



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5198

Projet de loi portant

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

Date de dépôt : 26-08-2003

Date de l'avis du Conseil d'État : 04-07-2006

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
13-02-2007	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
26-08-2003	Déposé	5198/00	<u>6</u>
18-01-2005	Avis du Conseil d'Etat (18.1.2005)	5198/01	<u>31</u>
07-06-2006	Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (7.6.2006)	5198/02	<u>51</u>
19-06-2006	Amendement gouvernemental 1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec la Parlement au Président de la Chambre des Députés (19.6.2006) 2) Texte de l'amendement 3) Exposé des motifs	5198/03	<u>54</u>
04-07-2006	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (4.7.2006)	5198/04	<u>57</u>
31-10-2006	Dépêche du Ministre des Travaux publics à la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement (31.10.2006)	5198/05	<u>60</u>
15-11-2006	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Travaux publics	5198/06	<u>63</u>
12-12-2006	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (12.12.2006)	5198/07	<u>68</u>
21-12-2006	Rapport de commission(s) : Commission des Travaux publics Rapporteur(s) :	5198/08	<u>73</u>
18-01-2007	Rapport de commission(s) : Commission des Travaux publics Rapporteur(s) :	5198/08A	<u>101</u>
13-02-2007	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (13-02-2007) Evacué par dispense du second vote (13-02-2007)	5198/09	<u>114</u>
31-12-2007	Publié au Mémorial A n°44 en page 780	5198	<u>117</u>

# Résumé

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006 – 2007

---

### PROJET DE LOI

portant

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

\* \* \*

Le projet de loi sous rubrique a comme objet :

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

La directive 97/11/CE impose aux Etats membres de l'Union européenne (UE) de procéder, avant l'octroi de l'autorisation, à l'évaluation des incidences environnementales des projets publics et privés susceptibles d'avoir des effets notables à cet égard. L'objectif est d'identifier ces incidences pour déterminer s'il y a lieu de les prévenir ou de les atténuer. Le public doit être consulté et ses observations doivent être prises en considération dans le processus décisionnel aboutissant à l'autorisation du projet. A noter que dans le domaine de l'accès à l'information, sont en vigueur les dispositions de la loi du 31 juillet 2005, portant approbation de la Convention d'Aarhus.

Ces études d'impact sont obligatoires pour certains projets tels que la construction d'une autoroute; pour d'autres projets concernant par exemple le développement urbain, les États membres doivent appliquer une procédure de contrôle pour identifier ceux qui nécessitent une évaluation. Ils peuvent fixer des seuils ou des critères, procéder à un examen au cas par cas ou avoir recours à plusieurs de ces instruments de contrôle,

l'objectif étant de faire en sorte que soient évalués tous les projets ayant une incidence sur l'environnement. Cette procédure d'évaluation constitue donc un instrument fondamental de la politique environnementale.

La philosophie à la base de la directive 97/11/CE est l'harmonisation des règles de tous les pays européens afin que les Etats membres se dotent d'une procédure d'évaluation commune, qui réponde aux principes de précaution et de prévention ainsi qu'au principe pollueur-payeur.

5198/00

## N° 5198

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 26.8.2003)***SOMMAIRE:**

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

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre des Travaux Publics est autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant

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

Cabasson, le 7 août 2003

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

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### TITRE I

#### Dispositions générales

##### **Art. 1.– *Objet***

La présente loi concerne:

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

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

Au sens de la présente loi on entend par:

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

## TITRE II

### Projets soumis d'office à une évaluation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 8.– Consultation du public**

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

*(1) Affichage et publication du projet*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 11.– Mesures compensatoires**

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

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

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

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

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

Un règlement grand-ducal définit ces mesures compensatoires.

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

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

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

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

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

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

**Art. 13.– Information du public**

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

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

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

TITRE III

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 16.– Consultation du public**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 17.– Avant-projet détaillé**

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

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

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

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

**Art. 19.– Mesures compensatoires**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## TITRE IV

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 26.– Dispense d'autorisation**

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

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

## TITRE V

### Dispositions modificatives et abrogatoires

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

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

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

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

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

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

## TITRE VI

### Dispositions transitoires

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

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

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

\*



## ANNEXE 1

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

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

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

**2. Localisation des projets**

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

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

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

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

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

\*

## ANNEXE 2

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

1. Description du projet, y compris en particulier:

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

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

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

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

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

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

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

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

\*

---

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

## EXPOSE DES MOTIFS

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

Les principes de la réglementation communautaire se présentent comme suit:

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

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

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

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

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

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

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

\*

### 1. HISTORIQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seront transposées dans le cadre de la présente loi:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### TITRE I

#### Dispositions générales

##### *ad article 1er.–*

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

##### *ad article 2.–*

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

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

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

*ad article 3.–*

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

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

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

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

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

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

## TITRE II

### Projets soumis d'office à une évaluation

*ad article 4.–*

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

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

*ad article 5.–*

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

*ad article 6.–*

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

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

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

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

*ad article 7.–*

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

*ad article 8.–*

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

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

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

Un procès-verbal est dressé sur cette consultation.

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

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

*ad article 9.–*

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

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

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

*ad article 10.-*

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

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

*ad article 11.-*

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

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

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

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

*ad article 12.-*

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

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

*ad article 13.-*

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

### TITRE III

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

*ad article 14.-*

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

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

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

Deux alternatives se présentent:

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

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

*ad article 15.–*

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

*ad article 16.– Consultation du public*

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

*ad article 17.– Avant-projet détaillé*

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

*ad article 18.–*

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

*ad article 19.–*

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

*ad article 20.–*

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

*ad article 21.–*

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

*ad article 22.–*

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

## TITRE IV

### **Dispositions spéciales**

*ad article 23.–*

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

*ad article 24.–*

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

*ad article 25.–*

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

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

*ad article 26.*–

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

## TITRE V

### **Dispositions modificatives et abrogatoires**

*ad article 27.*–

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

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

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

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

## TITRE VI

### **Dispositions transitoires**

*ad article 28.*–

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

5198/01

N° 5198<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(18.1.2005)

Le projet de loi sous rubrique a été transmis pour avis au Conseil d'Etat par une dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 7 août 2003.

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

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

En matière de construction routière et ferroviaire, la transposition en droit national de la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE connaît une histoire parsemée de nombreuses péripéties et autres revirements. Aussi le Conseil d'Etat estime-t-il indispensable de rappeler dans ce contexte la genèse du projet de loi sous revue aux fins de sa compréhension et de sa lisibilité surtout.

La directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement a été d'abord transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 4 mars 1994 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés. Cette directive a été modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997, transposée par le règlement grand-ducal du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Le règlement grand-ducal du 4 mars 1994 susmentionné a été abrogé par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés qui en a repris les dispositions (cf. article 30).

En ce qui concerne les infrastructures routières, la loi du 31 août 1986 a consacré le principe d'une étude d'impact pour tout projet de construction réalisé dans le cadre du Fonds des routes (cf. article 14*bis*).

La loi du 31 juillet 1995, en s'inspirant des dispositions de la directive 85/337/CEE précitée et plus particulièrement de celles relatives à la mise à la disposition nécessaire au public de toutes les informa-



tions concernant le projet de construction en question préalablement à sa mise en chantier, avait précisé la procédure et les modalités propres aux études d'impact (cf. article 14*bis*). L'annexe de cette loi reprenait d'ailleurs dans son intégralité l'annexe I de ladite directive, tout en ne couvrant que les seuls projets d'autoroutes et de voies rapides (Annexe I, point B).

Le règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 a précisé en conséquence le contenu des études d'impact à réaliser et la procédure de la consultation publique à effectuer (cf. 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 relevé chronologique des préactes du projet de loi sous avis impose de mentionner encore la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés. Cette loi, tout en assurant la transposition en droit national de la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, avait par ailleurs pour objet exprès d'après ses auteurs celle de trois autres 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. No 3837<sup>17</sup>, sess. ord. 1996-1997*).

Le Conseil d'Etat a itérativement souligné que la loi modifiée 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 forment en somme le droit commun. Point besoin de promulguer en l'espèce une loi spécifique relative aux projets routiers et ferroviaires alors qu'une seule loi de référence réunissant toutes les dispositions y relatives s'imposerait non seulement dans l'intérêt des administrés, mais encore de la sécurité juridique indispensable des dispositions à intervenir en l'espèce.

