13 et reprennent la formulation proposée par la Haute Corporation.

Article 15 nouveau (article proposé par la commission des Travaux publics)

Un nouvel article 15 a été inséré dans le projet de loi par les membres de la commission des Travaux publics pour tenir compte des commentaires relatifs au domaine ferroviaire que le Conseil d'Etat avait formulés dans son avis du 7 octobre 2008 lors de l'examen de l'article 14 du projet de loi initial. Cependant, la commission parlementaire n'a pas été jugé opportun d'étendre l'ensemble de la loi aux chemins de fer tel que proposé par le Conseil d'Etat, mais de se limiter à fixer la pratique actuelle qui consiste en ce que le Ministre des Travaux Publics émet les permissions de voirie relatives aux chemins de fer dans les conditions à fixer par les CFL.

Le nouvel article 15, inséré dans le texte de loi par la commission des Travaux publics, prendra la teneur suivante:

„Art. 15. Tous travaux et constructions réalisés le long, en dessous et au dessus des voies de chemin de fer se rapportant à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont soumis à la délivrance d'une permission de voirie par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.“

Dans son premier avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose d'insérer un chapitre V nouveau, intitulé „*Permissions de voirie concernant le domaine ferroviaire*“. Selon la Haute Corporation, il convient de faire figurer sous ce nouveau chapitre V tant l'article 15 sous rubrique qu'une disposition relative au domaine ferroviaire, similaire à celle retenue *in fine* de l'article 8 pour compte du patrimoine routier.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se demande dans son avis complémentaire si, suite à la précision plus poussée des règles légales censées désormais s'appliquer aux permissions de voirie, les intérêts inhérents à la conservation et à la viabilité du domaine ferroviaire sont suffisamment protégés, et si dans les nouvelles conditions l'applicabilité aux besoins spécifiques du domaine ferroviaire des règles prioritairement retenues pour le domaine routier est assurée. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat pose les questions suivantes:

- Quelles sont en particulier les règles de la loi sous objet qui valent pour ce genre de permission tant pour ce qui est du fond que pour ce qui est des formalités à respecter?
- Qu'en est-il de l'intérêt de maintenir la loi du 6 juin 2002 ayant e.a. pour objet de modifier et de compléter la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer?
- Quelle est l'autorité qui est en charge, en ce qui concerne le domaine ferroviaire, des mesures de l'article 12?
- Les dispositions pénales de la loi de 1859 sont-elles encore adaptées aux besoins actuels?
- N'y aurait-il pas intérêt à reprendre sur le métier l'ensemble des dispositions des lois du 17 décembre 1859 et du 10 mai 1995 pour autant que les permissions de voirie y ont trait, tout en y réservant un degré de précision analogue à celui que prévoit la loi en projet en matière de permissions de voirie valables pour le domaine routier?

Toujours selon le Conseil d'Etat, le libellé de l'article 15 proposé par la commission parlementaire devrait au moins se référer au champ d'application de la loi du 10 mai 1995 précitée. En outre, la Haute Corporation est d'avis que la question des distances à respecter par rapport au corps des voies ferrées et équipements techniques des lignes de chemin de fer devrait être clarifiée.

Dans les conditions données et au vu du risque des nombreuses insécurités juridiques que le texte proposé comporte, le Conseil d'Etat ne saurait dispenser le volet ayant trait au domaine ferroviaire du second vote constitutionnel.

Pour les raisons énoncées sous l'intitulé, l'article 15 proposé comme amendement parlementaire en date du 9 février 2009 est supprimé par la commission des Travaux publics.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat note la suppression de l'article 15 par la commission des Travaux publics. Au point 1 de ses observations liminaires, le Conseil d'Etat précise qu'il comprend la volonté des responsables de la voirie routière étatique de faire aboutir le projet de loi sous examen encore au cours de la présente législature, fût-ce au prix de reléguer au second plan les répercussions de leur démarche au domaine ferroviaire. Il note pourtant que, dans ces conditions, les permissions de voirie évolueront séparément, du moins pendant un certain temps et ce jusqu'au moment où les nouvelles dispositions légales en projet auront pu, dans le cadre d'une initiative législative à part, être étendues au chemin de fer. Selon la Haute Corporation, cette approche rompt avec la ligne de conduite suivie depuis 1859 et consistant à appliquer au domaine ferroviaire les règles valables pour la voirie routière, créées par la loi du 13 janvier 1843, assimilation qui va jusqu'à retenir la compétence du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions pour délivrer les permissions de voirie concernant le chemin de fer.

Le Conseil d'Etat déplore cette césure, alors qu'il ne s'agit pas là du modèle d'une bonne manière de légiférer. Enfin, la Haute Corporation donne encore à considérer que, dans la mesure où le nouveau régime légal s'appliquera exclusivement au domaine routier de l'Etat, il n'est pas possible d'abroger la loi précitée de 1843 à laquelle renvoie la loi du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer, à moins que le législateur n'entende purement et simplement abandonner le régime des permissions de voirie pour les aménagements et constructions réalisés à une distance déterminée des voies ferrées (cf. observations du Conseil d'Etat relatives à l'article 17).

Article 16 (article 13 du projet gouvernemental)

Cet article définit les règles à appliquer aux dossiers qui au moment de l'entrée en vigueur du présent projet de loi sont en voie d'instruction et aux plans d'aménagement particuliers qui sont autorisés, mais dont la réalisation n'est pas encore terminée.

Dans son avis, la Haute Corporation constate que les auteurs du projet de loi sous rubrique prévoient de maintenir provisoirement en vigueur la validité des permissions de voirie délivrées sous l'égide de la législation actuelle, le délai pour les adapter au nouveau cadre légal étant de cinq ans. Une exception est prévue pour les permissions relatives à la signalisation directionnelle qui doivent être actualisées sans délai.

