



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 4773

Projet de loi portant transposition en droit luxembourgeois en matière de construction de routes de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

Date de dépôt : 16-02-2001

Date de l'avis du Conseil d'État : 03-07-2001

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
16-02-2001	Déposé	4773/00	<u>3</u>
14-06-2001	1) Amendement gouvernemental (14.6.2001) 2) Exposé des motifs	4773/01	<u>20</u>
03-07-2001	Avis du Conseil d'Etat (3.7.2001)	4773/02	<u>27</u>
25-10-2005	Retrait du rôle de la Chambre des Députés Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Premier Ministre (25.10.2005)	4773/03	<u>34</u>

4773/00

N° 4773

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

portant transposition en droit luxembourgeois en matière de construction de routes de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

* * *

*(Dépôt: le 16.2.2001)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (8.2.2001)	1
2) Exposé des motifs.....	2
3) Texte du projet de loi	4
4) Commentaire des articles	12

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Travaux Publics est autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant transposition en droit luxembourgeois en matière de construction de routes de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Palais de Luxembourg, le 8 février 2001

La Ministre des Travaux Publics
Erna HENNICOT-SCHOEPGES

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

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

Les principes de la réglementation communautaire se présentent comme suit:

1. Elle introduit deux listes de projets relevant d'une évaluation.

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

La liste 2 comprend les projets qui – n'ayant pas des incidences notables dans tous les cas – sont soumis à une évaluation, lorsque les Etats membres considèrent qu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Afin de déterminer ceux de ces projets à soumettre à une évaluation, les Etats membres peuvent fixer des seuils et critères et/ou procéder à un examen cas par cas. Pour ce faire, ils tiennent compte des critères de sélection pertinents définis dans la directive (procédure de „screening“).
2. Les projets en question sont soumis à une procédure d'autorisation et à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences avant l'octroi d'une autorisation.
3. Le maître de l'ouvrage fournit les informations visées par la directive dans la mesure où les Etats membres considèrent ces informations comme appropriées à un stade donné de la procédure d'autorisation et que l'on peut raisonnablement exiger du maître de l'ouvrage qu'il rassemble lesdites informations.

Le maître de l'ouvrage est habilité à solliciter préalablement auprès des autorités compétentes un avis sur le contenu et l'étendue des informations à préciser et à fournir en vue de l'évaluation (procédure de „scoping“).
4. Les Etats membres peuvent exiger du maître de l'ouvrage qu'il présente, entre autres, des solutions de remplacement aux projets pour lesquels il a l'intention d'introduire une demande.
5. Les autorités susceptibles d'être concernées par un projet sont habilitées à délivrer leur avis sur les informations fournies par le maître de l'ouvrage et sur la demande d'autorisation.
6. La demande d'autorisation comprenant les informations visées par la directive est mise à la disposition du public dans un délai raisonnable afin que ce dernier ait la possibilité d'exprimer son avis avant que l'autorisation ne soit délivrée.
7. La directive précise la procédure de coopération interétatique, en renforçant les dispositions concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans un contexte transfrontière. Ladite coopération vise la transmission du dossier de demande comprenant l'évaluation, la possibilité de délivrer un avis et la prise en compte des consultations.
8. Le résultat des consultations nationales et transfrontières doit être pris en compte dans le cadre de la procédure d'autorisation.
9. Le public est informé des conditions et modalités ainsi que du contenu des décisions prises. Il en est de même des Etats membres consultés dans le cadre d'une coopération interétatique.
10. Les Etats membres peuvent, dans des cas exceptionnels, exempter, en tout ou en parties, un projet spécifique des dispositions de la directive.

Il y a lieu de préciser plus en détail le „statut“ de l'annexe II et par là même implicitement la distinction qu'il y a lieu d'opérer entre les annexes I et II.

La Cour de Justice des Communautés européennes a eu, à plusieurs occasions, l'occasion d'interpréter la portée de l'annexe II de la directive 85/337/CEE et par là même le principe énoncé à l'article 2 paragraphe 1 selon lequel les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, doivent être soumis à une évaluation environnementale.

C'est précisément sur le fondement de ce principe que la Cour a jugé que la marge d'appréciation que confère aux Etats membres l'article 4, paragraphe 2 de la directive 85/337/CE trouve ses limites dans l'obligation d'évaluation énoncée à l'article 2, paragraphe 1 (arrêt du 24 octobre 1996 Kraaijeveld e.a. C-72/95) et que les critères et/ou les seuils mentionnés à l'article 4, paragraphe 2 ont pour but de faciliter l'appréciation des caractéristiques concrètes que présente un projet en vue de déterminer s'il est soumis à l'obligation d'une évaluation et non de soustraire d'avance à cette obligation certaines classes entières de projets énumérés à l'annexe II (arrêt du 2 mai 1996 Commission Belgique C-133/94).

Il s'ensuit donc que les annexes I et II de la directive modifiée 85/337/CEE sont à reprendre intégralement en droit national dans le strict respect de l'article 2 paragraphe 1 de la directive 85/337/CEE et à appliquer en droit national conformément à l'article 4 de la directive modifiée 85/337/CEE.

A l'exception des projets de construction routière la réglementation communautaire fait actuellement l'objet d'un projet de transposition par voie de règlement grand-ducal sur initiative du Ministre de l'Environnement.

En matière de construction routière la première directive (85/337/CEE) a été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (article 14bis). L'annexe de cette loi a repris dans son intégralité l'annexe I de la directive 85/337/CEE.

Le règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 détermine le contenu des études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain et la procédure de consultation publique en application de l'article 14bis.

La directive 85/337/CEE a couvert les seuls projets d'autoroutes et de voies rapides (Annexe I point b). La nouvelle directive a ajouté à cette liste:

- la construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section alignée et/ou élargie doit avoir une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres: (Annexe I point 7c))
- la construction d'autres routes: Annexe II point 10e)
- modifications ou extensions des projets figurant à l'annexe I ou à l'annexe II, déjà autorisées, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement (Annexe II point 13.1)

C'est en fonction des considérations qui précèdent qu'une révision de la législation actuelle s'est imposée.