Aussi le Conseil d'Etat a-t-il estimé que la modification de la directive 85/337/CEE précitée, voire la transposition des trois autres directives communautaires (97/11/CE, 96/61/CE et 96/82/CE) ne saurait et ne pourrait intervenir que dans le cadre même d'une adaptation ou modification de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et ses règlements d'exécution, dont notamment le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés. Il renvoie dans ce contexte à ses avis relatifs à ladite loi modifiée du 10 juin 1999, à son avis du 14 juillet 2000 concernant 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 à son avis du 14 novembre 2000 relatif au projet de règlement grand-ducal concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés, élaborés par le ministre de l'Environnement ainsi qu'à son avis du 3 juillet 2001 relatif au 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, élaboré par la ministre des Travaux publics (cf. *Doc. parl. No 3837 à 3837<sup>26</sup>, 3837A à 3837A<sup>5</sup>, 3837B à 3837B<sup>2</sup>, sess. ord. 1992-1999; doc. parl. No 4616<sup>1</sup>, sess. ord. 1999-2000; doc. parl. No 3452<sup>1</sup>, sess. ord. 1990-1991*).

Pour être complet, il faut remarquer que le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés range les projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires dans les catégories suivantes:

„9. Aéroports:

- 1) Construction et exploitation d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur de 2.100 mètres ou plus [B1]
- 2) Construction d'aéroports [B2] (voir: No 10)

10. Aéroports et aéroports (Construction et exploitation) (voir également No 9) Classe: 1  
 37. Autoroutes (Construction d'autoroutes et de voies rapides)  
 (Législation spéciale)  
 90. Chemins de fer (Construction des voies ferrées) Classe: 1“.

Les préactes du projet de loi sous avis comprennent encore, d'une part, 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 et, d'autre part, le règlement grand-ducal du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Ce règlement assurant la transposition en droit national de la directive 97/11/CE ne concerne que les projets „publics et privés susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement“ (article 1er) et comprend deux annexes, l'une mentionnant les projets soumis obligatoirement à une étude d'impact et l'autre énumérant ceux susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et donc également soumis, après décision des autorités compétentes, à une évaluation de ces incidences. Seule l'annexe I fait référence au mot aéroport, en l'occurrence il s'agit de la „Construction d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres“. Ces projets doivent donc faire obligatoirement l'objet d'une étude d'impact.

Le Conseil d'Etat renvoie dans ce contexte à ses avis du 3 juillet 2001 et du 10 décembre 2002 (cf. *Doc. parl. No 4773<sup>2</sup>, sess. ord. 2000-2001*). Il avait pour ces deux projets conclu entre autres que:

„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 4616<sup>1</sup>, sess. ord. 1999-2000 etc.*)

Ainsi, le Conseil d'Etat est 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 3452<sup>1</sup>, 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?“

Le Conseil d'Etat avait précisé, en ce qui concerne le projet de loi amendé précité, que

„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.“ (cf. *Doc. parl. No 4773<sup>2</sup>, sess. ord. 2000-2001*)

Quant au règlement grand-ducal du 7 mars 2003 susmentionné, le Conseil d'Etat avait fini par remarquer que

„... Il redoute cependant, sur la base des développements ci-avant, qu'il ne reste aucune disposition pertinente ou saillante à transposer en droit national, ces dispositions ayant toutes été reprises sous une forme ou une autre par la loi du 10 juin 1999 précitée, sauf les quatre annexes du projet de règlement sous examen. Or ces annexes devront être reprises soit par la loi de 1999 même (annexes III et IV), soit par son règlement d'exécution modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à son avis et à sa proposition de texte relatifs au projet de loi modifiant – la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, – la loi modifiée du 27 novembre 1980 ayant pour objet la création d'une Administration de l'Environnement.“

Le relevé chronologique ci-avant fait ressortir que la transposition en droit national des directives 85/337/CEE et 97/11/CE ne procède pas d'une action concertée et coordonnée des autorités compétentes. En effet, tantôt l'initiative de la transposition est due au ministre des Travaux publics, tantôt elle relève du ministre de l'Environnement. Le résultat en a été d'introduire un régime juridique, voire une législation spécifiques pour les infrastructures routières en y assimilant par des amendements les infrastructures ferroviaires contrairement à l'approche préconisée par le Conseil d'Etat.

La démarche disparate des autorités compétentes a connu un point culminant avec les déboires judiciaires survenus lors de la réalisation du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre. Celles-ci, en se référant à l'article 1er, 5 de la directive 85/337/CEE même, avaient cru être dispensées de s'en tenir à certaines de ses dispositions. Ledit article précise en effet que la directive „ne s'applique pas aux projets qui sont adoptés en détail par un acte législatif national spécifique, les objectifs poursuivis par la présente directive, y compris l'objectif de la mise à disposition d'informations, étant atteints à travers la procédure législative“ (cf. Loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre).

\*

D'après l'exposé des motifs, le Gouvernement a décidé pour les raisons ci-après examinées de ne pas suivre la voie proposée et défendue par le Conseil d'Etat lors de ses divers avis rendus en la matière, mais bien

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

Aussi, d'après les auteurs du projet de loi sous revue:

„Seront transposées dans le cadre de la présente loi:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour ce faire, les mêmes auteurs de citer cinq inconvénients majeurs les ayant décidé à ne pas adopter l'approche du Conseil d'Etat et de ne pas procéder à la transposition de la directive 97/11/CE modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement par une adaptation, voire modification de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, mais par une loi spéciale.

Les arguments exposés ne sont pas de nature à ébranler la thèse défendue par le Conseil d'Etat, à l'exception de celui ayant trait à l'article 17 de la loi modifiée de 1999 précitée. En effet, la référence relative aux dispositions sur l'accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement prévus par la Convention d'Espoo (loi du 29 juillet 1993) et la Convention d'Aarhus (projet de loi No 4513) ne vont pas à l'encontre de l'approche du Conseil d'Etat qui, dans son avis du 14 novembre 2000 relatif au projet de loi portant approbation de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus (Danemark), le 25 juin 1998, avait remarqué entre autres que

„L'innovation la plus spectaculaire qui ne manquera pas de révolutionner le droit national en matière d'environnement concerne la participation du public au processus décisionnel y relatif. Ainsi, la Convention stipule entre autres que „lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environ-

nement est engagé, le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, par un avis au public ou individuellement, selon le cas, au début du processus“ (article 6.2). Le public est donc appelé à collaborer à la décision à intervenir dès le début de la procédure décisionnelle (*ex ante*) contrairement à la pratique actuelle de l'enquête publique en l'espèce où les personnes concernées, voire le public sont contactés au stade final (*ex post*), le projet établi *ne varietur* et soumis à l'autorité compétente pour approbation“,

pour conclure finalement que

„Aussi l'approbation de la Convention d'Aarhus amènera-t-elle nécessairement le législateur à compléter, adapter, voire modifier en conséquence la législation nationale en matière d'environnement, d'aménagement du territoire et d'urbanisme puisque les associations et les administrés vont se prévaloir des nouvelles dispositions dès leur mise en vigueur. Il s'agira surtout de réexaminer les dispositions légales prévoyant des procédures d'enquête publique et notamment les lois suivantes:

- loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire;
- loi modifiée du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes;
- loi modifiée du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles;
- loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels;
- loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.“ (cf. *Doc. parl. No 4513<sup>1</sup>, sess. ord. 2000-2001*)

Ainsi, une adaptation de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés serait de toute façon nécessaire et cette constatation fait tomber l'argumentation des auteurs du projet de loi sous revue. Le Conseil d'Etat voudrait par ailleurs observer dans ce contexte que la directive 2001/42/CE du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains plans et programmes, cités par les mêmes auteurs, attend toujours sa transposition en droit national.

De même, l'argumentation consistant à affirmer que „L'adoption de la logique préconisée par le Conseil d'Etat rendrait nécessaire l'intervention des ministres de l'Environnement et du Travail en matière d'urbanisme, matière qui jusqu'à présent relève de la seule compétence des autorités communales sous la tutelle du ministre de l'Intérieur“, ne tient non plus la route, dans la mesure où les ministres précités interviennent non seulement en matière d'urbanisme, mais interviennent encore en d'autres domaines (Economie, Education, Santé) dans la mesure où ils sont appelés à accorder dans ces domaines les autorisations, conditions d'exploitation et d'aménagement en fonction de la classe dans laquelle range l'établissement compte tenu de ses incidences éventuelles sur l'environnement humain et naturel ou la santé et la sécurité des travailleurs concernés. Or, jusqu'à ce jour, les autorisations accordées par les ministres du Travail et de l'Environnement ne leur ont conféré une quelconque compétence en les matières. L'autorisation de bâtir proprement dite, à savoir celle à accorder aux fins d'ériger une bâtisse ou une construction, si autorisation de bâtir il doit y avoir, appartient toujours au seul bourgmestre en sa qualité de chef de la police de bâtisse communale, quelles que soient la nature, l'envergure ou l'importance des établissements, des installations ou activités en question. La jurisprudence et la doctrine ont maintes fois confirmé les attributions différentes des autorités appelées à appliquer les dispositions légales et réglementaires concernées.

