



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

P.V. DEVDU 33

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 08 octobre 2014

Ordre du jour :

1. - Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 21 mai 2014 (14h00) et du 24 septembre 2014

- Approbation d'une nouvelle version du procès-verbal de la réunion du 4 juin 2014
2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
3. 6723 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation des projets
- Echange de vues
4. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Marco Schank, M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Frank Vansteenkiste, M. Ricky Wohl, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Alain Bombardella, M. Henri Werdel, de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

M. Romain Spaus, de l'Administration des Ponts et Chaussées

M. Jean Leyder, M. Louis Reuter, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 21 mai 2014 (14h00) et du 24 septembre 2014
Approbation d'une nouvelle version du procès-verbal de la réunion du 4 juin 2014

Les projets de procès-verbaux sous rubrique sont approuvés.

2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 3 juin 2014. Cet avis fait suite aux huit amendements parlementaires qui avaient été adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 23 avril 2014.

L'amendement 1^{er} portait sur l'article 2 initial (nouvel article 1^{er}). Dans cet amendement, la Commission du Développement durable se bornait à donner suite à l'opposition formelle émise par le Conseil d'Etat dans son avis du 22 octobre 2013, avis dans lequel il avait insisté à ce que la définition du terme « véhicule » soit remplacée par celle figurant dans la directive 2011/82/UE, ceci afin que le champ d'application de la directive soit strictement respecté. Le nouveau libellé de la définition du véhicule ne donne pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

Par ailleurs, il a été donné suite à une autre observation du Conseil d'Etat concernant la définition de la « requête automatisée », en précisant que la procédure d'accès en question vaut tant pour les autres Etats membres de l'Union européenne que pour tous autres « pays participants ». Tout en notant que l'ajout constitue une copie conforme de l'article 3, point m) de la directive en question, le Conseil d'Etat suggère de rendre cette notion plus compréhensible en écrivant « pays tiers participants ». La Commission décide de suivre cette suggestion. Ainsi, le nouvel article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1^{er} - Définitions

Au sens de la présente loi on entend par:

- a) „véhicule“, tout véhicule motorisé, y compris les motocycles, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises ;*
- b) „Etat membre de l'infraction“, l'Etat membre de l'Union européenne où l'infraction a été commise;*
- c) „Etat membre d'immatriculation“, l'Etat membre de l'Union européenne où est immatriculé le véhicule avec lequel l'infraction a été commise;*
- d) „requête automatisée“, une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs ou de tous les Etats membres de l'Union européenne ou pays tiers participants ;*
- e) „point de contact national“, autorité compétente désignée pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules ;*

- f) „détenteur du véhicule“, la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'Etat membre d'immatriculation ;
- g) „excès de vitesse“, le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l'Etat membre de l'infraction, en fonction de la route et du type de véhicule concernés ;
- h) „non-port de la ceinture de sécurité“, le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l'utilisation obligatoire d'un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules et au droit de l'Etat membre de l'infraction ;
- i) „franchissement d'un feu rouge“, le fait de ne pas s'arrêter à un feu rouge, ou à tout autre signal d'arrêt équivalent, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction ;
- j) „conduite en état d'ébriété“, le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de l'alcool, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction ;
- k) „conduite sous l'influence de drogues“, le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de drogues ou d'autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction ;
- l) „non-port du casque“, le fait de ne pas porter de casque, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction ;
- m) „circulation sur une voie interdite“, le fait de circuler illicitement sur une partie de la chaussée, par exemple une bande d'arrêt d'urgence, une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison de congestions ou de travaux, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction ;
- n) „usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule“, le fait d'utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction.

*

L'amendement 2 tenait compte des observations du Conseil d'Etat concernant le contenu et l'agencement de l'article 3 initial (nouvel article 2). Le texte amendé donne lieu aux observations rédactionnelles suivantes de la part de la Haute Corporation :

- il est proposé de rédiger comme suit la phrase introductive du paragraphe 1^{er} : « (1) Pour autant que le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat membre de l'infraction, les infractions suivantes sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l'article 4, paragraphe 2 : ... ». La Commission fait sienne cette suggestion ;
- aux points b) à h) du même paragraphe, il faut se référer à l'article pertinent « de la loi précitée du 14 février 1955 ». La Commission fait sienne cette suggestion ;
- au point e), les termes « conformément à l'article 12 » sont à remplacer par « prévues à l'article 12 ». La Commission fait sienne cette suggestion ;
- au paragraphe 2, il convient de viser les infractions commises, le cas échéant, sur le territoire d'un « pays tiers participant ». En outre, le Conseil d'Etat est d'avis que les références prévues sont erronées et qu'il y a lieu de parler des infractions visées « aux points a) à g) du paragraphe 1^{er} ». Dès lors, le Conseil d'Etat propose de réserver le libellé suivant au paragraphe 2 : « (2) Pour autant que les infractions visées aux points a) à g) du paragraphe 1^{er} sont commises sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers participant au moyen d'un véhicule immatriculé au Luxembourg, elles sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l'article 4, paragraphe 1^{er} ». La Commission fait

sienne cette suggestion, sauf à maintenir la référence aux points g) à n) de l'article 1^{er} qui, à son avis, est correcte ;

- le paragraphe 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf à écrire « ... *commises dans un Etat membre de l'Union européenne ou dans un pays tiers participant, autre que celui où le véhicule est immatriculé* ». La Commission fait sienne cette suggestion.

Au regard de ce qui précède, le nouvel article 2 se lira donc comme suit :

Art. 2 - Infractions susceptibles de donner lieu à l'échange d'informations

(1) Pour autant que le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat membre de l'infraction, les infractions suivantes sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l'article 4, paragraphe 2 :

- a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- b) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ;
- c) le défaut pour le conducteur d'un véhicule de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait pour le conducteur d'un véhicule de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué considérés comme contraventions en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ;
- d) l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ;
- e) le fait de commettre comme conducteur d'un véhicule un des délits ou une des contraventions graves prévues à l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 ;
- f) le défaut pour le conducteur d'un véhicule de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un véhicule de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué considérés comme contraventions en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ;
- g) le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée considéré comme contravention en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ;
- h) le fait d'utiliser un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule considéré comme contravention en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) Pour autant que les infractions définies aux points g) à n) de l'article 1^{er} sont commises sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers participant au moyen d'un véhicule immatriculé au Luxembourg, elles sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l'article 4, paragraphe 1^{er}.