Il y a lieu d'assurer la sécurité juridique en la matière ainsi qu'une transposition fidèle et complète de la réglementation communautaire.

Vu que la directive 97/11 a étendu le champ d'application des projets routiers les auteurs du présent projet ont jugé opportun d'abroger l'article 14bis et de créer une loi ad hoc à deux volets dont le premier concerne les projets de l'annexe 1 et le deuxième les projets figurant à l'annexe 2.

Par ailleurs, la Chambre des Députés a adopté en date du 6 mai 1998 à l'occasion du vote de la loi du 26 mai 1998 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, une motion invitant le Gouvernement à préciser par une initiative législative les procédures à respecter en matière d'évaluation des incidences sur l'environnement des projets individuels des contournements intégrés au projet de plan directeur qu'il a approuvé en date du 8 juillet 1967.

Le présent texte reflète les souhaits exprimés par ladite motion de la Chambre des Députés.

Le projet de loi comprend 6 titres. Le titre I porte sur les dispositions générales et plus particulièrement sur les définitions et le contenu des études d'évaluation.

Le titre II a trait aux projets qui sont soumis d'office à une évaluation (Annexe I rubriques 7b et 7c).

On note que dans ce titre sont repris en grande partie la structure générale de l'article 14bis du Fonds des Routes ainsi que du règlement d'exécution en l'adaptant aux exigences de la nouvelle directive.

Le titre III vise les projets qui sont soumis le cas échéant à une évaluation (Annexe II rubriques 10e et 13).

Le titre IV vise la modification et l'extension des projets figurant au titre II et III.

Les titres V et VI continuent les dispositions abrogatoires et transitoires.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

TITRE I

Dispositions générales

Art. 1.– *Objet*

La présente loi concerne:

- la construction de tout projet d'autoroute ou de voie rapide qui sont soumis d'office à une évaluation
- la construction d'autres routes dans la mesure ou les dispositions prévues au titre III sont applicables.

Art. 2.– *Définitions générales*

Au sens de la présente loi on entend par:

- (1) „autoroutes“: une voie publique répondant aux conditions définies par le Code de la route.
- (2) „voies rapides“: des voies publiques réservées à la circulation automobile et ne desservant pas les propriétés riveraines. La circulation sur les voies rapides est réservée aux véhicules automoteurs selon les conditions définies par le Code de la Route.
- (3) „autres routes“: des liaisons nouvelles appelées à remplir des fonctions allant au-delà de la desserte locale.
- (4) „étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain“: une étude qui identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs suivants:
 - l'homme, la faune et la flore
 - le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage
 - les biens matériels et le patrimoine culturel
 - l'interaction entre les facteurs visés aux premier, deuxième et troisième tirets

L'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain est composée d'une étude d'impact comparative et d'une étude d'impact détaillée.
- (5) „notice d'impact“: une première analyse sommaire des facteurs à prendre en considération par l'étude d'évaluation définie sub 4 ci-dessus et destinée à juger de l'opportunité de poursuivre la procédure prévue à l'article 6 ci-après.
- (6) „étude d'impact comparative“: une étude relative à l'avant-projet sommaire et qui comporte l'analyse comparée d'une ou de plusieurs variantes effectuée en vue d'évaluer d'une part les éléments devant être exprimés en valeur monétaire et d'autre part ceux qui ne sont pas quantifiables sous cet aspect.

Cette étude sert également à dégager les éléments justificatifs de l'opportunité du projet de construction concerné.
- (7) „étude d'impact détaillée“: une étude relative à l'avant-projet détaillé qui se base sur les conclusions de l'étude d'impact comparative et qui a pour objet de définir de manière précise l'objectif, les caractéristiques, les dimensions, la localisation, les délais de réalisation et les coûts de toutes les mesures compensatoires indispensables en vue de réduire l'impact du projet sur les facteurs dont question sub 4.
- (8) „consultation du public“: la démarche qui consiste à solliciter consécutivement à l'élaboration de l'étude d'impact comparative des prises de position du public appelées à être prises en compte dans le processus de décision y relatif.
- (9) „information du public“: la démarche qui consiste à porter à la connaissance du public l'ensemble du processus de décision qui a conduit à définir le tracé définitif ainsi que les caractéristiques et les mesures compensatoires relatives au projet de construction.
- (10) „maître de l'ouvrage“: l'auteur d'une demande de construction d'un projet routier qui, au sens du titre II, est le Ministre des Travaux Publics et au sens du titre III, soit le Ministre des Travaux Publics, soit une commune ou un syndicat de communes, soit une autre entité.

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

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

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

(2) Les informations appropriées dont disposent en la matière les ministères ou administrations visés au point (3) ci-après sont mises à la disposition du maître de l'ouvrage.

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

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

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

TITRE II

Projets soumis d'office à une évaluation

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

Toute construction d'autoroute et de voie rapide prévue à l'annexe I sub 7 b de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ou toute construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie a une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres prévue à l'annexe I sub 7c de la même directive est subordonnée à l'élaboration préalable d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

Art. 5.– Réalisation de la notice d'impact

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

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

Art. 6.– Début de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact comparative

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

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

Art. 7.– Consultation du public

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

(1) Affichage et publication du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8.– Inscription dans le fonds des routes

L'inscription du projet dans le corps de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes se fait après la décision du Gouvernement au sujet du tracé. Elle sert de base au Ministre des Travaux Publics à réaliser l'avant-projet détaillé.

Art. 9.– Poursuite de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact détaillée

L'étude d'impact détaillée est réalisée par les soins du maître de l'ouvrage sur base d'un cahier des charges, fourni par le Ministre de l'Environnement.

Art. 10.– Mesures compensatoires

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

Elles font dès lors partie intégrante du projet qui sera inscrit dans le corps de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée.

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

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

(2) La réalisation du projet est subordonnée à la procédure prévue aux articles 5 à 10 de la présente loi et au besoin à une autorisation établie conformément à la loi du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans le projet sont fixées par règlement grand-ducal pris sur rapport du Ministre de l'Environnement compte tenu de la consultation publique prévue à l'article 7.