Le Conseil d'Etat note également que les dispositions légales en projet s'appliquent par ailleurs à toute modification d'une permission de voirie en cours de validité ainsi qu'aux demandes dont la procédure d'octroi n'a pas encore abouti.

Quant au fond, les dispositions en question ne donnent pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat propose la rédaction suivante:

„Art. 15. Les permissions de voirie délivrées en application de la loi modifiée du 13 janvier 1843 sur la compétence des tribunaux pour juger les contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes, ou en application de la loi du 16 août 1967 précitée ou encore en application de la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat restent en vigueur pour la durée de leur validité sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Ce délai est ramené à six mois pour les permissions de voirie concernant la signalisation directionnelle.

Les permissions de voirie visées à l'alinéa ci-avant ne peuvent être prolongées ou modifiées que dans le respect des conditions prévues aux articles qui précèdent.

Les demandes en instance au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi doivent être mises en conformité avec les articles qui précèdent en vue de la délivrance de la permission de voirie sollicitée. Il en est de même des demandes de permissions de voirie individuelle prévues à l'article 6, paragraphe 2, même si une permission de voirie préliminaire a été délivrée dans les conditions de l'alinéa 1 ci-avant.

Les membres de la commission des Travaux publics décident de reprendre le texte proposé par le Conseil d'Etat et d'en faire l'article 16.

Comme le libellé du texte coordonné est conforme à la proposition du Conseil d'Etat, ce dernier ne revient plus dans son premier avis complémentaire sur l'article 16 (initialement article 13) sous rubrique.

Article 17 (article 14 du projet gouvernemental)

Cet article abroge certaines lois qui ne sont plus d'application et règle le renvoi d'autres lois aux textes abrogés. Il se trouve en effet que d'autres lois prennent référence à ces textes, comme:

- la loi du 2 août 1939 créant des servitudes de visibilité pour la voirie de l'Etat et des communes;
- la loi du 17 décembre 1859 déterminant la police des chemins de fer.

Selon le Conseil d'Etat, les dispositions des alinéas 1 et 3 de l'article 14 du projet gouvernemental sont superfétatoires comme étant redondantes par rapport aux principes généraux du droit et doivent par conséquent être supprimées.

Quant aux lois à abroger en vertu de l'alinéa 2 le Conseil d'Etat hésite à suivre les auteurs du projet de loi. Il note tout d'abord que, pour des raisons légistiques, il suffit d'abroger la loi initiale dont l'intitulé doit préciser qu'il s'agit d'une loi modifiée.

Quant au fond, et abstraction faite de l'intérêt de maintenir en vigueur les lois dont l'abrogation est prévue pour les besoins des dispositions transitoires de l'article 14 ci-avant, le Conseil d'Etat ne voit pas d'inconvénient à une abrogation pure et simple de la loi modifiée du 17 juin 1976. Il donne pourtant à considérer qu'outre le volet des „*autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes*“ la loi modifiée de 1843 comporte également un volet „*compétences des tribunaux pour juger les contraventions en matière de grande voirie*“ qui ne semble *a priori* pas affecté par le nouveau régime légal en matière de permissions de voirie.

Par ailleurs, il y a lieu d'évaluer l'intérêt de donner suite aux propositions du Conseil d'Etat quant à une harmonisation du régime spécial des permissions de voirie en matière d'utilisation du domaine routier (et ferroviaire) par les installations et ouvrages électriques, gaziers, de télécommunications, ainsi que, le cas échéant, d'approvisionnement et d'évacuation de l'eau. A cet égard, se pose notamment

la question de l'abrogation de la loi du 6 juin 2002 modifiant et complétant 1) 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) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer. Par ailleurs, le régime légal sous objet se répercutera directement sur les dispositions de la loi précitée du 18 décembre 1859 traitant des permissions de voirie requises en matière de chemin de fer. C'est ainsi que la Haute Corporation se demande s'il n'y aurait pas lieu d'aligner les dispositions concernées (cf. notamment article 2) aux exigences projetées pour les permissions de voirie valables sur le domaine routier de l'Etat? Enfin, les règlements grand-ducaux précités du 14 octobre 1963, du 30 avril 1966 et du 29 octobre 1968 devront être remplacés alors que les règles relatives aux plans d'alignement auront changé foncièrement suite à l'entrée en vigueur de la loi en projet.

En attendant les réponses utiles aux questions soulevées, le Conseil d'Etat s'abstiendra de formuler une proposition de texte.

Il attire cependant l'attention sur la nécessité de prévoir les modifications à retenir également à l'intitulé de la loi en projet.

La commission des Travaux publics décide de suivre l'avis du Conseil d'Etat et de reformuler l'article 14 du projet de loi initial et qui deviendra l'article 17. Ainsi les alinéas 1 et 3 ont été supprimés comme étant superfétatoires.

Ayant estimé qu'il n'est pas recommandé d'harmoniser le régime des permissions de voirie en relation avec la mise en place des différents types d'infrastructures publiques et d'inclure le domaine ferroviaire dans le nouveau régime légal des permissions de voirie, la commission parlementaire propose de renoncer à l'abrogation des lois du 6 juin 2002 et du 17 décembre 1859.

Par conséquent, l'article 17 est amendé par les membres de la commission des Travaux publics pour avoir la teneur suivante:

„Art. 17. Sont abrogés:

- *les articles 4 et 5 de la loi modifiée du 13 janvier 1843 portant sur la compétence des tribunaux pour juger des contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des perturbations le long des routes;*
- *la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat et les règlements pris en son exécution.“*

Dans son premier avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la commission parlementaire a maintenu les lois des 17 décembre 1859 et 6 juin 2002. Cette option est motivée par la commission des Travaux publics à un double titre. D'abord, la commission entend renoncer à l'harmonisation du régime des permissions de voirie en ce qui concerne son application aux infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel. Ensuite, elle entend ne pas inclure le domaine ferroviaire dans le nouveau régime légal des permissions de voirie.