(3) La présente loi ne porte pas préjudice à la recherche, par d'autres moyens légaux, d'informations relatives aux infractions en matière de sécurité routière, *commises dans un Etat membre de l'Union européenne ou dans un pays tiers participant, autre que celui où le véhicule est immatriculé.*

Le Conseil d'Etat constate que l'amendement 3 portant sur l'article 4 initial (nouvel article 3) suit largement les suggestions qu'il a formulées dans son avis du 22 octobre 2013. Sur le plan rédactionnel, il propose d'écrire les termes « Directeur général » et « Procureur général d'Etat » avec une lettre initiale minuscule. La Commission fait sienne cette proposition et le nouvel article 3 se lira comme suit :

Art. 3 - Point de contact national

Les fonctionnaires affectés ou détachés à l'unité désignée à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale assument la fonction de point de contact national, sans préjudice des attributions dévolues par la loi au procureur général d'Etat et aux procureurs d'Etat.

*

L'amendement 4 portant sur l'article 5 initial (nouvel article 4) avait pour objet de suivre la remarque du Conseil d'Etat qui affirmait que la loi luxembourgeoise ne peut pas imposer aux autres Etats membres de l'UE engagés dans l'échange d'informations prévu par la directive 2011/82/UE d'utiliser le système EUCARIS. Le nouveau texte se limite donc à prévoir l'application de ce système seulement pour les informations à transmettre par les autorités luxembourgeoises au point de contact national de l'Etat membre de l'infraction qui en fait la demande. Cet amendement appelle les commentaires suivants de la part du Conseil d'Etat :

- au paragraphe 1^{er}, il faut compléter le texte en visant « *les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni, et des pays tiers participants, ...* ».
- cette observation vaut aussi pour l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 où il faut écrire : « *(2) Les requêtes effectuées ... auprès du point de contact national de l'Etat membre ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé, se font à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule en question* » ainsi que dans le cadre du paragraphe 3 où il est proposé d'écrire : « *(3) La transmission des données effectuée par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 au point de contact national de l'Etat membre, ou du pays tiers participant où l'infraction a été commise, est faite à partir ...* » ;
- tout en renvoyant à ses considérations à l'endroit de l'amendement 7, le Conseil d'Etat propose de modifier l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er}, ainsi que l'alinéa 2 du paragraphe 2 du nouvel article 4. L'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 4 se lira dès lors ainsi : « *Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête respectent l'annexe I de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive.* ». Le libellé de l'alinéa 2 du paragraphe 2 devra se lire : « *Ces requêtes sont effectuées dans le respect de l'annexe I de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive et des procédures décrites ...* ».

La Commission fait sienne l'intégralité des suggestions du Conseil d'Etat. Elle constate en outre qu'une erreur de renvoi s'est glissée dans le libellé de cet article. En effet, la référence à l'article 3 dans le dernier alinéa du paragraphe 2 est erronée. La phrase doit se lire : « *Les données obtenues dans le cadre de ces requêtes sont utilisées aux seules fins d'identifier le responsable d'une ou de plusieurs des infractions visées à ~~l'article 3~~ l'article 2.* ». Il s'agit

en l'occurrence d'une simple adaptation engendrée par la suppression de l'article 1^{er} du projet gouvernemental initial.

Le nouvel article 4 se lira donc comme suit :

Art. 4 - Procédure pour l'échange d'informations entre États membres

(1) *Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres États membres de l'Union européenne, hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :*

a) les données relatives aux véhicules

b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête respectent l'annexe I de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive.

Pour être recevables, les requêtes en question doivent comporter le numéro d'immatriculation complet du véhicule.

(2) *Les requêtes effectuées par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 auprès du point de contact national de l'Etat membre ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé, se font à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule en question.*

Ces requêtes sont effectuées dans le respect de l'annexe I de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive et des procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière.

Les données obtenues dans le cadre de ces requêtes sont utilisées aux seules fins d'identifier le responsable d'une ou de plusieurs des infractions visées à ~~l'article 3~~ l'article 2.

(3) *La transmission des données effectuée par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 au point de contact national de l'Etat membre, ou du pays tiers participant où l'infraction a été commise, est faite à partir du « Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire » (EUCARIS) conformément à la loi du 19 février 2004 portant approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.*

*

L'amendement 5 portant sur l'article 6 initial (nouvel article 5) ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat quant au fond. Quant à la forme, pour ce qui est du libellé de l'alinéa 3, la Haute Corporation propose d'écrire « Procureur d'Etat » avec une lettre initiale minuscule. Par ailleurs, en fin de phrase de cet alinéa, il y a lieu de se référer de surcroît aux pays tiers participants en écrivant « ... *ou dans une des langues officielles de l'État membre de l'Union européenne ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé* ».

La Commission fait siennes ces suggestions. Elle constate en outre qu'une erreur de renvoi s'est glissée dans le libellé de cet article. En effet, la référence à l'article 3 au premier alinéa est erronée. Cet alinéa doit se lire : « *Le propriétaire ou le détenteur du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à ~~l'article 3~~ l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée.* ». Il s'agit en l'occurrence d'une simple adaptation engendrée par la suppression de l'article 1^{er} du projet gouvernemental initial.

Le nouvel article 5 se lira donc comme suit :

Art. 5 – Lettre de notification relative à l'infraction

Le propriétaire ou le détenteur du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à ~~l'article 3~~ l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée.

Les informations communiquées comprennent, conformément au droit national, les conséquences juridiques de ladite infraction sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du droit luxembourgeois.

Cette information est donnée par le procureur d'Etat territorialement compétent dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans une des langues officielles de l'Etat membre de l'Union européenne ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé.

Elle doit comprendre toutes les informations pertinentes, notamment la nature de l'infraction, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la disposition légale non respectée, la sanction et, le cas échéant la procédure judiciaire, correspondante ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

*

L'amendement 6 portant sur l'article 7 initial (nouvel article 6) avait pour objet de tenir compte des observations formulées par la Commission nationale pour la protection des données dans son avis du 25 juillet 2013 ainsi que par le Conseil d'Etat dans son avis du 22 octobre 2013, ceci afin de garantir une meilleure protection des données à caractère personnel des propriétaires et détenteurs de véhicules par le biais desquels une infraction routière a été commise. Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la commission parlementaire évite d'aborder la question de la transposition de la décision-cadre 2008/977/JAI du 27 novembre 2008 relative à la protection des données à caractère personnel traitées dans le cadre de la coopération policière et judiciaire en matière pénale par un renvoi direct aux articles 24 à 32 de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière ainsi qu'à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Ainsi, toute référence dans le projet de loi à la décision-cadre 2008/977/JAI est écartée, référence à laquelle le Conseil d'Etat s'était opposé formellement dans son avis du 22 octobre 2013. Comme déjà indiqué dans cet avis, le Conseil d'Etat conçoit les difficultés de transposition de cette décision-cadre, et il s'était déclaré d'accord avec le principe d'une solution permettant « une réponse satisfaisante, au moins dans le contexte sous examen ».