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

Art. 11.– Information du public

Suite à l'achèvement de la procédure définie par les articles 4 à 10 de la présente loi, le Ministre des Travaux Publics met à la disposition du public moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées les informations suivantes:

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

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

TITRE III

Projets soumis le cas échéant à une évaluation

Art. 12.– Décision sur la nécessité d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement

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

Pour les projets routiers soumis à l'évaluation des incidences sur l'environnement, les dispositions prévues aux articles 13 à 19 de la présente loi sont applicables.

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

Art. 13.– Début de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact comparative

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

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

Art. 14.– Consultation du public

Le dossier composé de l'avant-projet sommaire ainsi que de l'étude d'impact comparative sont soumis à la consultation du public.

(1) Affichage et publication du projet de construction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 15.– Avant-projet détaillé

Le maître de l'ouvrage est chargé de l'élaboration de l'avant-projet détaillé correspondant au tracé retenu soit par le Gouvernement en Conseil pour les projets de l'Etat, soit par le conseil communal pour les projets des communes.

Art. 16.– Poursuite de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact détaillée

L'étude d'impact détaillée est réalisée par les soins du maître de l'ouvrage sur base d'un cahier des charges fourni par le Ministre de l'Environnement.

Art. 17.– Mesures compensatoires

Le Ministre de l'Environnement définit les mesures compensatoires sur base de l'étude d'impact détaillée et les soumet pour approbation respectivement au Conseil de Gouvernement ou au conseil communal de la ou des communes concernées.

Art. 18.– Fixation du tracé

En ce qui concerne les projets de l'Etat, la fixation du tracé se fait par le Gouvernement en Conseil sur rapport du Ministre de l'Environnement en se basant sur les résultats des études préliminaires et de la consultation du public complétées au besoin par une autorisation établie conformément à la loi modifiée du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.

En ce qui concerne les projets des communes, la fixation du tracé se fait par le conseil communal se basant sur les résultats des études préliminaires et de la consultation du public complétées au besoin par une autorisation établie conformément à la loi modifiée du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.

Art. 19.– Information du public sur la décision d'octroi ou de refus du droit de réaliser l'ouvrage

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

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

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

TITRE IV

Dispositions spéciales**Art. 20.– Modification ou extension des projets visés aux titres II et III**

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

Art. 21.– Modifications des annexes 1 et 2

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

Art. 22.– Projets ayant une incidence sur l'environnement d'un Etat voisin

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

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

TITRE V

Dispositions abrogatoires**Art. 23.– Abrogations et suppression**

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

(2) Est abrogé le règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 déterminant le contenu des études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain et la procédure de consultation

publique en application de l'article 14bis de la loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, tel qu'il a été modifié par le règlement grand-ducal du 17 juin 1996.

(3) Est supprimé le poste 114 A: „Contournements des localités“ de la nomenclature des établissements classés qui figure en annexe du règlement grand-ducal du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés.

TITRE VI

Dispositions transitoires

Art. 24.– Dispositions transitoires concernant les projets soumis d'office à une évaluation

Les projets routiers définis à l'article 4 ci-dessus et dont la réalisation n'a pas encore été entamée au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont soumis à la procédure définie aux articles 5 à 12 ci-dessus pour autant qu'ils n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête publique au titre de l'article 14bis de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée et au règlement d'exécution abrogé par l'article 23 ci-dessus.

(Le présent projet de loi sera signé par Madame la Ministre des Travaux Publics, Monsieur le Ministre de l'Environnement et Monsieur le Ministre de l'Intérieur.)

*

ANNEXE 1

CRITERES DE SELECTION VISES A L'ARTICLE 12

1. Caractéristiques des projets

Les caractéristiques des projets doivent être considérées notamment par rapport:

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

2. Localisation des projets

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

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

- g) zones à forte densité de population,
- h) paysages importants du point de vue historique, culturel et archéologique.

3. Caractéristiques de l'impact potentiel

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

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

*

ANNEXE 2

INFORMATIONS VISEES AUX ARTICLES 3, chiffres (2), (3) et (4)

1. Description du projet, y compris en particulier:

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

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

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

4. Une description¹ des effets importants que le projet proposé est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant:

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

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

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

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

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

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE I

Article 1er

L'article 1er délimite l'objet de la loi à la construction routière.

Article 2

Cet article définit les notions dont il est fait usage dans le projet de loi. L'autoroute et la voie rapide sont définies en se référant au Code de la Route.

L'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement identifie les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs déterminés par la directive.

A noter que ces facteurs ne relèvent pas uniquement du domaine environnemental mais concernent également les biens matériels et le patrimoine culturel.

La notice d'impact est une notion étrangère à la directive. Les auteurs du projet ont jugé nécessaire d'introduire cette étape pour juger de l'opportunité de poursuivre la procédure prévue à l'article 6.

L'étude d'impact est divisée en deux étapes. La première est l'étude comparative qui se réfère à l'avant-projet sommaire et comporte une comparaison entre plusieurs variantes étant sous-entendu que l'option zéro est à considérer comme variante.

Il est à noter que les éléments justificatifs de l'opportunité du projet de construction concerné se dégageront de l'étude d'impact comparative.

L'étude d'impact détaillée se base sur le résultat de l'étude comparative et concrétise en détail le projet et en définit les mesures compensatoires indispensables.

La consultation du public a pour but d'associer le public au processus de la prise de décision définitive. Elle a lieu à la suite de l'étude d'impact comparative.

L'information du public vise à porter à la connaissance du public la décision des autorités publiques sur le choix du tracé de la route, ses caractéristiques ainsi que des mesures compensatoires.

Le maître de l'ouvrage est l'autorité qui projette de construire une route et qui, en application des directives, doit demander l'autorisation à cet effet.

Article 3

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

Les informations se basent sur les notions contenues dans l'annexe 2 qui concernent:

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

7) finalement il est donné un aperçu sur les difficultés rencontrées par le maître de l'ouvrage lors de la compilation des informations mentionnées ci-dessus.

Les informations ci-avant peuvent être réduites ou atténuées dans la mesure où d'une part le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire et le Ministre de l'Environnement les considèrent appropriées par rapport aux projets et des éléments environnementaux et d'autre part le maître de l'ouvrage *peut* raisonnablement les *rassembler* en tenant compte des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes.