Le Conseil d'Etat estime que le texte coordonné joint aux amendements fait droit à la première raison, mais il se doit de constater que l'extension au patrimoine ferroviaire du dernier alinéa de l'article 8 tout comme l'insertion du nouvel article 15 ne sont pas en ligne avec l'argumentaire précité.

Quant à l'abrogation des seuls articles 4 et 5 de la loi précitée du 13 janvier 1843, la commission parlementaire a tenu compte d'une observation du Conseil d'Etat reprise dans son avis du 7 octobre 2008. Toutefois, la réponse proposée fait abstraction du fait que dorénavant les infractions en matière de permission de voirie ont la qualité de délits au vu du taux des amendes pénales retenues à l'article 13. Les articles 1er, 6 et 7 de la loi de 1843 qu'il est prévu de maintenir font référence à des contraventions. Le Conseil d'Etat recommande vivement de faire concorder sur ce point la loi atrophie de 1843 et la loi en projet.

Au regard des observations formulées par ailleurs dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat note que l'abrogation de la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat ne donne pas lieu à objection. Toutefois, il n'est pas permis d'abroger par une loi des normes juridiques d'une valeur hiérarchique inférieure. Le deuxième tiret devra dès lors, sous peine d'opposition formelle, se limiter à l'abrogation de la seule loi visée.

Enfin, et sans préjudice de ses observations ci-avant quant à l'alignement de la loi de 1859 aux nouvelles règles en projet en ce qui concerne le régime des permissions de voirie s'appliquant au domaine ferroviaire, le Conseil d'Etat continue à s'interroger sur le bien-fondé du maintien de la loi

précitée du 6 juin 2002 dont il cherche vainement les motifs dans le commentaire relatif aux amendements qu'il est proposé d'apporter à l'article 14 devenant article 17 dans le texte coordonné.

Suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, les membres de la commission des Travaux publics décident de renoncer au premier tiret de l'article 17 à l'abrogation des seuls articles 4 et 5 de la loi modifiée du 13 janvier 1843 portant sur la compétence des tribunaux pour juger des contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des perturbations le long des routes.

En ce qui concerne le second tiret de l'article 17 sous rubrique, la commission parlementaire tient compte de l'opposition formelle émise par le Conseil d'Etat.

L'article 17 est amendé par la commission parlementaire pour avoir la teneur suivante:

„Art. 17. Sont abrogées:

- la loi modifiée du 13 janvier 1843 portant sur la compétence des tribunaux pour juger des contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des perturbations le long des routes;*
- la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat.“*

Le Conseil d'Etat note dans son deuxième avis complémentaire que les membres de la commission des Travaux publics ont omis de réagir à son observation tendant à l'abrogation de la loi du 6 juin 2002 modifiant et complétant 1) 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) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer.

L'abrogation de la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat ne donne pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

Quant à l'abrogation de la loi du 13 janvier 1843 portant sur la compétence des tribunaux pour juger des contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes en lieu et place d'une abrogation des seuls articles 4 et 5 de cette loi prévue par les amendements précités du 9 février 2009 demande par contre les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat.

Contrairement à son commentaire afférent, la Haute Corporation constate que la commission parlementaire n'a pas renoncé à l'abrogation desdits articles, mais qu'elle prévoit l'abrogation de l'intégralité de la loi de 1843.

Le Conseil d'Etat estime que cette abrogation intégrale peut apparaître comme logique dans la mesure où le régime légal des permissions de voirie pour le domaine routier de l'Etat est visé, alors que la loi en projet est censée remplacer les dispositions de 1843. Or, du moment que de l'avis de la commission parlementaire il est fait abstraction des incidences du nouveau régime légal en place sur le domaine ferroviaire, le Conseil d'Etat est d'avis que les références de la loi modifiée de 1859 sur la loi de 1843 requièrent le maintien en vigueur de cette loi pour les besoins des permissions de voirie valant pour les chemins de fer. Or, la Haute Corporation rappelle que l'abrogation de la loi de 1843 supprime la base légale de ces permissions. A moins d'accepter dès lors que les aménagements et constructions réalisés le long du réseau ferré soient exempts de l'obligation de permission de voirie, le Conseil d'Etat propose de maintenir en vigueur le régime légal de 1843 pour les besoins du chemin de fer en attendant l'entrée en vigueur de la loi complémentaire annoncée à ce sujet au titre du commentaire relatif à l'intitulé.

Dans la mesure où la commission parlementaire souhaite dès lors maintenir à titre transitoire l'actuel régime des permissions de voirie pour les besoins des chemins de fer, il conviendrait selon le Conseil d'Etat de réserver le libellé suivant à l'article 17 du nouveau texte coordonné:

„Art. 17. A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, la loi modifiée du 13 janvier 1843 portant sur les compétences des tribunaux pour juger des contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes cesse de produire ses effets en matière de permissions de voirie concernant la voirie routière de l'Etat.

La loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat est abrogée.“

Lors de l'examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, la commission du Développement durable décide d'adopter la proposition de texte faite par la Haute Corporation.

Article 18 (article 15 du projet gouvernemental)

Cet article modifie l'alinéa 3 de l'article 4 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.

Dans son avis du 7 octobre 2008, le Conseil d'Etat rappelle d'abord qu'il avait fait remarquer à l'endroit des articles 6 et 8, qu'il y aurait avantage à en structurer différemment le contenu afin d'en assurer une meilleure délimitation par rapport à la loi précitée de 1967. En effet, selon le Conseil d'Etat, cette délimitation aura avantage à se faire le long d'une ligne de séparation réservant à la loi de 1967 tout ce qui a trait aux zones *non aedificandi* le long des axes de la grande voirie ainsi que le long des contournements d'agglomérations et tronçons routiers de raccordement entre les échangeurs autoroutiers et la voirie normale de l'Etat. Il en sera possible de limiter le champ d'application de la loi en projet aux dispositions concernant directement les permissions de voirie. Le Conseil d'Etat laisse par ailleurs à la Chambre des députés le suivi à réserver à une autre de ses propositions relatives à la façon de cerner la notion des contournements d'agglomérations qu'il a formulée à l'endroit de l'article 2. Les dispositions à retenir, le cas échéant, devraient également avoir leur place dans la loi de 1967.