Le Conseil d'Etat estime que seuls les développements relatifs à l'article 17 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés sont à retenir en l'espèce pour être à la fois pertinents et fondés bien qu'il soit toujours d'avis qu'une modification, voire une adaptation circonstanciée de la prédite loi aurait le même résultat. Quoi qu'il en soit, cet article 17 est à modifier en tout cas, quelle que soit l'approche retenue, à savoir modification ou adaptation de la loi modifiée de 1999 précitée ou promulgation d'une législation spéciale.

Une modification de l'article 17 s'impose en premier lieu pour tenir compte de l'état de la législation actuellement en vigueur, en l'occurrence de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et de la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

Une deuxième raison plaidant en faveur d'une telle modification procède des développements ci-avant concernant la distinction nécessaire à faire entre les autorisations, conditions d'exploitation et d'aménagement réservées conjointement ou individuellement aux ministres de l'Environnement et du

Travail par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés (article 13) et les attributions du bourgmestre en matière d'autorisations de bâtir conformément aux décrets du 14 décembre 1789 relatif à la constitution des municipalités et du 16-24 août 1790 sur l'organisation judiciaire, à la loi du 27 juin 1906 concernant la protection de la santé publique et à la loi communale du 13 décembre 1988.

Ces autorisations, procédant de prémisses ou considérations tout à fait différentes, sinon opposées, coexistent et sont accordées séparément. Comment dès lors procéder pour éviter des décisions contradictoires ou opposées en matière d'établissements entre l'autorité supérieure et l'autorité communale? La réponse est fournie par l'article 17.1 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, qui précise que la construction des établissements visés „ne peut être entamée qu'après la délivrance des autorisations requises par celle-ci“. (cf. *Doc. parl. No 3837*<sup>18</sup>, *sess. ord. 1996-1997*). La loi a ainsi institué une hiérarchie parmi les autorisations à accorder en son exécution, dans la mesure où l'autorisation de bâtir proprement dite à délivrer par le bourgmestre ne saurait désormais intervenir que concomitamment, voire postérieurement à celle des autorités supérieures.

Un autre argument plaçant en faveur d'une modification procède du caractère trop limitatif de cet article pour ne viser que des établissements projetés dans des immeubles existants, voire dans un immeuble à construire (17.2). Or, il résulte des références mêmes faites à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire ou à la loi modifiée du 11 août 1982 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles (entre-temps la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles) qu'il peut s'agir de plans directeurs sectoriels, plans régionaux, plans d'occupation du sol concernant des matières n'impliquant pas nécessairement des immeubles ou constructions, mais l'assiette ou l'emprise territoriale des infrastructures routières, ferroviaires, des installations aéroportuaires, de lycées par exemple et donc de matières échappant à la compétence organique des communes. Ceci a pour conséquence que de telles assiettes, emprises, ou zones ne sont pas arrêtées par le plan d'aménagement communal pour échapper, faut-il le répéter, aux attributions des autorités communales et qui, d'après les lois de 1999 et 2004 précitées, une fois déclarées obligatoires, s'imposent aux prescriptions communales qui doivent obligatoirement s'y conformer.

Tel est précisément le cas pour les plans directeurs régionaux, les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires conformément à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et les zones protégées d'intérêt communautaire et les zones d'intérêt national établies conformément à la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.

Les plans d'aménagement communaux devant obligatoirement s'y conformer après coup, il en suit que ceux-ci ne peuvent arrêter *ex ante* le contenu de ces plans à intervenir en exécution des lois de 1999 et 2004 précitées pour en ignorer les dispositions au moment de leur adoption par le conseil communal et de leur approbation par le ministre de l'Intérieur.

Aussi l'article 17.2 serait-il à abroger tout simplement pour ne concerner que le plan d'aménagement communal approuvé par le ministre de l'Intérieur que le bourgmestre doit respecter lors de l'octroi ou du refus de l'autorisation de bâtir proprement dite pour les classes 1 et 2 ou de l'autorisation d'aménagement et d'exploitation pour les établissements de la seule classe 2. Une autre solution consisterait à exclure de son champ d'application les plans ou projets établis en exécution des lois du 21 mai 1999 et 19 janvier 2004 précitées.

Cette solution permettrait de sortir de l'impasse créée à la suite de la jurisprudence administrative actuelle et éviterait de laisser le sort des infrastructures routières, ferroviaires ou autres à créer au niveau national, régional ou local entre les mains des autorités communales incompétentes *ratione materiae*.

De même, les servitudes d'utilité publique inhérentes aux plans directeurs régionaux, aux plans directeurs sectoriels, aux plans d'occupation du sol ou autres projets déclarés obligatoires par règlement grand-ducal, une fois transposées dans les parties graphique et écrite des plans d'aménagement communaux concernés, il incombe aux autorités communales de veiller à leur respect et à leur exécution.

Le Conseil d'Etat voudrait finir cette partie par deux observations d'ordre général.

L'une concerne le recours contentieux admissible à l'encontre des décisions administratives prises en exécution de la future loi. Le projet de loi sous revue, contrairement à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés (article 19), ne prévoit pas de recours en l'espèce. Ainsi, seul un recours en annulation est possible d'après l'article 2(1) de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions administratives. Cet article dispose que „le tribunal administratif statue sur

les recours dirigés pour incompétence, excès et détournement de pouvoir, violation de la loi ou des formes destinées à protéger les intérêts privés, contre toutes les décisions administratives à l'égard desquelles aucun autre recours n'est admissible d'après les lois et règlements“.

L'article 19 de la loi modifiée du 10 juin 1999 précitée au contraire prévoit un recours de pleine juridiction à l'égard de certaines décisions prises en son exécution et notamment contre les autorisations, les conditions d'aménagement et d'exploitation et leur retrait.

Le Conseil d'Etat doit dans le présent contexte renvoyer à son avis du 18 mars 1997 relatif au projet de loi devenu la loi du 4 novembre 1997 portant modification des articles 2, 12, 22 et 26 de la loi modifiée du 28 décembre 1988 concernant le droit d'établissement (cf. *doc. parl. No 4165<sup>8</sup>, sess. ord. 1996-1997*). Il est donc à se demander si la différence de traitement opérée en une seule et même matière, en l'occurrence les établissements classés dont font partie les infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires sous revue, ne contrevient pas au principe constitutionnel de l'égalité devant la loi.

De même, le projet de loi prévoit un certain nombre de règlements d'exécution dont l'élaboration incombe soit au ministre de l'Environnement, soit au ministre des Travaux publics et/ou au ministre des Transports. Le Conseil d'Etat estime qu'une répartition précise des tâches s'impose d'urgence dans ce contexte pour éviter que la future loi ne reste partiellement lettre morte à défaut de ces mesures d'exécution.

Il résulte des observations générales ci-avant qu'en ordre principal les dispositions sous avis pourraient intervenir dans le cadre d'une adaptation circonstanciée de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et de son règlement d'exécution portant nomenclature et classification des établissements classés. En ordre subsidiaire et quelle que soit la démarche finalement retenue: adaptation, modification ou législation spéciale, il est d'ores et déjà acquis qu'une révision de l'article 17 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés est inévitable pour des raisons de sécurité juridique.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1er*

Le Conseil d'Etat estime que le libellé de cet article est à modifier par référence aux articles 4 et 14 du projet de loi sous revue.

En effet, les articles précités devraient préciser les infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires soumises d'office soit susceptibles d'être soumises à une évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel.

Il y a donc lieu de conférer une portée plus générale à l'article qui se lira comme suit:

#### **„Art. 1er.– *Objet***

La présente loi concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain des projets d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires et de leurs installations connexes.“

### *Article 2*

D'après le commentaire des articles, les définitions ont été reprises soit des conventions ou accords internationaux, soit de la législation nationale en vigueur. Le Conseil d'Etat marque son accord avec le libellé tel que proposé.

### *Article 3*

Le Conseil d'Etat estime que l'annexe II du projet de loi énumère de façon détaillée les informations à fournir par le maître d'ouvrage quant à son projet de construction. Il n'entrevoit donc pas l'utilité de reproduire au point 1 (paragraphe 1er selon le Conseil d'Etat) de l'article sous revue certaines de ces informations. L'on pourrait formuler ce paragraphe de la façon suivante:

„(1) Les informations à fournir par le maître d'ouvrage sont arrêtées par l'annexe I de la présente loi et comportent au moins:“

Le commentaire des articles fait état d'un alinéa 7 qui „identifie cependant les informations minimales à fournir“.