En raison des limites énoncées à l'alinéa 7 qui précède l'article 3 définit cependant les informations minimales à fournir.

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

TITRE II

Ce titre concerne les projets routiers soumis d'office à une évaluation.

Article 4

Les projets relatifs aux autoroutes, voies rapides et aux alignements ou à l'élargissement de routes existantes de 2 voies à 4 voies ou plus sur une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres sont subordonnés d'office à une évaluation.

Article 5

Le maître de l'ouvrage est obligé préalablement à l'évaluation de présenter une notice d'impact se basant sur l'avant-projet sommaire.

Article 6

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

Article 7

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

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

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

Un procès-verbal est dressé sur cette consultation.

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

Il appartient au Gouvernement de se prononcer sur base de l'étude comparative et du procès-verbal de consultation sur le choix du tracé du projet routier.

Ce choix du tracé n'empêche pas le Ministre de l'Environnement de fixer ultérieurement dans sa décision d'autorisation les conditions à imposer au projet en vertu de la législation concernant la protection de la nature.

Article 8

Le projet est ensuite inscrit au programme de l'article 6 de la loi modifiée du 16 août 1967. La fixation définitive du tracé se fera par règlement grand-ducal en application de l'article 9 de la loi sur le Fonds des Routes.

Dès ce moment rien n'empêche le maître de l'ouvrage en l'occurrence le Ministre des Travaux Publics de réaliser l'avant-projet détaillé.

Article 9

Dans la suite chronologique des stades de la procédure on aboutit à l'élaboration de l'étude d'impact détaillée par les soins du maître de l'ouvrage.

On note que les dispositions aux informations à fournir sont identiques à celles qui sont à fournir lors de l'élaboration de l'étude comparative.

Article 10

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

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

Article 11

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

TITRE III

Ce titre a trait aux projets soumis à évaluation par décision prise cas par cas.

Article 12

Est visée par ce titre la construction de routes autres que celles concernées par le titre II.

La décision de soumettre à évaluation la construction d'autres projets routiers est prise par le Conseil de Gouvernement sur rapport du Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire au vu d'un avis à émettre par un comité interministériel.

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

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

Deux alternatives se présentent:

- 1) Le Conseil de Gouvernement décide de soumettre le projet à évaluation. Dès lors les dispositions des articles suivants du titre III s'appliquent.
- 2) Le Conseil de Gouvernement décide de ne pas soumettre le projet à évaluation. Dans ce cas la fixation du tracé se fait par le maître de l'ouvrage au besoin sur base des conditions contenues dans l'autorisation établie sur base de la législation de la protection de la nature et des ressources naturelles.

Article 13

Cet article qui concerne l'étude d'impact comparative s'inspire des dispositions de l'article 6 du titre II.

Article 14

Cet article reprend les dispositions de l'article 7 du titre II. Le tracé est fixé, pour les routes à construire par l'Etat, par le Conseil de Gouvernement et, en cas de voirie vicinale, par le conseil communal de la ou des communes concernées par le projet.

Article 15

Cet article autorise la poursuite des études par l'élaboration de l'étude détaillée par le maître de l'ouvrage après fixation du tracé par respectivement le Conseil de gouvernement ou le conseil communal de la ou des communes concernées.

Article 16

Cet article reprend mutatis mutandis les dispositions de l'article 9.

Article 17

L'article 18 précise que les mesures compensatoires sont soumises respectivement à l'approbation du Conseil du Gouvernement ou du conseil communal de la commune sur le territoire de laquelle le projet routier sera réalisé.

Article 18

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

Article 19

Cet article concerne l'information du public de la décision intervenue en s'alignant sur les dispositions parallèles de l'article 12.

TITRE IV

Dispositions spéciales:

Article 20

Ledit article prévoit la marche à suivre en cas d'extension ou de modification des projets visés par les titres II et III.

Article 21

Cet article prévoit de modifier par règlement grand-ducal les annexes 1 et 2 au cas où les annexes III et IV de la directive sont changées.

Article 22

Cet article règle la mise à disposition des informations aux autorités d'autres Etats membres au cas où un projet routier est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement des Etats voisins. A l'inverse les autorités luxembourgeoises peuvent demander la communication des informations de projets réalisés à proximité de la frontière sur le territoire des Etats voisins.

TITRE V

Dispositions abrogatoires:

Article 23

Cet article abroge la législation et réglementation actuellement en vigueur et retire de la législation commodo les contournements de localités.

TITRE VI

Dispositions transitoires:

Article 24

Cet article soumet les projets visés à l'article 4 non entamés au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi aux dispositions des articles 5 à 12 sauf s'ils ont fait l'objet d'une enquête publique au titre de l'ancienne législation et réglementation abrogés par l'article précédent.

Service Central des Imprimés de l'Etat

4773/01

N° 4773¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

portant transposition en droit luxembourgeois en matière de construction de routes de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Amendement gouvernemental (14.6.2001).....	1
2) Exposé des motifs.....	4

*

AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL

(14.6.2001)

1. modification de l'intitulé:

„Projet de loi portant transposition en droit luxembourgeois en matière de construction de routes et **de lignes de chemin de fer** de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement“

2. modification de l'article 1er (objet):

„**Art. 1.** La présente loi concerne

- la construction de tout projet d'autoroute ou de voie rapide *ainsi que la construction de tout tronçon de ligne de chemin de fer ou d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante* qui sont soumis d'office à une évaluation;
- la construction d'autres routes *et la réalisation d'autres projets de modification du tracé de l'infrastructure ferroviaire* dans la mesure où les dispositions prévues au titre III sont applicables.“

3. modification de l'article 2 (définitions générales):

- (1) „autoroutes“: des voies publiques répondant aux *critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975;*
- (2) „voies rapides“: des voies publiques répondant aux *critères afférents de l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international;*
- (3) „autres routes“: des liaisons *routières* nouvelles appelées à remplir des fonctions allant au-delà de la desserte locale;
- (3bis) „tronçon de ligne de chemin de fer“: *lignes de chemin de fer ou partie de ligne de chemin de fer faisant partie du réseau ferré tel que défini à l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;*