Dans les conditions données, il y aurait lieu selon le Conseil d'Etat de revoir et de compléter comme suit les dispositions modificatives de l'article 4 de la loi de 1967 prévues à l'article 15 du projet de loi initial (article 17 selon la Haute Corporation). Si le Conseil d'Etat est par ailleurs suivi quant à sa proposition d'énumérer l'ensemble des contournements routiers d'agglomérations dans un relevé à insérer dans un article „...bis“ nouveau de la loi de 1967, il y aura lieu de compléter l'article sous rubrique, dont il fait suivre une proposition de texte, par un paragraphe 2 prévoyant l'insertion de ce relevé dans cet article „...bis“:

„Art. 17. Les trois premiers alinéas de l'article 4 de la loi précitée du 16 août 1967 sont remplacés par le texte suivant:

„Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de cette voirie et il ne peut, à quelque titre que ce soit, être établi d'autres accès à ce domaine que ceux qui sont ou seront aménagés par l'Etat, en application de l'alinéa 1 de l'article 3. La même interdiction s'applique aux contournements d'agglomérations et aux tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat.

Les riverains de ces domaines ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains de la voirie normale de l'Etat, particulièrement du droit d'accès.

Des constructions aux travaux autres que ceux exécutés dans l'intérêt de la voirie de l'Etat ne peuvent se faire qu'à une distance de vingt-cinq mètres pour les axes routiers relevant de la grande voirie et de quinze mètres pour les contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat à des conditions faisant respecter les prescriptions qui précèdent. La largeur des zones non aedificandi en question est comptée à partir de la limite du domaine public.

A l'intérieur de la distance de respectivement vingt-cinq ou quinze mètres, les travaux nécessaires d'entretien et de conservation de constructions existantes sont sujets à permission de voirie. Tous autres travaux de construction et de transformation sont défendus, y compris

- l'aménagement de places de parcage pour compte d'établissements commerciaux, artisanaux, industriels ou administratifs, publics ou privés;*
- la construction de voies de desserte;*
- la réalisation d'aires de stockage de tout genre.“ “*

La commission des Travaux publics a tout d'abord pallié à une omission au premier paragraphe en insérant le mot „loi“ avant le mot „précitée“.

Ensuite et en vu de maintenir un parallélisme entre l'article 8 de la présente loi et la loi du 16 août 1967, sont visés au troisième alinéa de l'article 4 de la loi du 16 août 1967 les travaux exécutés „pour le compte de l'Etat ou en vertu des dispositions de l'article 6, alinéa 4 de la présente loi“. Au même paragraphe, les membres de la commission des Travaux publics ont décidé de remplacer le terme „aux“ par le terme „ou“.

L'article 15 du projet de loi initial, devenant article 18 suite à la création de quelques nouveaux articles, est amendé par la commission parlementaire pour avoir la teneur suivante:

„Art. 18. Les trois premiers alinéas de l'article 4 de la loi précitée du 16 août 1967 sont remplacés par le texte suivant:

„Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de cette voirie et il ne peut, à quelque titre que ce soit, être établi d'autres accès à ce domaine que ceux qui sont ou seront aménagés par l'Etat, en application de l'alinéa 1 de l'article 3. La même interdiction s'applique aux contournements d'agglomérations et aux tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat.

Les riverains de ces domaines ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains de la voirie normale de l'Etat, particulièrement du droit d'accès.

Des constructions ou travaux autres que ceux exécutés pour le compte de l'Etat ou en vertu des dispositions de l'article 6, alinéa 4 de la présente loi, ne peuvent se faire qu'à une distance de vingt-cinq mètres pour les axes routiers relevant de la grande voirie et de quinze mètres pour les contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat à des conditions faisant respecter les prescriptions qui précèdent. La largeur des zones non aedificandi en question est comptée à partir de la limite du domaine public.

A l'intérieur de la distance de respectivement vingt-cinq ou quinze mètres, les travaux nécessaires d'entretien et de conservation de constructions existantes sont sujets à permission de voirie.

Tous autres travaux de construction et de transformation sont défendus, y compris

- l'aménagement de places de parcage pour compte d'établissements commerciaux, artisanaux, industriels ou administratifs, publics ou privés;*
- la construction de voies de desserte;*
- la réalisation d'aires de stockage de tout genre.“ “*

Comme le Conseil d'Etat a été suivi dans ses propositions de texte formulées dans son avis du 7 octobre 2008, l'article 18 ne donne plus lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

Article 19 nouveau (article proposé par la commission des Travaux publics)

En vue de faire droit aux commentaires du Conseil d'Etat à l'article 2 concernant les contournements de localités, la commission des Travaux publics a décidé d'insérer un nouvel article 19 dans le texte de loi qui vise à citer tous les contournements de localités.

Le nouvel article 19 prendra la teneur suivante:

„Art. 19. Est ajouté un nouvel article 6bis à la loi modifiée du 16 août 1967.