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat est d'accord pour lever son opposition formelle au regard de la version amendée du nouvel article 6. Pour des raisons d'ordre légistique, il demande de faire abstraction des parenthèses entourant les numéros des paragraphes auxquels le texte sous examen se réfère. Par ailleurs, il y a lieu d'écrire correctement « à la

deuxième phrase ». La commission parlementaire fait siennes ces remarques et l'article 6 se lira comme suit :

Art. 6 - Protection des données

(1) Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la présente loi est effectué à des fins de prévention, de recherche et de constatation des infractions pénales ou administratives relevant de son champ d'application et se fait conformément aux articles 24 à 32 de la décision 2008/615/JAI précitée, ainsi qu'à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(2) Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel transmises dans le cadre de la présente loi, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'Etat membre de l'infraction, par l'intermédiaire de l'autorité de contrôle instituée à l'article 17 paragraphe 2 de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Par dérogation à la deuxième phrase de l'alinéa 5 du paragraphe 2 précité, la personne concernée est informée du résultat du contrôle effectué conformément à l'article 31 de la décision 2008/615/JAI précitée, y compris de la base juridique justifiant le traitement.

*

Dans son avis du 22 octobre 2013, le Conseil d'Etat avait préconisé d'insérer une formule permettant la transposition dynamique des actes délégués pris par la Commission européenne en application de la directive 2011/82/UE. Les membres de la commission parlementaire ont suivi cette recommandation et ont inséré ces dispositions par le biais de l'amendement 7 dans un article 7 nouveau. Tout en notant, dans son avis complémentaire, que la commission parlementaire a suivi sa proposition, le Conseil d'Etat pourrait également se déclarer d'accord avec une transposition par voie de référence de l'annexe et des éventuels actes délégués venant modifier celle-ci. Cette approche permettrait de faire abstraction de l'annexe dans le texte légal. Le Conseil d'Etat propose de s'inspirer à cet égard de l'approche retenue dans la loi du 9 juillet 2013 modifiant la loi du 15 décembre 2010 relative à la sécurité des jouets. Cette façon de procéder requiert, en plus de l'insertion à l'article 7 du texte coordonné des dispositions relatives à la transposition dynamique des actes délégués, éventuellement pris par la Commission européenne en application des articles 9 et 10 de la directive 2011/82/UE pour modifier l'annexe I de cette dernière, une disposition renvoyant à la publication de cette annexe au Journal officiel de l'Union européenne, qui devra avoir sa place à l'article 4, paragraphe 2, alinéa 2 du texte coordonné. Si le Conseil d'Etat est suivi sur ce point, la rédaction de l'article 7 devra être adaptée comme suit :

Art. 7 - Adaptations de l'annexe de la directive 2011/82/UE

Les modifications de l'annexe I de la directive 2011/82/UE s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions publie un avis au Mémorial, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte délégué publié au Journal officiel de l'Union européenne.

La Commission décide de suivre cette proposition.

*

L'amendement 8 avait pour objet la suppression de l'article 8 initial qui, dans la version gouvernementale du projet de loi, prévoyait son entrée en vigueur à une date dorénavant révolue. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Les responsables du Ministère rappellent que la Cour de justice de l'Union européenne a, par un arrêt du 6 mai 2014, annulé la directive 2011/82/UE que le projet de loi sous rubrique a pour objet de transposer, tout en maintenant ses effets en vigueur pendant un délai maximal de 12 mois. La raison de cette annulation est que la base légale invoquée de l'article 87, paragraphe 1^{er} du Traité sur le fonctionnement de l'Union ayant trait à la coopération policière est erronée, étant donné que la finalité poursuivie par la directive relève de l'amélioration de la sécurité des transports dont question à l'article 91, paragraphe 1^{er} sous c).

Dans son avis complémentaire du 3 juin 2014, le Conseil d'Etat fait savoir que cette annulation de la directive n'affranchit pas les Etats membres de l'Union européenne de l'obligation d'en assurer la transposition dans leur droit national. Ceci implique que la directive annulée devra être transposée. Dans un second temps, lorsque la nouvelle directive sera adoptée, la loi de transposition devra être modifiée afin de s'accorder avec la nouvelle future directive.

3. 6723 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du débat sous rubrique.

Elle rappelle qu'afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes a décidé en 2005 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. En date du 20 avril 2009, ce seuil a été élevé à 10 millions d'euros. La liste des nouveaux projets d'infrastructure doit être soumise à l'approbation de la Chambre des Députés permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La Commission de Contrôle de l'exécution budgétaire doit garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros. Pour chaque projet dépassant les 40 millions d'euros, une loi spéciale devra être élaborée.

Conformément à cette procédure, la Commission du Développement durable examine la liste des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés en vue de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds d'investissement. Cette liste est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

Présentation des projets du Fonds du Rail

Projet Luxembourg-Hollerich, Rue de la Déportation : Construction d'un nouveau bâtiment pour les entités décisionnelles et différentes équipes du Service Maintenance Infrastructure

Pour les détails de ce projet, il est renvoyé au document repris en annexe 2 (projet 41) du présent procès-verbal.

En janvier 2012, suite à une restructuration, le Service Maintenance Infrastructure a été créé au sein de l'organigramme des CFL. Ce service regroupe plusieurs entités auparavant disparates. Il a donc été jugé opportun, pour des raisons de synergie et d'efficacité, de regrouper au sein d'un seul et unique bâtiment, le personnel actuellement réparti dans six bâtiments différents.