Or, le texte soumis à l'avis du Conseil d'Etat ne comporte pas d'alinéa 7 alors que les références y exprimées aux alinéas 2 et 3 concordent avec le texte versé en cause.

Le Conseil d'Etat estime qu'il faudra arrêter une terminologie cohérente et parler ni de points ni d'alinéas si des paragraphes sont visés, pour ne pas mélanger de façon continue ces notions.

De même, le Conseil d'Etat ne saisit pas bien la portée des dispositions sous (2), (3) et (4), à moins de les réagencer aux fins d'en préciser le contenu. Il est évident que la construction ou la réalisation des projets sous revue concerne d'autres départements ministériels et administrations qui seront obligés de transmettre les informations en leur possession et en rapport avec le projet visé au maître de l'ouvrage.

Il semble évident que les ministères et administrations concernés par un projet de construction soient appelés à examiner et à aviser les informations versées en cause par le maître de l'ouvrage. Il semble en être de même des dérogations ou exceptions à accorder par le ministre de l'Environnement, voire le ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions quant aux informations en leur possession.

Aussi les paragraphes 2, 3 et 4 se liront-ils comme suit:

„(2) Les informations en possession d'autres ministères et administrations sont mises à la disposition du maître de l'ouvrage suite à sa demande.

(3) Les ministères et administrations concernés par le projet de construction sont invités par le maître de l'ouvrage à donner leur avis sur les informations versées en cause dans le mois suivant leur saisine.

(4) a) Le ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire et le ministre ayant dans ses attributions l'Environnement peuvent, selon les cas, dispenser le maître de l'ouvrage de fournir certaines informations en tenant compte des caractéristiques du projet et des éléments environnementaux susceptibles d'être affectés sur la base des données y relatives en leur possession.

b) Le maître de l'ouvrage est réputé avoir rassemblé toutes les données nécessaires concernant le projet visé en fonction des connaissances disponibles et des méthodes d'évaluation existantes.“

#### Article 4

Le Conseil d'Etat recommande de modifier l'intitulé de l'article sous revue et de faire abstraction du terme „définition“. Il suffit selon lui de reproduire tout simplement les textes afférents des directives communautaires 85/337/CEE et 97/11/CE.

Cet article sera donc libellé comme suit:

#### **„Art. 4.–Projets soumis d'office à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain**

(1) Toute construction d'autoroute et de voie rapide, toute construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, tout alignement ou élargissement d'une route existante à deux voies pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée ou élargie a une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres et les liaisons routières entre routes d'ordre supérieur sont soumis à l'élaboration préalable d'une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement naturel et humain.

(2) Il en est de même de toute construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, ainsi que toute construction d'un aéroport dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres.“

#### Article 5

D'après le commentaire des articles, „le maître de l'ouvrage est obligé préalablement à l'évaluation de présenter une notice d'impact sur l'environnement se basant sur l'avant-projet sommaire.“

Le Conseil d'Etat n'arrive pas à saisir la portée exacte de cet article. Qu'est-ce qu'il faut entendre par notice d'impact? S'agit-il d'autre chose que de l'étude d'évaluation?



De même, il se demande pourquoi dans le cadre de cet article une référence est faite au seul environnement naturel par opposition à l'environnement humain auquel se rapporte l'étude comparative prévue à l'article 7 du projet.

Enfin, en ce qui concerne l'évaluation des incidences, faut-il distinguer l'avant-projet sommaire du projet définitif, dans la mesure où le maître de l'ouvrage serait obligé de fournir deux évaluations d'incidences concernant à la fois l'avant-projet sommaire et le projet définitif qui sera réalisé?

Le Conseil d'Etat admet qu'il s'agit en l'espèce d'une appréciation ou évaluation sommaire des principaux effets du projet sur l'environnement humain et naturel. Aussi estime-t-il qu'un nouveau libellé de l'article sous revue est indiqué pour résoudre ces problèmes. Toutefois, en se référant à l'article 10 du projet sous revue, l'article pourrait, le cas échéant, se lire comme suit:

**„Art. 5.– Notice d'impact sur l'environnement**

Le maître de l'ouvrage doit, sur la base de l'avant-projet sommaire, soumettre une notice d'impact sur l'environnement humain et naturel au ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.“

*Article 6*

Le Conseil d'Etat recommande un changement d'ordre purement rédactionnel et de lire l'article de la façon suivante:

**„Art. 6.– Notice d'impact sur la sécurité**

Le maître de l'ouvrage est obligé de faire élaborer une notice d'impact sur la sécurité sur base de l'avant-projet sommaire.

Cette notice est réalisée sans tenir compte des autres éléments du dossier concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel et de la réalisation effective du projet déterminé.“

*Article 7*

Il y a une certaine contradiction entre le texte de l'article sous revue et le commentaire des articles y afférent, dans la mesure où ce dernier retient la notice d'impact sur l'environnement et sur la sécurité au lieu de l'avant-projet sommaire, ce qui est chose fort différente.

Le Conseil d'Etat se demande si le paragraphe 2 n'est pas superfétatoire dans la mesure où l'article 2(3) reproduit cette hypothèse. En tout cas, une modification d'ordre rédactionnel semble indiquée.

De même, la fixation d'un délai précis pour la réalisation de l'étude comparative, afin de ne pas faire durer inutilement les procédures sous revue, s'imposerait.

Enfin, le Conseil d'Etat estime que l'intitulé est à revoir. En effet, il se demande ce qu'il faut entendre par les termes „Début de la réalisation de l'étude ...“. Il recommande de libeller l'article comme suit:

**„Art. 7.– Etude d'impact comparative**

L'étude d'impact comparative est réalisée par le ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions, en collaboration avec les autres départements concernés par le projet dans les trois mois de la présentation de l'avant-projet sommaire par le maître de l'ouvrage.

L'avis rendu par le ministre dans le cadre de l'article 3 de la présente loi ne fait pas obstacle à ce que le maître de l'ouvrage soit obligé à la demande de celui-ci de compléter ultérieurement l'étude comparative.“

*Article 8*

Cet article décrit de façon détaillée la procédure à respecter lors de la consultation publique. Le Conseil d'Etat recommande des modifications d'ordre purement rédactionnel.

L'article aura la teneur suivante:

**„Art. 8.– Consultation du public**

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

### *1. Affichage et publication du projet*

Un avis indiquant le projet est affiché pendant trente jours dans la ou les communes d'implantation du projet par les soins du collègue 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 un emplacement situé sur le tracé ou l'emplacement du projet de construction dans la ou les communes concernées.

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

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

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

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

### *2. Procès-verbal de la consultation publique et avis de la commune*

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

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de l'enquête et l'avis du ou des collèges des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en quatre exemplaires au ministre de l'Intérieur qui communique un exemplaire au ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire, au ministre ayant dans ses attributions l'Environnement, au ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et au ministre ayant dans ses attributions les Transports.

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

Le choix du tracé définitif retenu par le Gouvernement en Conseil ne préjudicie toutefois pas aux conditions des autorisations à solliciter en vertu d'autres dispositions légales et réglementaires en vigueur."

## *Article 9*

Le Conseil d'Etat se demande si cet article ne devrait pas être supprimé dans la mesure où cette inscription dans le Fonds des routes ou dans le Fonds du rail ne détermine pas le caractère obligatoire ou facultatif d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel à réaliser dans le cadre du projet en cause, ni la procédure y relative à respecter. En effet, il y aura des projets, du moins des projets routiers, qui ne seront pas inscrits dans le programme d'établissement d'une grande voirie de communication et qui seront, vu leur caractère, soumis à une étude d'impact (cf. article 6 de la loi modifiée du 16 août 1967).

Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de rayer tout simplement cet article. Il en suivra une renumérotation des articles subséquents.

## *Article 10 (9 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat estime que les principaux critères du cahier des charges-type sont à arrêter, dans l'intérêt de toutes les parties concernées, dans le corps même de la future loi quitte à les préciser par règlement grand-ducal en vertu de la nature, de l'envergure et du caractère spécifiques du projet de construction en cause. Il trouve que l'article 1er de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés pourrait à ces fins servir utilement comme modèle ou référence. Le Conseil d'Etat tient cependant à relever dans ce contexte que lesdits critères une fois arrêtés lient tous les acteurs en présence.