„Le programme contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant:

- le contournement de Bous sur la N2 entre les PK 18,500 et 19,570;*
- le contournement de Sandweiler sur la N2 entre les giratoires de Sandweiler Ouest et de Sandweiler Est et sur la N28 entre le giratoire de Sandweiler Est et le PK 0,800;*
- le contournement Sud de Bridel sur le CR181 entre les PK 6,400 et le rond-point du Bürgerkräüz;*
- le contournement de Bertrange sur la N35 entre le giratoire de Grevelsbarrière sur la N5 et le giratoire de la rue de l'industrie sur la N34;*
- la N34 entre le giratoire du Tossebiërg sur la N6 et le giratoire de Helfenterbruck sur la N5;*
- le by-pass de la Bourmicht entre le giratoire de la Bourmicht sur la N34 et le PK 2,980 sur le CR230;*
- la N32 entre PK 5,640 sur le CR110 et PK 6,125 sur le CR174;*
- le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre le rond-point Biff et le PK 33,180;*
- le contournement de Junglinster sur la N11 entre le PK 12,200 et le PK 15,100.“ “*

L'insertion d'un relevé des contournements routiers d'agglomérations et des tronçons de liaison entre la grande voirie et la voirie normale de l'Etat en lieu et place d'une définition de la notion de contournement fait suite à une proposition afférente du Conseil d'Etat figurant dans son avis du 7 octobre 2008.

Le Conseil d'Etat apprécie cette option qui, pour ce qui est de son contenu, ne donne pas lieu à observation.

Quant à la rédaction de l'article en question, le Conseil d'Etat propose

- de remplacer dans la phrase introductive le mot „modifiée“ par „précitée“ en écrivant: „... à la loi précitée du 16 août 1967“;
- de faire précéder le texte du nouvel article 6bis de la loi du 16 août 1967 par l'indication usitée „Art. 6bis.“ et d'ajouter entre les mots „programme“ et „contournements“, l'article „des“, le texte se lisant dès lors comme suit:

„Art. 6bis. Le programme des contournements d'agglomérations ...“;
- d'écrire „ouest“, „est“ et „sud“, au deuxième et troisième tirets, les points cardinaux s'écrivant tant dans la forme du nom que dans celui de l'adjectif avec une lettre initiale minuscule, à moins qu'il ne s'agisse de noms propres;
- d'ajouter au mot „giratoires“ une lettre „s“ finale, à l'endroit où le terme est utilisé pour la première fois au deuxième tiret;
- de définir le contournement de Bertrange sans référence à un nom de rue donné par les autorités communales à un des tronçons aboutissant à l'une des extrémités du contournement („rue de l'industrie“; cf. à ce sujet l'observation dans l'avis du 7 octobre 2008 concernant l'avenue J.F. Kennedy à Luxembourg-Kirchberg);
- de remplacer au sixième tiret le terme anglais „by-pass“ par sa traduction française ou par un libellé décrivant autrement la situation et pouvant s'énoncer par exemple „tronçon reliant le giratoire de la Bourmicht sur la N34 et le PK 2,980 sur le CR230“.

Les membres de la commission des Travaux publics tiennent compte de l'ensemble des propositions de modifications faites par le Conseil d'Etat dans son premier avis complémentaire.

De plus, le terme „le giratoire de la rue de l'industrie sur la N34“ a été remplacé au quatrième tiret par le terme „sa jonction avec la N34“. Enfin, le terme „le by-pass de la Bourmicht entre“ a été supprimé au sixième tiret et remplacé par le terme „la voie de liaison reliant“.

En tenant compte de ce qui précède, l'article 19 est amendé par la commission parlementaire pour avoir la teneur suivante:

„Art. 19. Est ajouté un nouvel article 6bis à la loi précitée du 16 août 1967.

„Art. 6bis. Le programme contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant:

- *le contournement de Bous sur la N2 entre les PK 18,500 et 19,570;*
- *le contournement de Sandweiler sur la N2 entre les giratoires de Sandweiler ouest et de Sandweiler est et sur la N28 entre le giratoire de Sandweiler est et le PK 0,800;*
- *le contournement sud de Bridel sur le CR181 entre les PK 6,400 et le rond-point du Bürgerkräiz;*
- *le contournement de Bertrange sur la N35 entre le giratoire de Grevelsbarrière sur la N5 et sa jonction avec la N34;*
- *la N34 entre le giratoire du Tossebiérg sur la N6 et le giratoire de Helfenterbruck sur la N5;*
- *la voie de liaison reliant le giratoire de la Bourmicht sur la N34 au CR230 au PK 2,980;*
- *la N32 entre PK 5,640 sur le CR110 et PK 6,125 sur le CR174;*
- *le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre le rond-point Biff et le PK 33,180;*
- *le contournement de Junglinster sur la N11 entre le PK 12,200 et le PK 15,100.“ “*

Les modifications que la commission parlementaire a proposé d'apporter au texte de l'article 19 ne donnent pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation, sauf que le Conseil d'Etat fait remarquer dans son deuxième avis complémentaire qu'il n'a pas été tenu compte de sa proposition rédactionnelle concernant la phrase introductive du futur article 6bis de la loi du 16 août 1967 et consistant à écrire le début de phrase comme suit:

„Art. 6bis. Le programme des contournements d'agglomérations ...“.

Dans le cadre de l'examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, les membres de la commission du Développement durable donnent suite à la proposition rédactionnelle concernant la phrase introductive du futur article *6bis* de la loi du 16 août 1967.

Article 20 nouveau (article 18 nouveau proposé par le Conseil d'Etat)

En renvoyant à son observation afférente à l'endroit de l'intitulé, le Conseil d'Etat propose dans son avis du 7 octobre 2008 de compléter le projet de loi sous examen *in fine* par un article nouveau permettant de citer la loi sous une forme abrégée.

Selon le Conseil d'Etat cet article pourra être libellé comme suit:

„Art. 18. La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en utilisant les termes „loi du ... relative au régime des permissions de voirie“.

Lors de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat, les membres de la commission des Travaux publics décident de rajouter un article 20 nouveau au projet de loi et dont la teneur est celle de l'article 18 telle que proposée par la Haute Corporation.