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet, il peut être retenu ce qui suit :

- le coût de l'ensemble du projet à l'actuel niveau d'études APS est estimé à quelque 18.000.000 euros. Ce prix comprend la construction du bâtiment ainsi que l'aménagement des alentours. Le coût de démolition des bâtiments existants, qui n'auront plus de nouvelle affectation, n'est pas compris dans ce montant ;
- si ce projet reçoit l'aval de la Chambre des Députés, les études APD pourraient avoir lieu en 2015. Les travaux pourraient être entamés fin 2016 pour une mise à disposition en 2019 ;
- le personnel appelé à travailler dans le nouveau bâtiment a été impliqué dans les décisions relatives à l'affectation future des différents locaux. Dans ce contexte, il faut savoir que parmi les 370 personnes qui occuperont ce bâtiment, seules 104 seront sédentaires, les autres faisant partie des équipes de maintenance itinérantes ;
- le terrain retenu fait partie d'une zone d'activités destinée à regrouper les établissements à caractère commercial, artisanal ou industriel qui, de par leur dimension ou leur fonction, ne sont pas compatibles avec les zones d'habitation ;
- le parking qui sera rattaché au bâtiment ne sera pas conçu pour les voitures privées des membres du personnel, mais uniquement pour les voitures de service. Cependant, étant donné que ces voitures de service seront en déplacement au cours de la journée, des places de parkings seront libérées et donc disponibles pour d'éventuels visiteurs. Dans ce contexte, il est à noter que le site a été retenu, notamment parce qu'il sera facilement accessible par les transports publics ;
- le bâtiment situé dans la Rue d'Alsace sera démoli, au regard de son état de vétusté. Une partie du terrain sera utilisée pour la construction de la *Fixerstuff* ;
- lors de la conception du nouveau bâtiment, il sera procédé à une analyse de faisabilité et d'opportunité d'installation de systèmes d'énergies renouvelables.

Réseau ferré luxembourgeois : Mise en œuvre de mesures antibruit

Pour les détails de ce projet, il est renvoyé au document repris en annexe 3 (projet 47) du présent procès-verbal.

La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement est le pilier sur lequel repose le projet sous rubrique. Cette directive a été transposée en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 2 août 2006 portant application de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Sur base de cette législation, l'Administration de l'environnement a établi une cartographie stratégique du bruit puis a mis en place, en mai 2010, un Plan d'action de lutte contre le bruit des grands axes ferroviaires de plus de 60.000 passages de trains par an. Ce Plan d'action est le document ayant servi de base à la mise en œuvre des mesures antibruit sur le réseau ferré luxembourgeois.

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet, il peut être retenu ce qui suit :

- certaines mesures antibruit ont déjà été prises indépendamment du Plan d'action. Dans ce contexte, il faut savoir que le bruit est une donnée systématiquement prise en compte

lors de la détermination des conditions d'exploitation de nouvelles infrastructures de transport ferroviaire ;

- le coût d'investissement par kilomètre des mesures antibruit est extrêmement difficile à évaluer, étant donné qu'un des paramètres importants de ce coût est représenté par les travaux préparatoires à réaliser avant l'installation des murs de protection (ex : accotements) ;
- la détermination de valeurs limites déclenchant des actions de lutte contre le bruit est laissée à la discrétion des autorités compétentes des différents pays membres. Les valeurs limites retenues pour le Grand-duché du Luxembourg s'inspirent fortement des valeurs applicables en Allemagne. Celles-ci ont été déterminées en tenant compte des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé tout en restant dans le cadre de ce qui est réalisable à l'heure actuelle. Les valeurs limites retenues pour le Luxembourg sont les suivantes :
 - le seuil dont le dépassement engendre d'office l'élaboration d'un premier plan d'action:
 - $L_{den} \geq 70 \text{ dB(A)}$ et
 - $L_{night} \geq 60 \text{ dB(A)}$
 - le seuil à viser à long terme et dont le dépassement actuel peut engendrer la mise en œuvre de mesures de réduction de bruit dans le cadre des plans d'action
 - $L_{den} \geq 65 \text{ dB(A)}$ et
 - $L_{night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

L_{den} est un indice de bruit moyen représentatif pour une journée de 24 heures, évalué sur une année complète et pour lequel la soirée est pénalisée de 5 dB(A) et la période de nuit est pénalisée de 10 dB(A).

L_{night} est un indice de bruit moyen représentatif pour une nuit de 8 heures, évalué sur une année complète.

C'est la limite L_{night} de 60 dB(A) qui a été retenue pour l'analyse de l'impact sonore.

- les valeurs limites servent à l'identification de zones de gestion de bruit pour lesquelles des plans d'action doivent être élaborés. Ces zones sont déterminées selon le dépassement d'une valeur limite ainsi qu'en fonction d'une conjugaison de facteurs dont notamment le nombre de personnes affectées ou la présence d'infrastructures sensibles. La mise en œuvre des plans d'action est hiérarchisée selon ces critères et modulée selon les crédits budgétaires disponibles. La ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg-Esch/Alzette est le tronçon qui sera traité en priorité, en tant qu'axe ferroviaire de plus de 60.000 passages de trains par an. Dans une seconde phase, les voies de chemin de fer sur lesquelles sont enregistrés plus de 30.000 passages de trains par an seront pris en considération ;
- le modèle de calcul retenu pour l'évaluation du bruit ne tient pas compte des cumuls de bruits (bruit ferroviaire, bruit routier, bruit aéroportuaire). Dans ce modèle, seul le bruit ferroviaire est donc pris en compte ;
- eu égard à la densité de population dans les agglomérations traversées par la ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg-Esch/Alzette, un membre de la commission parlementaire doute du chiffre peu élevé de seulement 4.000 personnes qui seraient exposées à un bruit dépassant les valeurs-limite fixées dans le Plan d'action. Les responsables des CFL informent qu'une évaluation du niveau de bruit a été faite sur un total de 16.000 personnes, mais que 12.000 d'entre elles se trouvaient en dessous du seuil sonore maximal ;
- en ce qui concerne la vérification de l'efficacité des mesures antibruit, celle-ci est réalisée par un bureau d'études agréé, par le biais de mesures sur le terrain. L'expérience

passée a cependant d'ores et déjà pu démontrer l'efficacité de telles mesures. Suite à une question afférente, il est précisé que les bénéfices sont très difficiles à évaluer car ils dépendent de la source du bruit ;

- lors du choix entre les 4 variantes possibles, il faut veiller à mettre en balance plusieurs facteurs afin d'opérer un choix réfléchi : coût du matériau, efficacité des mesures antibruit, aspect urbanistique et esthétique, coût de l'entretien, possibilité de recyclage,...