Aussi l'intitulé et l'article se liront-ils par référence à l'article 7 du projet sous revue comme suit:

**„Art. 9.– Etude d'impact détaillée**

L'étude d'impact détaillée est réalisée par le maître de l'ouvrage sur la base des considérations intéressant la protection de la sécurité, de la salubrité ou de la commodité par rapport au public, au voisinage ou au personnel employé, de la santé et de la sécurité des travailleurs au travail ainsi que de l'environnement humain et naturel.

Ces considérations peuvent être précisées par règlement grand-ducal en fonction de la nature, de l'envergure et du caractère spécifiques du projet de construction déterminé.“

*Article 11 (10 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat estime que cet article est à réexaminer aux fins d'un réagencement plus logique dans l'intérêt de sa compréhension et lisibilité. De même, il se demande si le paragraphe 2 n'est pas superfétatoire vu le contenu du paragraphe 1er.

L'article aura la teneur suivante:

**„Art. 10.– Mesures compensatoires**

Les mesures compensatoires proposées par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions sont approuvées par le Gouvernement en Conseil sur la base de l'étude d'impact détaillée.

Ces mesures font l'objet d'un règlement grand-ducal qui en précise le contenu.

Les mesures font partie intégrante du projet qui peut être inscrit dans le corps, soit 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, soit de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Elles sont reprises dans les plans des parcelles sujets à emprise.

Les mesures compensatoires concernant l'aéroport de Luxembourg et ses installations aéroportuaires connexes sont reprises dans les lois spéciales en autorisant la réalisation.“

*Article 12 (11 selon le Conseil d'Etat)*

Sans observation.

*Article 13 (12 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat propose une modification de l'alinéa final de l'article sous revue. Il estime que le terme „autorisé“ n'est pas correct en l'occurrence, dans la mesure où un projet ne peut pas être réalisé non seulement par défaut d'autorisation, mais également pour des raisons d'opportunité. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de remplacer le terme „autorisé“ par celui de „réalisé“.

*Article 14 (13 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de se référer aux articles 1er, points b), c) et d) et 4 du projet de loi sous avis aux fins d'une nouvelle rédaction du présent article qui se lira comme suit:

**„Art. 13.– Projets susceptibles d'être soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel**

(1) La construction de routes y compris les installations routières connexes, de tronçons de ligne de chemin de fer et d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante y compris les installations ferroviaires connexes, de lignes de tramways ou de lignes analogues de type spécial servant exclusivement ou principalement au transport de personnes ainsi que les aménagements de l'Aéroport de Luxembourg peuvent être soumis à une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement humain et naturel conformément aux critères de sélection retenus par l'annexe I de la présente loi.

(2) La décision de procéder à une étude d'évaluation pour ces projets est prise par le Gouvernement en Conseil sur le rapport du ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions et de l'avis demandé d'un comité interministériel dont la composition et l'organisation sont déterminées par règlement grand-ducal.

(3) Le tracé définitif des projets non soumis à une telle étude d'évaluation est fixé par le maître de l'ouvrage sans préjudice des autorisations légalement requises.“

*Articles 14 et 15 nouveaux (proposés par le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat estime que la décision du Gouvernement en Conseil de soumettre à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain ces projets comporte également le respect de la même procédure d'instruction que celle réservée aux projets soumis d'office à de telles études d'impact. Ainsi, il faudrait également prévoir des notices d'impact sur l'environnement et sur la sécurité.

Aussi y a-t-il lieu de compléter le projet sous avis par deux articles nouveaux, en l'occurrence les articles 14 et 15 traitant, l'un, de la notice d'impact sur l'environnement et, l'autre, de la notice d'impact sur la sécurité et ayant la teneur suivante:

**„Art. 14.– Notice d'impact sur l'environnement**

Le maître de l'ouvrage doit, sur la base de l'avant-projet sommaire, soumettre une notice d'impact sur l'environnement humain et naturel au ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

**Art. 15.– Notice d'impact sur la sécurité**

Le maître de l'ouvrage est obligé de faire élaborer, sur la base de l'avant-projet sommaire, une notice d'impact sur la sécurité.

Cette notice est réalisée sans tenir compte des autres éléments du dossier concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel et de la réalisation effective du projet déterminé.“

Il en suivra une autre numérotation des articles subséquents.

*Article 15 (16 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat, se référant à ses observations relatives à l'article 7 du projet sous avis, recommande de libeller l'article comme suit:

**„Art. 16.– Etude d'impact comparative**

L'étude d'impact comparative est réalisée par le ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions, en collaboration avec les autres départements ministériels concernés par le projet, dans les trois mois de la présentation de l'avant-projet sommaire par le maître de l'ouvrage.

L'avis rendu par le ministre dans le cadre de l'article 3 de la présente loi ne fait pas obstacle à ce que le maître de l'ouvrage soit éventuellement obligé, à la demande de celui-ci, de compléter ultérieurement l'étude comparative.“

*Article 16 (17 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat se réfère à ses observations relatives à l'article 8 du projet sous revue pour proposer la teneur suivante:

**„Art. 17.– Consultation du public**

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

*1. Affichage et publication du projet de construction*

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 un emplacement situé sur le tracé ou l'emplacement du projet de construction dans la ou les communes concernées.

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

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

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

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

## *2. Procès-verbal de la consultation publique et avis de la commune*

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

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de l'enquête et l'avis du ou des collègues des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en quatre exemplaires au ministre de l'Intérieur qui communique un exemplaire au ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire, au ministre ayant dans ses attributions l'Environnement, au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et au ministre ayant les Transports dans ses attributions.

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

Le choix du tracé définitif retenu par le Gouvernement en Conseil ne préjudicie toutefois pas aux conditions des autorisations à solliciter en vertu d'autres dispositions légales et réglementaires en vigueur.“

### *Article 17 (18 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat renvoie à son examen de l'article 9 du projet sous avis. Il estime qu'il y a lieu de faire abstraction du paragraphe 2, du moins en ce qui concerne les infrastructures routières. En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires, il faut constater que le seuil arrêté par l'article 99 de la Constitution entraînera prévisiblement la promulgation systématique d'une loi spéciale.

L'article se lira comme suit:

#### **„Art. 18.– Avant-projet détaillé**

Le maître de l'ouvrage doit élaborer un avant-projet détaillé conformément au tracé ou à l'emplacement définitifs retenus par le Gouvernement en Conseil.“

### *Article 18 (19 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat, par référence notamment aux articles 7 et 10 du projet sous avis, recommande le libellé suivant:

#### **„Art. 19.– Etude d'impact détaillée**

L'étude d'impact détaillée est réalisée par le maître de l'ouvrage sur la base des considérations intéressant la protection de la sécurité, de la salubrité ou de la commodité par rapport au public, au voisinage ou au personnel employé, de la santé et de la sécurité des travailleurs au travail ainsi que de l'environnement humain et naturel.

Ces considérations peuvent être précisées par règlement grand-ducal en fonction de la nature, de l'envergure et du caractère spécifique du projet de construction déterminé.“

### *Article 19 (20 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat, en se référant à ses observations concernant l'article 11, recommande la teneur suivante:

#### **„Art. 20.– Mesures compensatoires**

Les mesures compensatoires proposées par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions sont approuvées par le Gouvernement en Conseil sur la base de l'étude d'impact détaillée.

Ces mesures font l'objet d'un règlement grand-ducal qui en précise le contenu.

Les mesures font partie intégrante du projet concerné. Elles sont reprises dans les plans des parcelles sujettes à emprise.

Les mesures compensatoires concernant l'aéroport de Luxembourg et ses installations aéroportuaires connexes sont reprises dans les lois spéciales en autorisant la réalisation.“

*Article 20 (21 selon le Conseil d'Etat)*

Cet article reprend *mutatis mutandis* les dispositions de l'article 12 du projet de loi sous avis.

*Article 21*

Le Conseil d'Etat, en se référant à l'article 18 du projet sous revue, estime qu'il y a lieu de supprimer cet article comme faisant double emploi ou étant superfétatoire.

*Article 22*

Le Conseil d'Etat renvoie à l'article 13 pour recommander de remplacer le terme „autorisé“ par celui de „réalisé“.

*Article 23*

Le Conseil d'Etat estime que cet article est à revoir pour faire l'objet d'une modification d'ordre rédactionnel.

L'article se lira comme suit:

**„Art. 23.– Modification ou extension des projets**

Les incidences sur l'environnement naturel et humain de toute modification ou extension des projets visés par la présente loi sont soumises aux dispositions de son Titre III.“

*Article 24*

Sans observation, sauf que l'intitulé se lira comme suit: „*Modification des annexes*“.