Le Conseil d'Etat ayant été suivi dans ses propositions de texte formulées dans son avis du 7 octobre 2008, l'article 20 nouveau ne donne pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Chapitre Ier. *Champ d'application et définitions*

Art. 1er. (1) Sans préjudice des règles légales concernant l'utilisation de la voie publique et des interdictions non aedificandi que grèvent certaines parties du domaine routier de l'Etat et les propriétés riveraines, tous aménagements, signalisations ou travaux quelconques au-dessus, en dessous ou le long de la voirie de l'Etat ainsi que toute construction et toute plantation le long de cette voirie à une distance inférieure aux limites fixées par la présente loi doivent au préalable avoir fait l'objet d'une permission de voirie.

(2) Les permissions de voirie sont délivrées par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre.

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

- Alignement d'une route: La ligne correspondant soit à la limite extérieure du trottoir, soit, à défaut de trottoir, à la limite extérieure de l'accotement de la route.
- Recul antérieur: La distance minimale mesurée perpendiculairement à l'axe de la route entre l'alignement de la route et le point le plus proche de la façade antérieure de la maison.
- Déclivité des accès: La pente longitudinale pour la construction des rampes d'accès aux garages, des accès individuels carrossables, des voies d'accès collectifs et des chemins privés ou publics.
- Bande de stationnement: Partie de la chaussée ou l'accotement réservé au stationnement et disposé parallèlement et en bordure directe du couloir de circulation des véhicules.
- Avant-corps: Excroissances des édifices bâties sur le terrain privé; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les avant-corps dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une surface n'excédant pas de 1/3 la surface de cette façade.

- Balcons: Excroissances en élévation des édifices bâties sur les terrains privés ou s'avançant en porte à faux sur le domaine public; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les balcons dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une largeur ne dépassant pas 70% de la largeur de cette façade. Les balcons s'avançant en porte à faux sur le domaine public doivent avoir une hauteur libre de 4,50 m par rapport à ce domaine public.
- Accotement de la route: La bande adjacente aux voies de circulation comprenant la bande dérasée, les talus, les fossés et les éventuelles voies de service.
- Bande de verdure: Terre-plein planté délimitant les voies de circulation de deux routes adjacentes respectivement la voie charretière d'une route, d'un trottoir, d'une piste cyclable, d'un parking ou d'une autre dépendance de la voirie.
- Prestataire d'un service public: Personnes de droit public ou de droit privé chargées d'un service d'intérêt général.
- Voirie normale de l'Etat: Les routes nationales et les chemins repris ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques.
- Grande voirie: Voirie telle que définie par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.
- Voirie de l'Etat: L'ensemble du réseau routier étatique regroupant la voirie normale de l'Etat et la grande voirie.

Chapitre II. Permissions de voirie concernant la voirie normale de l'Etat

Art. 3. Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer, transformer ou améliorer des édifices, murs ou ponts, poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres aménagements souterrains, réaliser des conduites aériennes, mettre en place des panneaux ou enseignes publicitaires ou entreprendre des aménagements constructifs ou de signalisation dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, faire des plantations ou d'autres travaux quelconques dans, au-dessus ou le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat, soit dans les traversées des agglomérations, soit ailleurs, dans la distance ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Le permissionnaire doit se conformer aux conditions concernant la disposition et la géométrie des accès carrossables ainsi qu'aux autres conditions que prévoit la permission de voirie, et respecter, le cas échéant, les alignements et les reculs.

Art. 4. (1) Mis à part la procédure concernant la fixation d'un plan définitif d'alignement général, décrite au paragraphe 2, un alignement exigeant la cession d'une partie de la propriété privée ne peut être édicté que dans les cas suivants:

- extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voie publique réservées à la circulation des cyclistes et des piétons;
- contraintes inhérentes à un projet de redressement routier d'une traversée d'agglomération qui fait partie de la voirie de l'Etat et qui a été dûment approuvé par l'autorité compétente;
- amélioration des conditions de visibilité dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) A l'initiative du ministre, des tronçons de la voirie normale de l'Etat situés à l'intérieur ou à l'extérieur des agglomérations peuvent, la ou les communes territorialement concernées entendues en leur avis, faire l'objet d'un plan d'alignement général établi selon les règles ci-après:

Le projet du plan d'alignement général élaboré par l'Administration des ponts et chaussées est déposé dans la ou les communes concernées. Endéans les quinze jours après réception du projet, le collège des bourgmestre et échevins de la ou des communes concernées informe le public de ce dépôt par la voie d'affichage apposé dans la commune de la manière usuelle et par un avis publié dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Luxembourg avec indication de la date du dépôt et invitation de prendre connaissance du dossier. Pendant trente jours à compter de l'accomplis-

sement de ces mesures de publicité, le public peut en prendre connaissance et présenter ses observations écrites au collège des bourgmestre et échevins qui les transmettra sous huitaine au Gouvernement.

Le plan définitif d'alignement général est arrêté dans la forme d'un règlement grand-ducal.

(3) Les alignements prévus au paragraphe 1er et les plans d'alignement général prévus au paragraphe 2 sont reconnus d'utilité publique.

Art. 5. La permission de voirie est requise lorsque les constructions, plantations ou travaux, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire, et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en dessous, ont lieu sur la voirie normale de l'Etat.

Elle est également requise lorsque lesdits constructions, plantations ou travaux ont lieu à une distance n'excédant pas 10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique.

Cette distance est portée à 25 mètres pour les routes nationales.

Les transformations aux édifices existants ne modifiant pas l'emprise au sol et respectant la géométrie existante des accès carrossables sont dispensées d'une nouvelle permission de voirie si l'affectation des édifices n'est pas changée par rapport à la situation antérieure.

Toutefois, cette dispense ne s'étend pas aux travaux requis par ces transformations, si ceux-ci comportent une utilisation temporaire du domaine public.

Art. 6. (1) Les conditions dont sont assorties les permissions de voirie autorisant l'accès à la voirie de l'Etat sont fonction:

- de la hiérarchie de la voirie normale;
- des besoins que les accès autorisés sont censés satisfaire.