- (10) „maître de l’ouvrage“: l’auteur d’une demande de construction d’un projet qui, au sens du titre II, est le **ministre ayant les travaux publics ou les transports dans ses attributions selon qu’il s’agit d’un projet routier ou ferroviaire**, et qui, au sens du titre III, est soit le ministre **ayant les travaux publics dans ses attributions**, une commune, un syndicat de communes ou une autre entité, **lorsqu’il s’agit d’un projet routier, soit le ministre ayant les transports dans ses attributions, lorsqu’il s’agit d’un projet ferroviaire.**“

4. *modification de l’article 4 (définition des projets soumis d’office à une évaluation)*

„Toute construction d’autoroute et de voie rapide prévue à l’annexe I sub 7b de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l’évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l’environnement ou toute construction d’une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d’une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie a une longueur ininterrompue d’au moins 10 kilomètres prévue à l’annexe I sub 7c de la même directive **ainsi que toute construction d’un tronçon de ligne de chemin de fer et toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante d’une longueur d’au moins 1.000 mètres sont subordonnées** à l’élaboration préalable d’une étude d’évaluation des incidences sur l’environnement naturel et l’environnement humain.“

5. *modification de l’article 7 (consultation du public):*

2e alinéa du paragraphe (2):

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

6. *modification de l’article 8 (inscription dans le fonds des routes):*

„**Art. 8.** Inscription dans le fonds des routes/**fonds du rail**

L’inscription **des projets routiers** dans le corps de la loi modifiée du 10 août 1967 ayant pour objet la création d’une grande voirie et communication et d’un fonds des routes se fait après la décision du Gouvernement au sujet du tracé. Elle sert de base au Ministre des Travaux Publics à réaliser l’avant-projet détaillé.

L’inscription des projets ferroviaires dans le corps de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire se fait après la décision du Gouvernement au sujet du tracé. Elle sert de base au ministre ayant les transports dans ses attributions à réaliser l’avant-projet détaillé.“

7. *modification du 2e alinéa du paragraphe (1) de l’article 10 (mesures compensatoires):*

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

8. *modification de l’article 11:*

„**Art. 11.**– *information du public*

Suite à l’achèvement de la procédure définie par les articles 4 à 10 de la présente loi, le ministre **ayant respectivement les travaux publics ou les transports dans ses attributions** met à la disposition du public moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées les informations suivantes:

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

9. *modification des alinéas 1er et 2 de l'article 12 (Décision sur la nécessité d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement) et suppression de l'article 20*

9.1. 1er alinéa:

„La décision de procéder pour des projets de construction de routes **ou pour des projets de construction ou de modification de tracé en matière d'infrastructure ferroviaire** autres que ceux visés au titre II **et toute modification ou extension des projets figurant au titre II et au titre III déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences importantes sur l'environnement**, à une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain est prise par le Gouvernement en Conseil sur rapport du ministre ayant dans ses attributions l'aménagement du territoire et au *vu de l'avis* d'un comité interministériel dont la composition et le fonctionnement sont déterminés par règlement grand-ducal. Ledit comité examinera les projets au cas par cas en tenant compte des critères de sélection fixés à l'annexe I de la présente loi.“

9.2. 2e alinéa:

„Pour les projets **routiers et ferroviaires** soumis à l'évaluation des incidences sur l'environnement les dispositions prévues aux articles 13 à 19 de la présente loi sont applicables.“

10. *modifications à prévoir à l'article 23 (Abrogations et suppressions):*

10.1. modification de l'intitulé:

„**Art.23. (modifications et abrogations diverses)**“

10.2. ajout d'un paragraphe (4) nouveau:

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

Art. 7. La construction de tout nouveau tronçon de ligne de chemin de fer ou d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que toute autre modification de l'infrastructure ferroviaire fait l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du ... portant transposition en droit luxembourgeois en matière de construction de routes et de lignes de chemin de fer de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.“

10.3. ajout d'un paragraphe (5) nouveau:

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

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

11. *modification de l'article 24:*

„**Art. 24.– Dispositions transitoires concernant les projets soumis d'office à une évaluation**

Les projets définis à l'article 4 ci-dessus et dont la réalisation n'a pas encore été entamée au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont soumis à la procédure définie aux articles 5 à 12 pour autant qu'ils **n'aient** pas encore fait l'objet d'une enquête publique au titre de l'article 14bis de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée et au règlement d'exécution abrogé par l'article 23 ci-dessus, lorsqu'il s'agit de projets routiers, **et pour autant qu'ils n'aient pas encore fait l'objet d'une étude de leur impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, en vigueur avant la modification intervenant au titre de l'article 23 ci-dessus, lorsqu'il s'agit de projets ferroviaires.**“

(ajouter la signature du Ministre des Transports parmi les contresignatures de la loi en projet)

EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi que Madame la Ministre des Travaux Publics a déposé à la Chambre des Députés le 16 février 2001 prévoit les dispositions légales permettant d'assurer la transposition du volet de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement qui a trait plus particulièrement aux projets routiers.

Dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire, seule la construction des „voies pour le trafic à grande distance des chemins de fer“ doit, aux termes de l'annexe I de la directive, faire l'objet d'une évaluation suivant les critères communautaires arrêtés par l'article 4 de la même directive, à l'instar des exigences valant pour les projets routiers en matière de construction des autoroutes et voies rapides. Toutefois, dans la perspective des projets de construction des nouvelles infrastructures ferroviaires à l'étude comme le raccordement du Kirchberg via Findel et Senningerberg, la mise à deux voies de la ligne Pétange-Luxembourg, le dédoublement de la ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg par la création d'un tracé nouveau à double voie le long de l'autoroute A 3 ainsi que la construction d'une liaison ferroviaire directe entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette, il semble de mise de se doter dès à présent d'un instrument légal destiné à apprécier l'impact environnemental de tels projets dès avant toute progression complémentaire des travaux d'études en cours. Dans cette optique un alignement pur et simple des critères et procédures à mettre en place à ceux valant pour les grands projets routiers s'avère opportun, même si la directive 97/11/CE ne l'exige pas, mais laisse la faculté pour ce faire à l'appréciation des Etats membres.