*Article 25*

Le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de la référence à la directive communautaire et de libeller l'article de la façon suivante:

**„Art. 25.– Projets ayant une incidence transfrontalière sur l'environnement**

Lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement naturel et humain d'un Etat voisin ou lorsque les autorités de ces Etats le demandent, les données à produire en conformité de la présente loi sont mises à leur disposition.

Les données relatives à un projet d'un Etat voisin susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement naturel et humain sont mises à la disposition du public luxembourgeois.“

*Article 26*

D'après le commentaire des articles:

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

Le Conseil d'Etat, vu les développements de la partie générale du présent avis, met en doute la nécessité ou l'opportunité d'une telle disposition. En effet, en tout cas, la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés n'est plus concernée, la transposition des directives communautaires 85/337/CEE et 97/11/CE quant aux infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires étant garantie par le présent acte législatif spécifique. Les autorisations d'exploitation et d'aménagement sont désormais accordées dans le cadre de la future loi.

Qu'en est-il de la loi communale de 1988? Les projets routiers et ferroviaires, voire aéroportuaires sont déclarés obligatoires conformément à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire pour s'imposer aux plans d'aménagement établis en exécution actuellement de la loi modifiée du

12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes, voire, dans le futur, de la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain. Aussi les autorités communales: bourgmestre, collège des bourgmestres et échevins, conseil communal, sont-elles tenues de veiller au respect et à l'exécution des projets approuvés en exécution de la future loi.

Le Conseil d'Etat estime donc que cet article serait à supprimer. Quoiqu'il en soit, en toute hypothèse, il y a lieu de supprimer les termes „et de ses règlements d'exécution“, la loi modifiée de 1937 ne connaissant aucune mesure d'exécution.

Si les auteurs désirent maintenir l'article en question, il aura la teneur suivante:

**„Art. 26.– Dispense d'autorisation**

Les projets à autoriser sur la base de la présente loi sont dispensés des autorisations exigées par la loi modifiée du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes, voire la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, la loi communale du 13 décembre 1988 et par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.“

*Article 27*

Le Conseil d'Etat recommande de faire figurer, à l'instar des dispositions transitoires, les dispositions modificatives et les dispositions abrogatoires sous des titres différents.

Aussi y a-t-il lieu d'intituler le titre V de la façon suivante: „Titre V – Dispositions modificatives“.

Le Conseil d'Etat doit renvoyer à la partie générale du présent avis en ce qui concerne ses observations relatives à l'article 17.2. de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Cet article, en effet, serait à abroger ou à modifier.

De même, il y a lieu de compléter les dispositions par celles y relatives du règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés qui sont à adapter en conséquence.

Or, en vertu du principe du parallélisme des formes, ces dispositions seraient à modifier ou compléter dans le cadre d'un règlement grand-ducal modifiant ou complétant le règlement grand-ducal modifié précité.

Aussi l'article aura-t-il la teneur suivante:

**„Art. 27.– Modifications**

(1) L'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„Art. 7.– Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du ... 2005 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.“

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

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

Le Conseil d'Etat doit insister une nouvelle fois que le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés est à modifier par un règlement grand-ducal à la teneur suivante:

„**Art. 1er.**– L'annexe relative à la nomenclature des établissements classés (Désignation et classification des établissements classés) est modifiée comme suit:

- „9. Aéroports (Construction et exploitation d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur de 2.100 mètres ou plus) (Législation spéciale)
- 10. Aérodromes et aéroports (Construction et exploitation) (Législation spéciale)
- 90. Chemins de fer (Construction de voies ferrées et installations connexes) (Législation spéciale)
- 359A Voiries (Construction de routes et installations connexes) (Législation spéciale)
- 359B Voiries (Voir: No 55 „Zones“““.

*Article 28 nouveau (proposé par le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat renvoie à ses observations concernant l'article 17.2 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Cet article, en effet, serait à modifier, voire à abroger.

L'article aura le libellé suivant:

„*Titre VI. – Dispositions abrogatoires*

**Art. 28. – Abrogations**

Sont abrogés l'article 14*bis* 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.“

En se référant à ses considérations exposées plus haut, le Conseil d'Etat se permet de signaler, pour le surplus, qu'il y a lieu de procéder par voie réglementaire pour abroger également:

- 1) 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;
- 2) le No 7 de l'annexe I et les Nos 10.c), 10.d) et 10.h) des annexes I et II du règlement grand-ducal du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

*Article 29*

Il y a lieu de remplacer „*Titre VI*“ par „*Titre VII*“.

Le Conseil d'Etat ne saisit pas la portée de l'alinéa final de l'article sous avis, à défaut d'un commentaire des articles explicite. Il propose donc de supprimer cet alinéa.

L'article se lira comme suit:

„*Titre VII – Dispositions transitoires*

**Art. 29. – Projets soumis d'office à une évaluation des incidences sur l'environnement**

Les projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires prévus à l'article 4 de la présente loi dont la réalisation n'a pas encore été entamée au moment de son entrée en vigueur sont soumis à la procédure définie aux articles 5 à 13 ci-dessus, à condition de ne pas avoir encore fait l'objet d'une enquête publique au titre des articles 10 à 12 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, soit 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 de routes, soit de l'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.“

Le Conseil d'Etat recommande de prévoir un *Titre VIII. – Disposition finale* pour ce qui est de la référence à la future loi. En effet, l'intitulé actuel est lourd, voire pesant dans son contenu complet, bien que fort utile lors de consultations à effectuer le cas échéant.



Aussi le titre et l'article se liront-ils comme suit:

*„Titre VIII – Disposition finale*

**Art. 30.**– Dans toute disposition légale ou réglementaire future, la référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en utilisant les termes „loi du ... concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 18 janvier 2005.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5198/02

N° 5198<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(7.6.2006)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que suite à sa réunion du 1er juin 2006, la Commission des Travaux publics se permet de vous signaler que le texte du projet de loi précité, tel qu'il se présente après avoir été avisé par le Conseil d'Etat, devrait faire l'objet de deux redressements d'ordre matériel.

Le premier concerne l'article 14 (13 suivant le Conseil d'Etat) du projet de loi, pour lequel le Conseil d'Etat a proposé une nouvelle rédaction qui trouve en principe l'accord de la Commission. Cette dernière constate cependant que contrairement au texte retenu par votre Haute Corporation à l'endroit de l'art. 1er, lequel est également adopté par la Commission et où il est question „d'infrastructures ... aéroportuaires“, le texte figurant à l'article 14 propose la formulation „de l'Aéroport de Luxembourg“.

Or, la Commission considère qu'il est préférable de prévoir également pour l'art. 14 une formulation plus générale telle que celle proposée pour l'article 1er, afin de parer à l'éventualité de la construction d'un deuxième aéroport au Luxembourg.

Le paragraphe (1) de l'article 14 (13 selon le Conseil d'Etat) se présentera par conséquent comme suit:

„(1) La construction de routes y compris les installations routières connexes, de tronçons de ligne de chemin de fer et d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante y compris les installations ferroviaires connexes, de lignes de tramways ou de lignes analogues de type spécial servant exclusivement ou principalement au transport de personnes ainsi que les aménagements aéroportuaires peuvent être soumis à une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement humain et naturel conformément aux critères de sélection retenus par l'annexe I de la présente loi.“

Le deuxième redressement matériel concerne l'article 26 du projet de loi. Ce redressement s'impose parce que la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain à laquelle se réfère le texte proposé à titre subsidiaire par le Conseil d'Etat pour l'art. 26, a entre-temps

été modifiée par le législateur. De plus, la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes a été abrogée par la loi précitée du 19 juillet 2004.

L'art. 26 se présentera par conséquent comme suit :

**„Art. 26.– Dispense d'autorisation**

Les projets à autoriser sur la base de la présente loi sont dispensés des autorisations exigées par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, la loi communale du 13 décembre 1988 et par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.“

\*

Copie de la présente est envoyée pour information à M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics, et à Mme Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Tout en espérant que les modifications retenues par la Commission des Travaux publics trouveront votre accord, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*

Lucien WEILER

5198/03

N° 5198<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendement gouvernemental</i>	
1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (19.6.2006)..	1
2) Texte de l'amendement .....	2
3) Exposé des motifs .....	2

\*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS AVEC LE  
PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(19.6.2006)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Travaux Publics, j'ai l'honneur de vous saisir d'un amendement gouvernemental au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte de l'amendement avec un exposé des motifs.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*La Secrétaire d'Etat aux Relations  
avec le Parlement,  
Octavie MODERT*

\*

## TEXTE DE L'AMENDEMENT

### Art. 28bis „Voies de recours“

„Contre les études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain accomplies en exécution de la présente loi, un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif. Le recours est limité au contrôle de la régularité des procédures accomplies et de la conformité du contenu des études. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans un délai de deux mois à compter de l'affichage prévu aux articles 13 et 24 de la présente loi. Le recours est également ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Les prédites associations sont réputées avoir un intérêt personnel.“

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus (Danemark), le 25 juin 1998 a été approuvée par la loi du 31 juillet 2005. Elle est entrée en vigueur pour le Luxembourg en date du 23 janvier 2006.