Ces conditions déterminent les critères d'aménagement de ces accès qui doivent dûment prendre en considération les exigences de sécurité et de commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) Par ordre d'importance croissante, on distingue les catégories d'accès suivantes:

1. l'accès individuel vers une prairie, un champ, une forêt,
2. le raccordement d'un chemin rural, forestier ou syndical,
3. l'accès individuel vers une maison unifamiliale ou bifamiliale,
4. l'accès individuel vers un immeuble comportant plus de deux habitations,
5. l'accès individuel vers un complexe industriel, commercial ou agricole,
6. l'accès individuel vers une station de service ou le ou les locaux exploités par le prestataire d'un service public,
7. l'accès collectif vers un lotissement ou un parking public,
8. l'accès collectif vers une zone commerciale, artisanale ou industrielle,
9. le raccordement d'un chemin communal.

Un accès ne peut servir qu'à la destination pour laquelle il est autorisé. Une permission de voirie ne peut être délivrée que pour une seule catégorie.

Une nouvelle permission de voirie doit être demandée en cas de modification de la destination de l'accès en fonction de laquelle la permission de voirie a été établie ainsi qu'en cas de modification de la géométrie de l'accès.

(3) Une permission de voirie pour l'aménagement de l'accès demandé est seulement délivrée après vérification que la destination desservie par l'accès est conforme aux exigences de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

(4) A moins que la configuration ne s'y oppose, les zones industrielles, artisanales et commerciales sont, en fonction de leur importance, raccordées à la voirie publique de l'Etat par un ou plusieurs accès collectifs de la catégorie 8.

Des accès de la catégorie 6. peuvent être autorisés pour compte des établissements situés dans ces zones.

(5) Pour chaque plan d'aménagement particulier (PAP) établi en exécution de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain une permission de voirie doit être établie en vue d'en définir les aménagements communs, à savoir:

- a) l'emplacement et les caractéristiques géométriques des accès collectifs ou des accès individuels;
- b) les aménagements particuliers de la voie publique qui sont fonction de la conception de l'accès;
- c) les emplacements de stationnement prévus en surface ou en souterrain;
- d) la disposition des couloirs destinés à recevoir les infrastructures d'approche et les points de raccordement aux conduites existantes.

(6) Au cas où certains éléments d'un plan d'aménagement particulier empiètent sur la zone de 10 ou de 25 mètres définie à l'article 5, une permission de voirie complémentaire est requise qui ne sera délivrée que lorsque les travaux qui font l'objet de la permission préliminaire sont achevés ou lorsque du moins leur réalisation est garantie.

Art. 7. L'établissement d'une permission de voirie ne comporte pas de frais pour le bénéficiaire.

Toutefois, si l'intérêt de la qualité de la réparation définitive des endommagements causés à la voirie de l'Etat ou de l'uniformité des équipements de la voirie le requiert, le ministre ordonne la remise en état de la propriété publique ou la mise en place des équipements de la voirie par les soins de l'Administration des ponts et chaussées aux frais du permissionnaire.

Sans préjudice de la gratuité du droit de passage sur le domaine public de l'Etat en matière d'implantation et d'installation des infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel, le ministre fait dépendre l'octroi de la permission de voirie de la prise en charge par le permissionnaire d'une part des frais générés par l'instruction du dossier, par les aménagements et signalisations requis pour rendre la permission effective ou par l'utilisation temporaire du domaine public pendant les travaux autorisés par la permission afférente.

Chapitre III. Permissions de voirie concernant la grande voirie

Art. 8. Quiconque voudra poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres infrastructures souterraines sous une voie publique ou réaliser des conduites aériennes au-dessus d'une voie publique faisant partie de la grande voirie de l'Etat, d'un contournement d'agglomération ou d'un tronçon de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Une permission de voirie est également requise pour les interventions ci-avant dans les zones non aedificandi prévues par l'article 4 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie et d'un fonds des routes ainsi que pour les aménagements suivants à réaliser dans ces zones:

- les chambres de tirage, les chambres à vannes et les regards de visite en rapport avec les infrastructures souterraines dont question à l'alinéa ci-avant;
- les poteaux ou pylônes de lignes aériennes, si la configuration des lieux le permet;
- les infrastructures de transport autres que celles ayant trait à la gestion de la voirie de l'Etat;
- les aménagements extérieurs sur les propriétés privées.

Les travaux et constructions exécutés pour le compte de l'Etat sont dispensés de la permission de voirie prévue par le présent article.

Chapitre IV. Dispositions communes applicables aux permissions de voirie

Art. 9. Le ministre peut assigner aux gestionnaires de réseaux disposant d'un droit légal de passage sur le domaine public de la voirie de l'Etat un couloir précis à l'intérieur duquel ceux-ci sont tenus d'implanter et d'installer leurs infrastructures et équipements tout en leur imposant à cet effet les conditions susceptibles de protéger au mieux le patrimoine routier.

Art. 10. Les permissions de voirie peuvent avoir un effet permanent ou temporaire.

Art. 11. En cas de modifications apportées à la voirie de l'Etat, les frais d'adaptation des aménagements et infrastructures soumis à l'octroi d'une permission de voirie au sens de la présente loi sont à la charge de leurs propriétaires.

Le coût des modifications et équipements posés sous le couvert d'une permission de voirie dans le cadre de travaux concernant la voirie de l'Etat est supporté par celui-ci dans la limite des investissements non encore amortis et du surcoût engendré par des déviations de tracé.

Les adaptations à faire lors du rétablissement des routes coupées par le tracé d'une autoroute sont prises en charge par l'Etat sur une longueur maximale de 250 mètres à partir de l'axe de l'autoroute, si le profil en long, le tracé en plan ou le gabarit des nouvelles routes diffère de la situation existante.