Enfin, l'occasion des amendements précités est mise à profit pour reformuler les définitions de l'autoroute et de la voie rapide par rapport aux critères prévus à cet égard par la convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975, respectivement l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international.

*

COMMENTAIRE DES MODIFICATIONS PROPOSEES

ad intitulé

Compte tenu de l'élargissement proposé de l'objet de la loi en projet, il convient d'adapter en conséquence son intitulé.

ad modification de l'article 1er

Il est proposé de compléter l'objet du projet de loi en prévoyant que l'exigence de l'évaluation selon les critères communautaires ne vaudra pas uniquement pour les projets d'autoroutes et de voies rapides mais également pour les projets de construction de lignes ferroviaires nouvelles ou d'adjonction de voie(s) à des lignes existantes.

L'évaluation optionnelle prévue au titre III du projet de loi s'appliquera aux autres projets ferroviaires ayant pour objet une modification d'un tracé de ligne à l'instar de ce qui est prévu pour la construction „d'autres routes“.

ad modification de l'article 2

Il est proposé d'ajouter les définitions du „tronçon de ligne de chemin de fer“ comme partie du réseau ferré national telle que cette notion est utilisée dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Les autres modifications s'avèrent les corollaires rédactionnels des définitions nouvellement insérées.

ad modification de l'article 4

L'évaluation d'impact environnemental sera effectuée pour les projets ferroviaires importants tout comme pour les projets de réalisation de nouveaux tronçons d'autoroutes et de voies rapides. Comme l'effet de séparation imposée par l'existence d'une infrastructure ferroviaire est toutefois plus incisif que celui dû à une chaussée, il est proposé d'appliquer la procédure d'évaluation communautaire pour

des projets ferroviaires longs de 1.000 mètres ou plus contrairement au seuil de 10 kilomètres retenu pour les projets routiers.

ad modification de l'article 7

adaptation suite à l'élargissement proposé de l'objet de la loi en projet

ad ajout d'un 2e alinéa à l'article 8 et modification du paragraphe (1) de l'article 10

Par analogie au principe que la décision du Gouvernement au sujet du tracé du projet routier vaut autorisation d'inscrire celui dans le fonds des routes et la loi modifiée du 16 août 1967, il est proposé de retenir la même approche pour l'inscription des projets ferroviaires dans le fonds du rail et la loi modifiée du 10 mai 1995.

ad modification de l'article 11

Au niveau des formalités de publication des procédures il convient de préciser que celles-ci seront diligentées, selon qu'il s'agit d'un projet routier ou ferroviaire, par le Ministre des Travaux Publics ou par le Ministre des Transports.

ad modification de l'article 12 et suppression de l'article 20

Par analogie à la solution retenue en relation avec les grands investissements ferroviaires qui suivront la procédure des projets autoroutiers et de voie rapide, il est proposé d'assimiler la procédure d'évaluation qu'il échet, le cas échéant, de retenir pour les autres modifications de tracé d'une ligne ferroviaire à la procédure prévue pour évaluer éventuellement les projets routiers concernant la voirie normale.

Le fait de laisser au Gouvernement en Conseil la décision de procéder pour toute modification ou extension des projets figurant au titre II et au titre III déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences importantes sur l'environnement, à une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain suit exactement la directive 97/11/CE du conseil du 3 mars 1997.

ad modification de l'article 23

D'une part, il est proposé de remplacer l'exigence d'une étude d'impact sur l'environnement humain et naturel qui est actuellement prévue par l'article 7 de la loi du 10 mai 1995 précitée en relation avec les constructions de lignes ferroviaires nouvelles et les modifications de tracés de ligne par une référence générale à la loi en projet.

D'autre part, la modification du 24 juillet 2000 de la loi du 10 mai 1995 a entre autres conduit de par le choix du libellé de l'article 3 à enlever au Ministre des Travaux Publics la maîtrise de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique lorsque le domaine ferroviaire est visé. Conformément à l'avis du Conseil d'Etat du 13 mars 2000 sur le projet d'arrêté grand-ducal relatif à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction d'une sous-station près de Berchem, il est proposé de rétablir cette compétence par le biais d'un paragraphe (5) nouveau à insérer in fine de l'article 23 de la loi en projet.

ad modification de l'article 24

Il est proposé de compléter la disposition transitoire figurant à l'article 24 en appliquant aux projets ferroviaires en cours au moment de l'entrée en vigueur de la loi en projet les mêmes errements que ceux préconisés pour les projets routiers.

Service Central des Imprimés de l'Etat

4773/02

N° 4773²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

portant transposition en droit luxembourgeois en matière de construction de routes de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(3.7.2001)

Le projet de loi susmentionné a été transmis pour avis au Conseil d'Etat par une dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 14 février 2001.

Le projet, élaboré par la ministre des Travaux publics, était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Un amendement gouvernemental, élaboré par la ministre des Travaux publics, a été transmis au Conseil d'Etat par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 14 juin 2001.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet sous avis a pour objet la transposition de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement en adaptant et modifiant, voire en abrogeant la législation nationale afférente actuelle. Il s'agit en l'occurrence de l'article 14*bis* 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 et du règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1995 déterminant le contenu des études d'évaluation sur l'environnement naturel et humain et la procédure de consultation publique en application de l'article 14*bis* de la loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

L'article 14*bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 précise que

„L'inscription de tout projet de construction prévue à l'annexe 1 de la présente loi est subordonnée à l'élaboration préalable d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

Cette étude, effectuée sous l'autorité du ministre ayant dans ses attributions l'aménagement général du territoire en collaboration avec les autres départements ministériels intéressés, est intégrée dans les documents introduits dans la procédure législative après avoir parcouru la procédure suivante:

l'avant-projet sommaire doit être complété par une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement étayée de la justification de l'opportunité du projet de construction et du choix de la ou des variantes;

la détermination du tracé ne peut être arrêtée qu'après consultation publique.

Le contenu de l'étude d'évaluation et la procédure de la consultation publique sont fixés par règlement grand-ducal.