Dans le cadre de la transposition de la convention d'Aarhus la Chambre des Députés et le Conseil de Gouvernement ont émis le voeu de voir le Gouvernement inclure l'accès à la justice des organisations non gouvernementales dans les différentes lois sectorielles.

Le texte du projet de loi a été amendé en ce sens par l'ajout de l'article 28bis qui prévoit un recours devant le tribunal administratif.

Le texte proposé confère à toute personne le droit d'agir contre les études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain accomplies en exécution de la loi.

La procédure proposée est particulière et déroge au droit commun étant donné que:

- (1) la nature de l'acte administratif à attaquer est particulière ici (il s'agit d'une étude scientifique);
- (2) le contrôle à opérer par le juge administratif est limité à la régularité de la procédure et à la conformité du contenu de l'étude;
- (3) le délai pour agir est de deux mois à compter de l'affichage prévu aux articles 13 et 24;
- (4) les ONG agréées sont réputées avoir un intérêt personnel à agir.

Pour le surplus, les dispositions du droit commun en matière de contentieux administratif sont applicables.

En ce qui concerne les points (1) à (3) précités, il y a lieu de préciser qu'au regard des procédures d'adoption des projets proposées par le projet de loi 5198 il n'est pas aisé de déterminer contre quelles décisions (et à quel stade de la procédure) un recours contentieux est ouvert.

En effet, certaines décisions prises (notamment par le Conseil de Gouvernement) revêtent un caractère particulièrement politique et les juridictions administratives se refusent, en principe, de juger des décisions purement politiques.

Il a dès lors été proposé de se concentrer uniquement sur les études accomplies en la matière pour tenir compte des spécificités procédurales et des opportunités politiques.

Les études accomplies ne sont en effet pas uniquement scientifiques mais constituent de véritables actes juridiques dans la mesure où elles sont le fruit d'une manifestation de la volonté pour produire des effets de droit.

Conformément aux acquis jurisprudentiels, seules les études finales sont attaquables, c'est-à-dire celles qui constituent un acte final dans la procédure.

Dans ce contexte il y a lieu de noter que si les procédures telles qu'arrêtées dans la loi ont été respectées et si les études ont été accomplies selon les règles de l'art, le choix du tracé retenu en définitive ne pourra pas être remis en question.

En ce qui concerne le point (4) précité il échet de relever que le recours devant le tribunal administratif est ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, qui sont réputées avoir un intérêt personnel.



5198/04

N° 5198<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(4.7.2006)

Par lettres respectivement du 7 juin et du 19 juin 2006, le Président de la Chambre des députés et le Premier Ministre ont saisi le Conseil d'Etat de trois amendements au projet de loi susmentionné. Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire.

*Amendement I*

Cet amendement a pour objet de remplacer, par référence à l'article 1er du projet de loi sous avis dans la version proposée par le Conseil d'Etat, les termes „de l'Aéroport de Luxembourg“ par ceux de „les aménagements aéroportuaires“ aux fins „de parer à l'éventualité de la construction d'un deuxième aéroport au Luxembourg“. Le Conseil d'Etat, tout en estimant que sa proposition de texte rencontre entièrement la préoccupation de la Commission *ad hoc* de la Chambre des députés, peut marquer son accord avec l'amendement proposé.

*Amendement II*

Le Conseil d'Etat doit renvoyer en ordre principal au commentaire de l'article 26 de son avis du 18 janvier 2005 estimant que les arguments y développés gardent toute leur valeur (cf. doc. parl. No 5198<sup>1</sup>, sess. ord. 2004-2005, pp. 15 et 16).

En effet, il faut rappeler que les dispositions sous avis prévoient deux catégories de projets; les projets soumis obligatoirement à une étude d'impact et les projets susceptibles d'être soumis à une telle étude. Se pose dès lors la question de savoir si cette dernière catégorie, à défaut d'une étude d'impact, tombe sous le champ d'application de l'article 26 et bénéficie également de la dispense des autorisations légales y prévues, ou, au contraire, tombe sous le régime de droit commun. Cette question mérite d'être clarifiée.

En ordre subsidiaire l'article 26 est à libeller comme suit par référence à la législation en vigueur:

**„Art. 26.– Dispense d'autorisation**

Les projets à autoriser sur la base de la présente loi sont dispensés des autorisations exigées par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement

urbain, la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 et par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.“

### *Amendement III*

L'amendement sous revue prévoit un recours en annulation à l'encontre des décisions ordonnant une évaluation des incidences des projets visés sur l'environnement naturel et humain. Le Conseil d'Etat, en se référant au commentaire des auteurs de l'amendement, se demande quelle est la nature juridique de cette décision qui, en fait, constitue un des éléments de la procédure aboutissant à la décision finale, opposable aux administrés. S'agit-il d'un acte préparatoire ou, au contraire, s'agit-il d'un acte exécutoire? Faut-il rappeler que d'après les principes généraux du droit administratif, corroborés par la jurisprudence et la doctrine, un acte préparatoire n'est pas susceptible d'un recours contentieux; seule la décision définitive fait l'objet d'un recours contentieux (annulation ou réformation). Aussi le Conseil d'Etat doit-il s'opposer formellement à l'amendement sous avis, ladite décision ne constituant qu'un élément ou acte de la procédure préparant la décision à intervenir.

L'amendement sous avis appelle encore les observations complémentaires suivantes de la part du Conseil d'Etat. Le texte de la Convention d'Aarhus et notamment son article 6 soulignent *expressis verbis* que l'accès à la justice et plus particulièrement les recours administratifs et judiciaires sont à organiser dans le cadre de „la législation nationale“ et partant dans le cadre des règles générales régissant cette législation.

De même, le Conseil d'Etat doit remarquer que si les dispositions en projet visent „les différentes lois sectorielles“ selon leur commentaire, seules sont cependant concernées dans le cadre du projet sous revue celles concernant les infrastructures de transport et plus particulièrement les seules infrastructures routières et ferroviaires. Les autres projets et notamment ceux visés par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés ne tombent pas sous le champ d'application de l'amendement sous revue.

Le Conseil d'Etat doit encore remarquer que le recours en annulation constitue le droit commun en matière contentieuse à condition que la décision revête un caractère définitif et lèse un intérêt légitime. Limiter le recours, à l'instar de l'amendement sous avis, au seul „contrôle de la régularité des procédures accomplies et de la conformité du contenu des études“ est contraire à l'article 2 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif qui énumère les causes de nullité suivantes: l'incompétence, l'excès et le détournement de pouvoir, ainsi que la violation de la loi ou des formes destinées à protéger les intérêts privés.

Enfin, la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés qui constitue le droit commun ou la référence en matière d'environnement humain et naturel prévoit un délai de 40 jours en matière contentieuse. Une uniformisation des délais des recours contentieux en une seule et même matière est indiquée dans l'intérêt des administrés d'après le Conseil d'Etat.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 juillet 2006.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

5198/05

**N° 5198<sup>5</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

---

---

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**DEPECHE DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
A LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT**

(31.10.2006)

Madame la Secrétaire d'Etat,

Dans son avis (No 46380) du 18 janvier 2005 le Conseil d'Etat a formulé une proposition de texte relative au paragraphe 1 de l'article 3 à laquelle la Commission parlementaire s'est ralliée lors de l'analyse du projet de loi. La formulation proposée contient cependant une erreur matérielle dans la mesure qu'il est fait référence à l'annexe I du projet de loi, notamment en ce qui concerne les informations à fournir par le Maître de l'ouvrage, alors qu'il s'agit de l'annexe II. Cette erreur matérielle a été redressée.

Je vous prie de bien vouloir en informer le Conseil d'Etat.

Veillez agréer, Madame la Secrétaire d'Etat, l'assurance de ma considération distinguée.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
Claude WISELER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5198/06

N° 5198<sup>6</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

---

---

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**AMENDEMENTS ADOPTES PAR LA COMMISSION  
DES TRAVAUX PUBLICS****DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(15.11.2006)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous saisir ci-après pour avis d'une nouvelle version des articles 14 et 28bis du projet de loi sous objet, version arrêtée par la Commission des Travaux publics dans sa réunion du 6 novembre 2006 suite à l'avis y relatif du Conseil d'Etat.