La mise à niveau des couvercles de regard et des grilles d'avaloir se trouvant dans une chaussée relevant de la voirie de l'Etat sont à charge de l'Etat si la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains s'en trouvent affectées.

Art. 12. La décision portant refus d'autorisation est susceptible de recours devant le Tribunal Administratif, qui statue comme juge du fond.

Art. 13. Le ministre peut ordonner toutes les mesures urgentes imposées par la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains pour empêcher que les constructions, aménagements, signalisations, plantations ou travaux quelconques prévus à l'article 1er qui ont été réalisés sans être couverts par une permission de voirie ou sans observer les conditions de la permission de voirie mettent en danger ou gênent la circulation routière.

Il peut décider d'enlever les enseignes commerciales, panneaux directionnels ainsi que tout autre objet mobilier mis en place sans observer les conditions de la présente loi.

Les frais relatifs aux opérations en question sont à charge des personnes responsables.

Art. 14. (1) Toute infraction aux dispositions des articles 3, 5, 6 et 8 de la présente loi, des règlements et des arrêtés pris en son exécution, est punie d'une amende de 251 à 12.000 euros.

(2) Le juge peut ordonner, aux frais des contrevenants, le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'ils ont été condamnés pour une des infractions dont question au paragraphe 1er. Le jugement de condamnation fixe le délai qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné doit y procéder. Le jugement peut assortir l'injonction d'une astreinte dont il fixe le taux et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le jugement est exécuté à la requête du Procureur général d'Etat.

Art. 15. (1) Les fonctionnaires de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées qui ont passé avec succès tous les examens de leur carrière peuvent être chargés par le directeur de l'Administration des ponts et chaussées de constater les infractions à la présente loi et aux règlements pris en son exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officier de police judiciaire.

(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

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

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

L'article 458 du Code pénal est applicable.

Chapitre V. Dispositions finales

Art. 16. Les permissions de voirie délivrées en application de la loi modifiée du 13 janvier 1843 sur la compétence des tribunaux pour juger les contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes, ou en application de la loi du 16 août 1967 précitée ou encore en application de la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limi-

tation des accès à la voirie de l'Etat restent en vigueur pour la durée de leur validité sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Ce délai est ramené à six mois pour les permissions de voirie concernant la signalisation directionnelle.

Les permissions de voirie visées à l'alinéa ci-avant ne peuvent être prolongées ou modifiées que dans le respect des conditions prévues aux articles qui précèdent.

Les demandes en instance au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi doivent être mises en conformité avec les articles qui précèdent en vue de la délivrance de la permission de voirie sollicitée. Il en est de même des demandes de permissions de voirie individuelle prévues à l'article 6, paragraphe 2, même si une permission de voirie préliminaire a été délivrée dans les conditions de l'alinéa 1 ci-avant.

Art. 17. A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, la loi modifiée du 13 janvier 1843 portant sur les compétences des tribunaux pour juger des contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes cesse de produire ses effets en matière de permissions de voirie concernant la voirie routière de l'Etat.

La loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat est abrogée.

Art. 18. Les trois premiers alinéas de l'article 4 de la loi précitée du 16 août 1967 sont remplacés par le texte suivant:

„Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de cette voirie et il ne peut, à quelque titre que ce soit, être établi d'autres accès à ce domaine que ceux qui sont ou seront aménagés par l'Etat, en application de l'alinéa 1 de l'article 3. La même interdiction s'applique aux contournements d'agglomérations et aux tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat.

Les riverains de ces domaines ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains de la voirie normale de l'Etat, particulièrement du droit d'accès.

Des constructions aux travaux autres que ceux exécutés pour le compte de l'Etat ou en vertu des dispositions de l'article 6, alinéa 4 de la présente loi, ne peuvent se faire qu'à une distance de vingt-cinq mètres pour les axes routiers relevant de la grande voirie et de quinze mètres pour les contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat à des conditions faisant respecter les prescriptions qui précèdent. La largeur des zones non aedificandi en question est comptée à partir de la limite du domaine public.

A l'intérieur de la distance de respectivement vingt-cinq ou quinze mètres, les travaux nécessaires d'entretien et de conservation de constructions existantes sont sujets à permission de voirie. Tous autres travaux de construction et de transformation sont défendus, y compris

- l'aménagement de places de parcage pour compte d'établissements commerciaux, artisanaux, industriels ou administratifs, publics ou privés;
- la construction de voies de desserte;
- la réalisation d'aires de stockage de tout genre.“

Art. 19. Est ajouté un nouvel article 6bis à la loi précitée du 16 août 1967.

„**Art. 6bis.** Le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant:

- le contournement de Bous sur la N2 entre les PK 18,500 et 19,570;
- le contournement de Sandweiler sur la N2 entre les giratoires de Sandweiler ouest et de Sandweiler est et sur la N28 entre le giratoire de Sandweiler est et le PK 0,800;
- le contournement sud de Bridel sur le CR181 entre les PK 6,400 et le rond-point du Biirgerkräiz;
- le contournement de Bertrange sur la N35 entre le giratoire de Grevelsbarrière sur la N5 et sa jonction avec la N34;
- la N34 entre le giratoire du Tossebiert sur la N6 et le giratoire de Helfenterbruck sur la N5;
- la voie de liaison reliant le giratoire de la Bourmicht sur la N34 au CR230 au PK 2,980;
- la N32 entre PK 5,640 sur le CR110 et PK 6,125 sur le CR174;

- le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre le rond-point Biff et le PK 33,180;
- le contournement de Junglinster sur la N11 entre le PK 12,200 et le PK 15,100.“

Art. 20. La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en utilisant les termes „loi du ... relative au régime des permissions de voirie“.

Luxembourg, le 11 novembre 2009

Le Rapporteur,
Ali KAES

Le Président,
Fernand BODEN