Cette étude, complétée par le résultat de l'enquête publique, orientera le Gouvernement dans le choix du tracé définitif.

Le dossier afférent doit obligatoirement comprendre une étude d'impact détaillée déterminant les mesures compensatoires à définir par le Ministre de l'Environnement et à arrêter par le Gouvernement en Conseil. Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans la réalisation du projet routier sont reprises dans les plans des parcelles sujettes à emprise.

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

Les auteurs du projet de loi sous avis justifient leur démarche en exposant qu'

„A l'exception des projets de construction routière la réglementation communautaire fait actuellement l'objet d'un projet de transposition par voie de règlement grand-ducal sur initiative du Ministre de l'Environnement.

En matière de construction routière la première directive (85/337/CEE) a été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (article 14*bis*). L'annexe de cette loi a repris dans son intégralité l'annexe I de la directive 85/337/CEE.

Le règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 détermine le contenu des études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain et la procédure de consultation publique en application de l'article 14*bis*.

La directive 85/337/CEE a couvert les seuls projets d'autoroutes et de voies rapides (Annexe I point b). La nouvelle directive a ajouté à cette liste:

- la construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section alignée et/ou élargie doit avoir une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres (Annexe I point 7c))
- la construction d'autres routes: Annexe II point 10e)
- modifications ou extensions des projets figurant à l'annexe I ou à l'annexe II, déjà autorisées, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement (Annexe II point 13.1).

C'est en fonction des considérations qui précèdent qu'une révision de la législation actuelle s'est imposée.

Il y a lieu d'assurer la sécurité juridique en la matière ainsi qu'une transposition fidèle et complète de la réglementation communautaire.

Vu que la directive 97/11 a étendu le champ d'application des projets routiers les auteurs du présent projet ont jugé opportun d'abroger l'article 14*bis* et de créer une loi *ad hoc* à deux volets dont le premier concerne les projets de l'annexe 1 et le deuxième les projets figurant à l'annexe 2."

Et les auteurs de rappeler encore dans le cadre de l'exposé des motifs que

„La Cour de Justice des Communautés européennes a eu, à plusieurs occasions, l'occasion d'interpréter la portée de l'annexe II de la directive 85/337/CEE et par là même le principe énoncé à l'article 2 paragraphe 1 selon lequel les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, doivent être soumis à une évaluation environnementale.

C'est précisément sur le fondement de ce principe que la Cour a jugé que la marge d'appréciation que confère aux Etats membres l'article 4, paragraphe 2 de la directive 85/337/CE trouve ses limites dans l'obligation d'évaluation énoncée à l'article 2, paragraphe 1 (arrêt du 24 octobre 1996 *Kraaijeveld e.a. C-72/95*) et que les critères et/ou les seuils mentionnés à l'article 4, paragraphe 2 ont pour but de faciliter l'appréciation des caractéristiques concrètes que présente un projet en vue de déterminer s'il est soumis à l'obligation d'une évaluation et non de soustraire d'avance à cette obligation certaines classes entières de projets énumérés à l'annexe II (arrêt du 2 mai 1996 *Commission Belgique C-133/94*).

Il s'ensuit donc que les annexes I et II de la directive modifiée 85/337/CEE sont à reprendre intégralement en droit national dans le strict respect de l'article 2 paragraphe 1 de la direc-

tive 85/337/CEE et à appliquer en droit national conformément à l'article 4 de la directive modifiée 85/337/CEE." (cf. *Doc. parl. No 4773, sess. ord. 2000-2001*)

La démarche des auteurs du projet sous avis ne manque cependant pas de surprendre dans la mesure où la transposition projetée ne concerne que les projets routiers, d'une part, et surtout qu'elle n'intervient pas dans le cadre d'une adaptation, voire d'une modification de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, d'autre part.

En effet, les auteurs de la loi du 10 juin 1999 précitée avaient à l'époque déclaré que celle-ci avait pour objet exprès la transposition en droit national de trois directives communautaires, à savoir:

- la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement;
- la directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution;
- la directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses. (cf. *Doc. parl. N° 3837¹⁷, sess. ord. 1996-1997*)

Le Conseil d'Etat avait d'ailleurs soutenu cette démarche dans le cadre de ses avis relatifs à la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Ainsi, sans revenir sur ses nombreuses observations, il avait entre autres préconisé en particulier que

„Quant à la transposition même en droit national des directives communautaires, le Conseil d'Etat estime en l'espèce qu'une codification s'impose d'urgence. En effet, dans le cadre de la loi modifiée du 9 mai 1990 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes, plusieurs directives communautaires se trouvent partiellement transposées. Il s'agit en l'occurrence de:

- la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement;
- la directive 84/360/CEE du 28 juin 1984 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique en provenance des installations industrielles;
- la directive 96/61/CE du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution.

Ces dispositions ont été partiellement reprises, faut-il le répéter, par la loi modifiée du 9 mai 1990 précitée et par des règlements grand-ducaux, à savoir:

- le règlement grand-ducal du 5 août 1993 portant application de la directive 84/360/CEE du 28 juin 1984 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique en provenance des installations industrielles;
- le règlement grand-ducal du 4 mars 1994 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés;
- le règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 déterminant le contenu des études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain et la procédure de consultation publique en application de l'article 14*bis* de la loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;
- le règlement grand-ducal du 17 juin 1996 modifiant le règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 déterminant le contenu des études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain et la procédure de consultation publique en application de l'article 14*bis* de la loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

Aussi le Conseil d'Etat, tout en estimant nécessaire d'établir et de publier un texte coordonné réunissant toutes les dispositions énumérées ci-dessus, et ceci dans l'intérêt des administrés puisque même les experts n'arrivent plus à se retrouver dans cet amalgame de textes, se prononce-t-il pour une application de la directive 96/61/CE du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution aux seuls établissements visés par son annexe 1. Il s'oppose donc à une application s'étendant à d'autres établissements." (cf. *Doc. parl. No 3837¹⁸, sess. ord. 1996-1997*)

Le Conseil d'Etat était même allé jusqu'à défendre la démarche préconisée par les auteurs de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés contre la prise de position de la Commission européenne du 20 février 1998. (cf. *Doc. parl. No 3837²⁰, sess. ord. 1997-1998*)

Quant à la référence des auteurs du projet de loi sous avis aux annexes I et II de la directive modifiée 85/337/CEE, le Conseil d'Etat, tout en renvoyant aux développements du document parlementaire cité ci-avant, tient à rappeler qu'il a été itérativement amené, sans succès il est vrai, à exposer dans le cadre de ses nombreux avis concernant la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés que lesdites annexes sont à reprendre intégralement et à appliquer en droit national dans le strict respect des dispositions afférentes de la même directive.