*

Les cinq autres projets sont des projets classiques de renouvellement d'installations existantes. Il s'agit de projets de nature purement technique, nécessités par l'usure normale du matériel :

- Gare de Luxembourg. Secteur Centre. Renouvellement des appareils de voie ;
- Gare de Luxembourg. Modernisation des installations de traction électrique ;
- Ligne de Pétange à Esch/Alzette. Renouvellement des installations de traction électrique ;
- Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Renouvellement de divers tronçons de voie ;
- Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Modernisation d'appareils de voie.

4. **Divers**

Les prochaines réunions de la Commission du Développement durable sont planifiées comme suit :

- le 21 octobre à 14h00 : présentation des plans d'urgence et d'évacuation en relation avec des accidents majeurs sur le réseau des CFL ;
- le 22 octobre à 10h30 : continuation de la présentation des grands projets d'infrastructure ;
- le 23 octobre à 09h00 : échange de vues au sujet de la question des Archives nationales (demande de mise à l'ordre du jour de la sensibilité politique *déi Lénk*, réunion jointe avec la Commission de la Culture) ;
- le 23 octobre à 10h30 : présentation du plan pluriannuel d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et échange de vues sur le budget de l'exercice 2015.

Luxembourg, le 22 octobre 2014

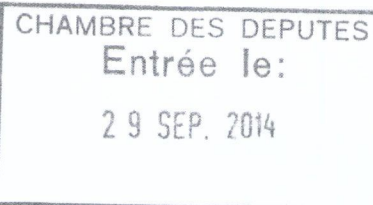
La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE 1



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures



Références:

Luxembourg, le 16 septembre 2014

NOUVELLE PROCEDURE LEGISLATIVE CONC. L'OPTIMISATION DU SUIVI FINANCIER DES GRANDS PROJETS > EUR 10 mio

**Liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés
permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds
d'investissement.**

2014/2015

Fonds d'investissements publics administratifs

Caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg

Château de Sanem, rénovation

Hémicycle à Kirchberg – assainissement énergétique façade et toiture

Fonds d'investissements publics scolaires

CNFCPC Centre - Transformation du Lycée technique à Bonnevoie

Lycée technique de Bonnevoie – nouveau bâtiment

Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Centre intégré pour personnes âgées – Sud

Centre pour réfugiés Hélier à Weilerbach, rénovation et assainissement

Fonds des routes

N7 – Couloir multimodal entre Ettelbruck et Diekirch

Fonds du rail

Luxembourg-Hollerich. Rue de la Déportation. Construction d'un nouveau bâtiment pour les entités décisionnelles et différentes équipes du Service Maintenance Infrastructure

Gare de Luxembourg. Secteur Centre. Renouvellement des appareils de voie

Gare de Luxembourg. Modernisation des installations de traction électrique

Ligne de Pétange à Esch/Alzette. Renouvellement des installations de traction électrique

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Renouvellement de divers tronçons de voie

Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Modernisation d'appareils de voie

Réseau ferré luxembourgeois. Mise en œuvre de mesures antibruit

ANNEXE 2

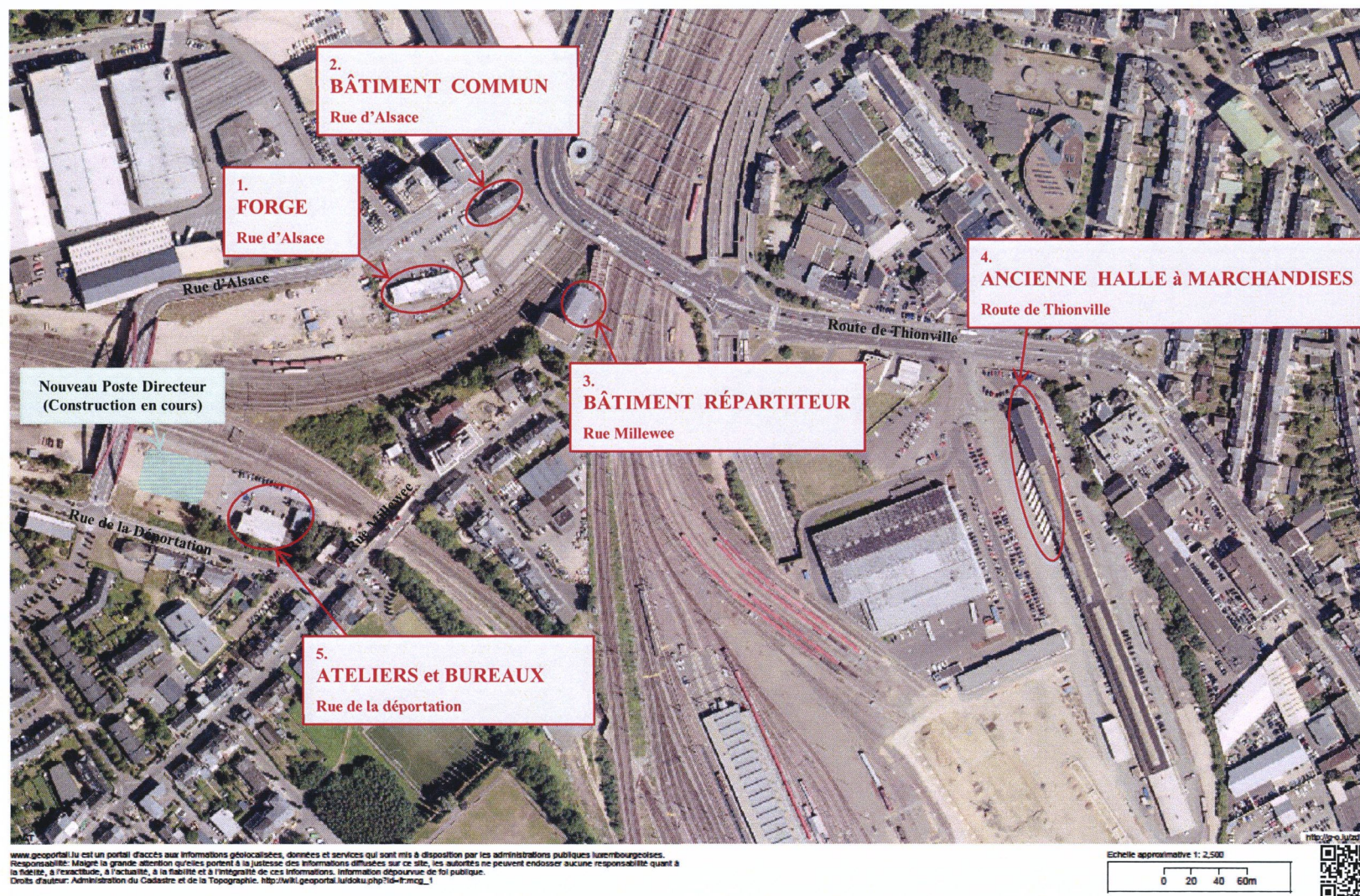
Proposition 41

**Luxembourg-Hollerich. Rue de la Déportation.
Construction d'un nouveau bâtiment pour les entités décisionnelles
et différentes équipes du Service Maintenance Infrastructure (MI).**