S'il est vrai que la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 a étendu le champ d'application des projets routiers soumis obligatoirement, voire susceptibles d'être soumis à une étude d'impact, le Conseil d'Etat ne saurait pour plusieurs raisons marquer son accord avec une nouvelle loi spécifique en l'espèce. Il estime, au contraire, que la modification de la directive 85/337/CEE ne saurait et ne pourrait intervenir que dans le cadre même d'une adaptation de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et de ses règlements d'exécution, notamment du règlement grand-ducal du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés. Le Conseil d'Etat renvoie dans ce contexte à ses avis des 14 juillet et 14 novembre 2000 concernant respectivement le projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution et le projet de règlement grand-ducal concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés, projets élaborés par le ministre de l'Environnement. (cf. *Doc. parl. No 4616¹, sess. ord. 1999-2000 etc.*)

Ainsi le Conseil d'Etat est-il d'avis que la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et ses règlements d'exécution doivent constituer la seule référence en matière d'établissements classés et en constituer en sorte le droit commun. Le Conseil d'Etat n'entrevoit pas la nécessité, ni même l'opportunité de promulguer en l'espèce une loi spécifique relative aux seuls projets routiers alors qu'au contraire une seule loi de référence réunissant l'ensemble des dispositions y relatives s'impose non seulement dans l'intérêt des administrés, mais encore des experts qui, pour leur part, risquent de ne plus s'y retrouver également. La démarche proposée par les auteurs aboutit finalement „à introduire dans la législation et la réglementation nationales des dispositions parallèles et concurrentes faisant double emploi et à induire en erreur les particuliers, les administrations et d'autres instances sur l'état du droit applicable. A la limite elle contribuerait ainsi à créer l'insécurité juridique qui aurait pu être évitée par des dispositions de fond et de forme visant à introduire la directive dans une législation interne cohérente et accessible aux justiciables“ (cf. *Doc. parl. No 3452¹, sess. ord. 1990-1991*). Il faut d'ailleurs observer que le problème de la cohérence de l'ordonnement juridique est un problème qui se pose tous les jours avec une acuité plus forte eu égard aux nouveaux et nombreux domaines qui appellent à être réglementés en matière d'environnement naturel et humain. Aussi le Conseil d'Etat estime-t-il que la transposition de la directive modifiée 85/337/CEE ne peut intervenir que dans le cadre de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, aux fins d'empêcher qu'à l'abondance des textes ne s'ajoute finalement une complexité qui ne manque pas de les rendre inapplicables et d'ailleurs inappliqués. Telle ne peut cependant pas être l'intention du législateur en l'espèce.

D'autre part, la transposition projetée n'aura-t-elle finalement qu'un caractère purement confirmatif, du moins pour bon nombre de dispositions également reprises par la loi du 10 juin 1999 précitée?

Aussi, compte tenu des considérations ci-dessus, suffit-il d'après le Conseil d'Etat de modifier et de compléter en conséquence certaines dispositions de la prédite loi de 1999 et notamment son article 8.2 qui a la teneur actuelle:

„Un règlement grand-ducal détermine les établissements de la classe 1 pour lesquels le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions est habilité à prescrire au demandeur d'autorisation une évaluation des incidences de l'établissement sur l'homme et l'environnement en raison de leur nature, de leurs caractéristiques ou de leur localisation. Le règlement grand-ducal précise la nature des informations à fournir par le maître d'ouvrage dans le cadre de cette évaluation ainsi que toutes les modalités y relatives.

Cette évaluation identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects de l'établissement concerné sur l'environnement.“

Il semble bien que le caractère général de l'article 8.2 permette d'établir une nouvelle nomenclature distinguant les deux catégories d'établissements visés par la directive, d'arrêter de façon précise les

informations ou autres données à fournir par le maître d'ouvrage ainsi que les obligations et autres prises de position des ministères et administrations publiques concernés. Il est entendu que cette modification a comme corollaire l'abrogation expresse de l'article 14*bis* et de l'annexe 1 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ainsi que du règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1995 déterminant le contenu des études d'évaluation sur l'environnement naturel et humain et la procédure de consultation publique en application de l'article 14*bis* de la loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi précitée du 16 août 1967.

Quant à l'amendement présenté par le Gouvernement en date du 14 juin 2001, le Conseil d'Etat, en renvoyant aux développements de la partie générale du présent avis et en se référant plus particulièrement au règlement grand-ducal du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés, estime inutile, voire inopportun de créer une législation spécifique en ce qui concerne la construction de voies ferrées (cf. *verbo* 90, Chemins de fer). Il y a lieu de maintenir à ces fins la législation interne cohérente que constitue la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Enfin, en tenant compte des mêmes développements ci-dessus de la partie générale, le Conseil d'Etat se dispense de procéder à un examen détaillé des articles du projet de loi sous avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 3 juillet 2001.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4773/03

N° 4773³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

portant transposition en droit luxembourgeois en matière de construction de routes de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

* * *

RETRAIT DU ROLE DE LA CHAMBRE DES DEPUTES

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PREMIER MINISTRE**

(25.10.2005)

Monsieur le Premier Ministre,

J'ai l'honneur de vous informer qu'en la séance publique de ce jour la Chambre des Députés a décidé de retirer du rôle le projet de loi portant transposition en droit luxembourgeois en matière de construction de routes de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement – No 4773.

J'adresse copie de la présente à Madame Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Veillez croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'assurance de ma très haute considération.

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

Service Central des Imprimés de l'Etat