**A. Bâtiments actuellement
utilisés par les agents
du Service MI à regrouper.**

Bâtiments actuellement utilisés:

Site Gare de Luxembourg



Bâtiments actuellement utilisés:

Site Gare de Bettembourg



1. Bâtiment «Forge»

Site : Gare de Luxembourg, Rue d'Alsace

Utilisation actuelle : Equipe BGT (bâtiment et génie technique)



Surface totale m2: 639

Date de construction: 1950

Destination future:

démolition
(site prévu pour
« Fixerstuff »)



2. Bâtiment Commun

Site : Gare de Luxembourg, Rue d'Alsace

Utilisation actuelle : Equipe BGT, S21(signalisation) et B21(voie)



Surface totale m2: 715

Date de construction: 1950

Destination future:

démolition
(vétuste)

3. Bâtiment Répartiteur Site : Gare de Luxembourg, Rue Millewee

Utilisation actuelle : Bureaux techniques et administratifs du Service MI



Surface totale m2: 754

Date de construction: 1950

Destination future:

location à d'autres
Services CFL

4. Ancienne halle à marchandises

Site : Gare de Luxembourg, Route de Thionville

Utilisation actuelle : Equipes T2 et Transcom (télécommunications)



Surface totale m2: 715

Date de construction: 1950

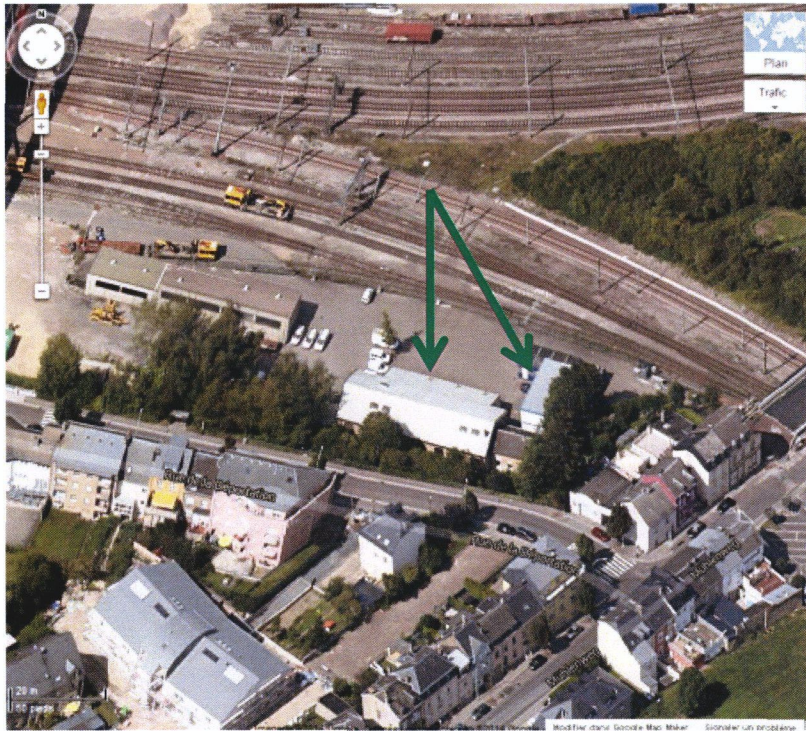
Destination future:

démolition
(dans le cadre de la
nouvelle N3 projetée)

5. Ateliers et bureaux

Site : Gare de Hollerich, Rue de la déportation

Utilisation actuelle : Ateliers et bureaux administratifs de l'Unité MI-E (énergie)



Surface totale m2: 175
668

Date de construction: 2000
1945

Destination future:

démolition
(site pour nouveau
bâtiment MI)

6. Bâtiment voyageurs (partie)

Site : Gare de Bettembourg

Utilisation actuelle : Bureaux de l'Unité MI-CST (unité contrôle-commande, signalisation et télécommunications)



Surface totale m2: 375

Date de construction: 1859

1^{er} agrandissement: 1888

2^e agrandissement: 1953

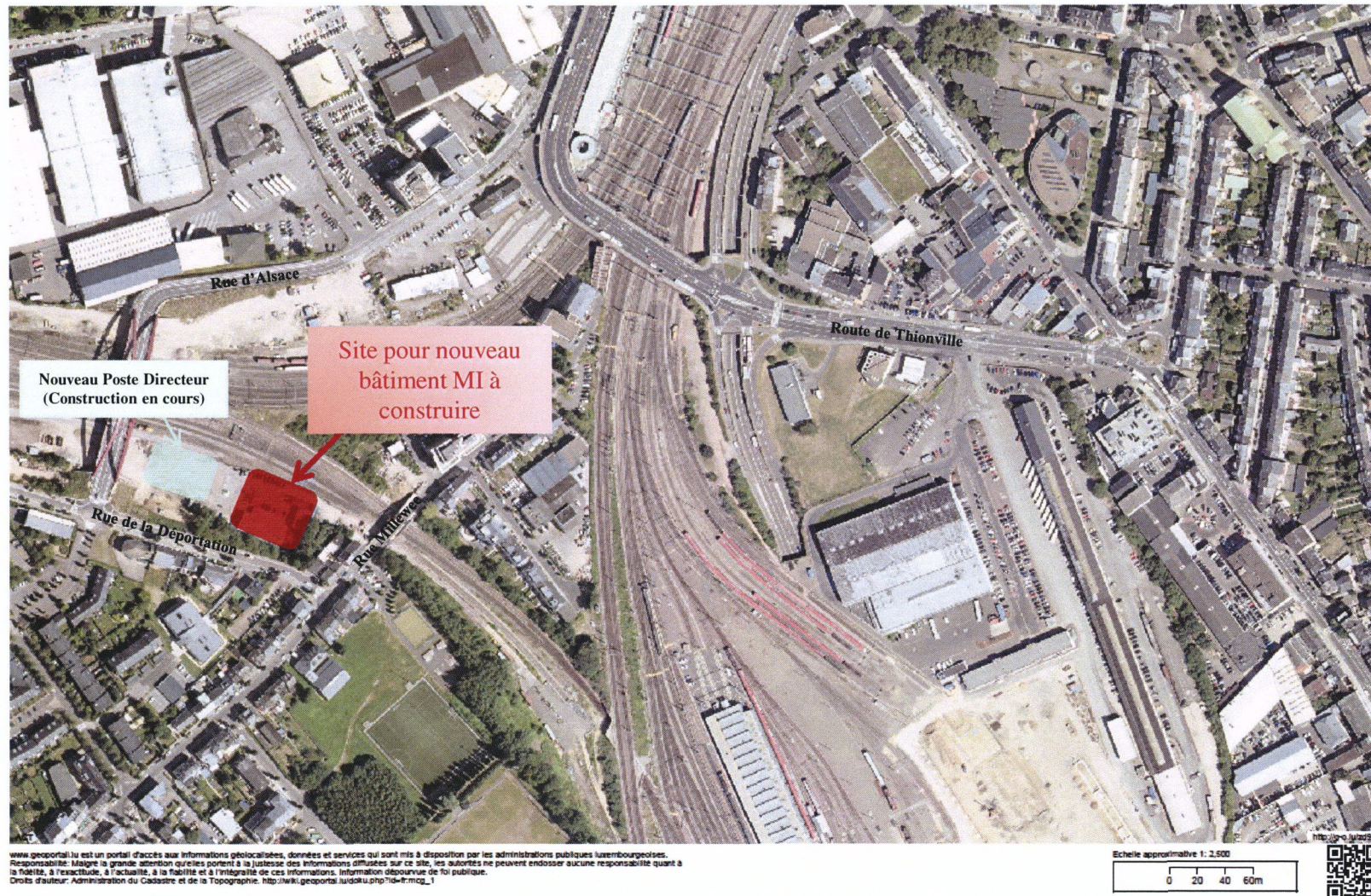
Destination future:

location à d'autres
Services CFL ou à
des tiers

B. Nouveau bâtiment à construire.

Nouveau bâtiment:

Site Gare de Luxembourg



Bâtiment Maintenance Infrastructure



Nouveau bâtiment MI

Site : Gare de Hollerich, Rue de la déportation



Surface totale m2: 6359

Nbr agents : 370



Commission du Développement durable

ANNEXE 3

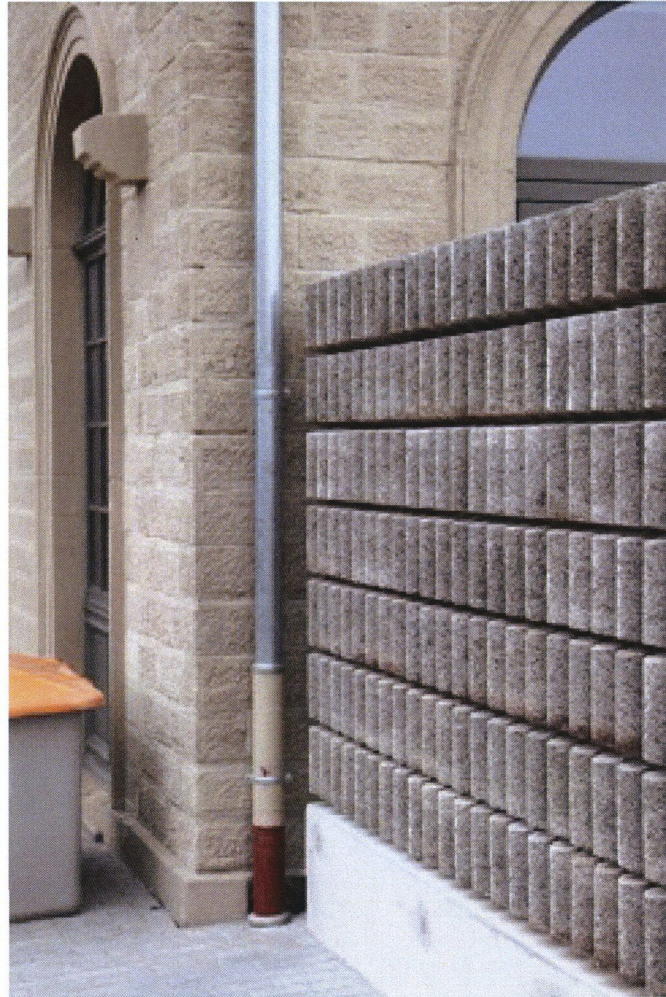
Proposition 47

**Réseau ferré luxembourgeois.
Mise en œuvre de mesures antibruit.**

Mur antibruit en panneaux absorbants



Mur antibruit en béton-bois



Mur antibruit en système mixte (Z)

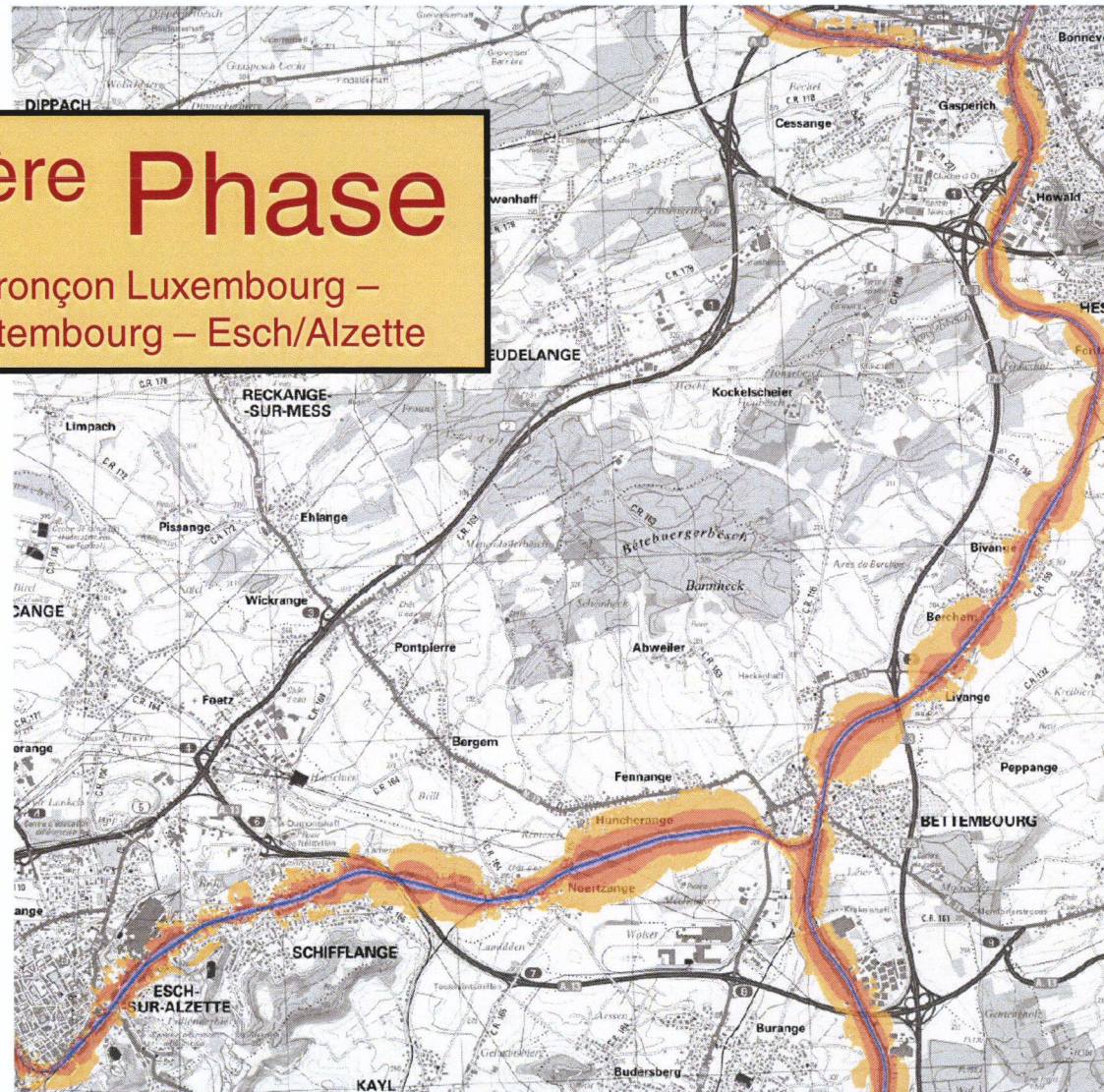


Mur antibruit en gabions

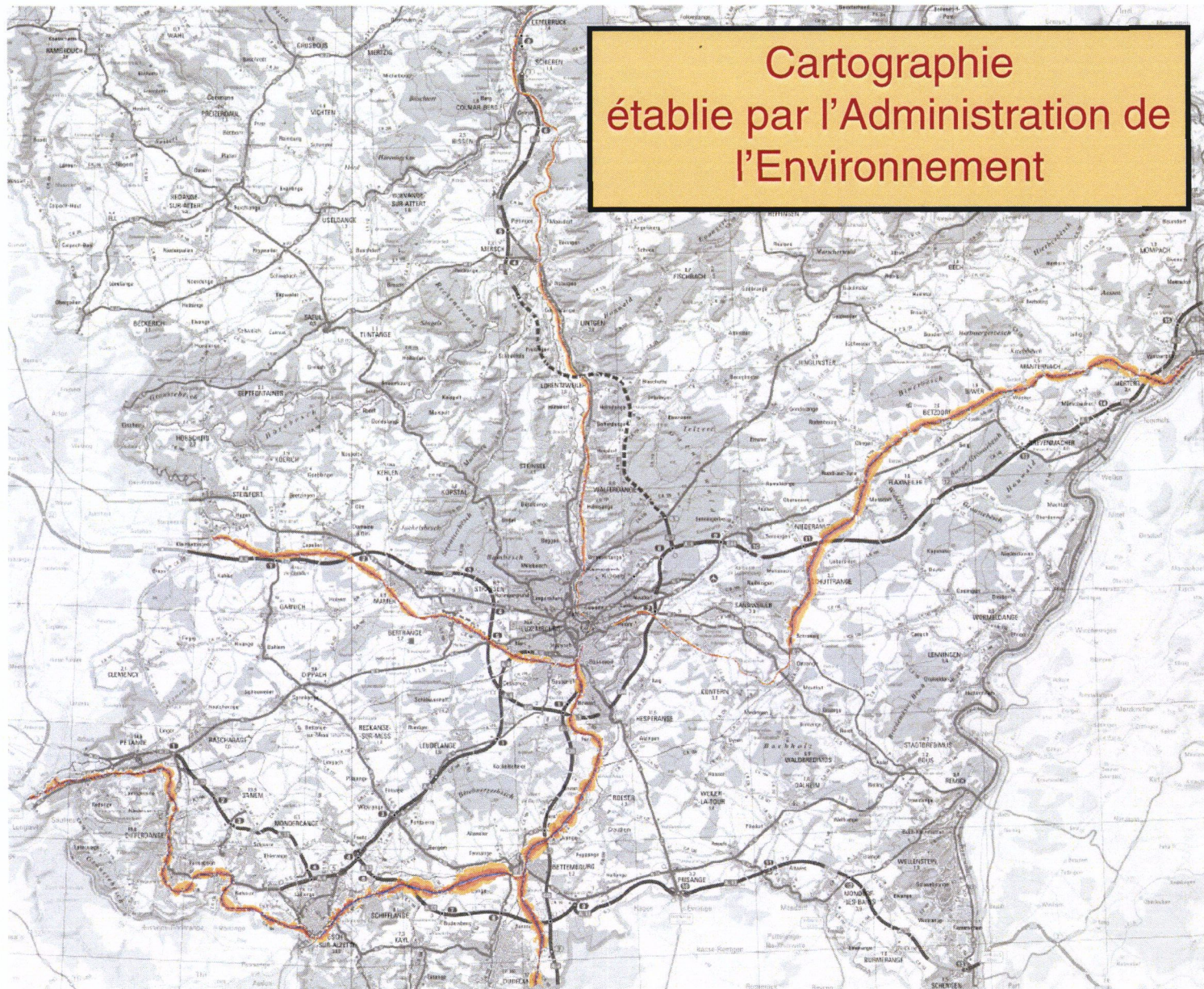


1^{ère} Phase

tronçon Luxembourg –
Bettembourg – Esch/Alzette



Mise en œuvre de mesures antibruit



Commission du Développement durable