Cette nouvelle version des articles précités se présente comme suit:

*1) Nouvel article 14***„Art. 14.– Projets susceptibles d'être soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel**

(1) La construction de routes, autres que celles visées à l'article 4 y compris les installations routières connexes, de tronçons de ligne de chemin de fer et d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante y compris les installations ferroviaires connexes, de lignes de tramways ou de lignes analogues de type spécial servant exclusivement ou principalement au transport de personnes ainsi que les aménagements aéroportuaires seront soumis à une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement humain et naturel lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Cette appréciation se fait par référence aux critères de sélection retenus par l'annexe I de la présente loi.

(2) La décision relative à l'obligation de l'élaboration d'une étude d'évaluation pour ces projets est prise par le Gouvernement en Conseil sur le rapport du ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions et de l'avis demandé d'un comité interministériel dont la composition et l'organisation sont déterminées par règlement grand-ducal.



(3) Cette décision est mise à la disposition du public par le ministre ayant respectivement les travaux publics ou les transports dans ses attributions moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées.

(4) Contre cette décision un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans un délai de quarante jours à compter de l'affichage prévu au paragraphe 3. Le recours est également ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Les prédites associations sont réputées avoir un intérêt personnel.

L'illégalité d'une décision du gouvernement en conseil ne peut être invoquée qu'au moyen d'un recours introduit devant le tribunal administratif conformément au présent paragraphe; à moins que l'illégalité ait été constatée par les juridictions administratives dans le cadre d'une procédure régie par le présent paragraphe, elle ne peut pas être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitivement accordée au projet.

(5) Le tracé définitif des projets non soumis à une telle étude d'évaluation est fixé par le maître de l'ouvrage sans préjudice des autorisations légalement requises.“

#### *Commentaire*

Le système d'évaluation tel qu'instauré par la directive 85/337/CE modifiée par la directive 97/11/CE est le suivant:

Une évaluation dans les formes de la directive des incidences sur l'environnement de certains projets est prescrite, lorsque ces projets sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (article 1er et article 2 de la directive).

L'annexe I de la directive énumère les projets qui sont obligatoirement soumis à une évaluation des incidences.

Ces projets sont repris à l'article 4 du projet de loi.

L'annexe II de la directive énumère les projets pour lesquels une évaluation conforme aux dispositions de la directive n'est pas toujours nécessaire.

Pour ces projets, repris à l'article 14 du projet de loi, les Etats membres disposent aux termes de la directive d'un pouvoir d'appréciation qui peut s'exercer soit sur la base d'un examen cas par cas, soit sur la base de seuils ou critères fixés par l'Etat membre (article 4, paragraphe 4 de la directive).

L'article 14 du projet de loi transpose fidèlement les dispositions de la directive mentionnées ci-dessus et précise leur application en les intégrant dans nos procédures nationales.

L'article 14 dans son paragraphe 1er prévoit que pour les projets autres que ceux visés à l'article 4 c'est-à-dire ceux soumis obligatoirement à une évaluation des incidences, une décision sera 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, sur la question de savoir s'ils seront soumis à une évaluation conformément aux dispositions de la directive.

L'avis du comité interministériel sera établi après examen des projets cas par cas en tenant compte des critères de sélection qui font l'objet de l'annexe I du projet de loi, annexe qui est identique à l'annexe III de la directive.

L'article 14 instaure encore un droit de recours en annulation contre la décision précitée du gouvernement en conseil. De ce fait, il précise les dispositions générales de l'article 28bis concernant les possibilités de recours contre des décisions administratives définitives.

Ce complément a paru nécessaire au législateur vu le caractère crucial de la décision du conseil de gouvernement à ce stade de la procédure.

La procédure prévue offre un recours effectif au titre de l'article 9.4 de la Convention d'Aarhus dans la mesure où à travers l'exercice de ce recours le début de la réalisation d'un projet pourrait être éventuellement retardé.

Ladite procédure est conforme à l'article 10bis, deuxième alinéa, de la directive 85/337/CEE (inséré par l'article 3 (7) de la directive 2003/35/CE) qui dispose que les „Etats membres déterminent à quel stade les décisions, actes ou omissions peuvent être contestés“.

Il importe encore de relever qu'une illégalité d'une décision du gouvernement en conseil qui n'a pas été constatée par les juridictions administratives dans le cadre d'une procédure régie par les dispositions de l'article 14 (4) ne peut pas être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitivement accordée au projet.

En ce qui concerne le délai de recours contentieux prévu au paragraphe 4 le législateur a retenu de le fixer à quarante jours de sorte à instaurer une harmonisation des délais de recours dans l'intérêt des administrés.

## *II. Article 28bis*

„**Article 28bis.**– Contre les décisions administratives publiées en exécution des articles 13 et 24 de la présente loi, un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans un délai de quarante jours à compter de l'affichage prévu aux articles précités. Le recours est également ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Les prédites associations sont réputées avoir un intérêt personnel.“

### *Commentaire*

La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus (Danemark), le 25 juin 1998 a été approuvée par la loi du 31 juillet 2005. Elle est entrée en vigueur pour le Luxembourg en date du 23 janvier 2006.

Dans le cadre de la transposition de la convention d'Aarhus la Chambre des Députés et le Gouvernement en Conseil ont émis le souhait de voir le Gouvernement inclure l'accès à la justice des organisations non gouvernementales dans les différentes lois sectorielles.

Le texte du projet de loi a été amendé en ce sens par l'ajout de l'article 28bis qui prévoit un recours en annulation devant le tribunal administratif.

Le texte proposé confère le droit d'agir contre les décisions administratives définitives, c'est-à-dire celles prises aux termes des articles 13 et 24.

Par ailleurs il convient de relever que les dispositions du droit commun en matière de contentieux administratif sont applicables.

Il importe encore de relever que le recours devant le tribunal administratif est ouvert à toute personne qui a un intérêt à agir ainsi qu'aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées, en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, qui sont réputées avoir un intérêt personnel.

Les dispositions du présent article complètent celles prévues à l'article 14 concernant le cas spécifique d'un recours contre la décision prise par le Gouvernement en Conseil aux termes de cet article.

Le délai de recours contentieux est fixé à 40 jours, à l'instar des délais de recours prévus dans la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, qui constitue le droit commun, voire la référence en matière d'environnement humain. Ainsi la recommandation du Conseil d'Etat contenue dans son avis du 4 juillet 2006 relatif à ce même projet de loi, dans lequel il s'est prononcé en faveur d'une uniformisation des délais de recours contentieux en une seule matière, est suivie.

C'est dans le même ordre d'idées que le délai prévu à l'article 14 est également fixé à 40 jours.

\*

Vu l'urgence du projet de loi sous objet, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser les amendements ci-dessus dans un délai permettant à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi encore avant la fin de l'année.

Copie de la présente est adressée pour information à M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics, et à Mme Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Lucien WEILER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5198/07

N° 5198<sup>7</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(12.12.2006)

Par lettre du 15 novembre 2006, le Président de la Chambre des Députés a saisi le Conseil d'Etat de deux amendements au projet de loi susmentionné. Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire.

Ces amendements font suite à trois amendements antérieurs au projet initial dont le Conseil d'Etat avait été saisi, respectivement le 7 juin et le 19 juin 2006, par dépêches du Président de la Chambre des députés et du Premier Ministre, Ministre d'Etat. L'amendement gouvernemental proposait d'introduire dans le projet de loi un article *28bis* „Voies de recours“ prévoyant un recours en annulation, à introduire devant le tribunal administratif, contre les études d'évaluation des incidences sur l'environnement humain accomplies en exécution de la loi.

Dans son avis complémentaire du 4 juillet 2006, le Conseil d'Etat avait pris position sur ces amendements et soulevé une opposition formelle par rapport au nouvel article *28bis*, dans la mesure où il prévoyait un recours en annulation contre les études d'évaluation, „ladite décision ne constituant qu'un élément ou acte de la procédure préparant la décision à intervenir“.

*Amendement I: Nouvel article 14*

L'amendement prévoit d'introduire dans le projet de loi un nouvel article 14 „Projets susceptibles d'être soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel“.

Ce nouvel article comporte 5 paragraphes. Le premier définit les projets entrant dans le champ d'application de la procédure organisée par l'article 14. Le deuxième prévoit l'adoption d'une décision du Gouvernement en Conseil relative à l'obligation de l'élaboration d'une étude d'évaluation. Le troisième paragraphe porte sur la mise à la disposition du public de cette décision. Le quatrième paragraphe ouvre un recours en annulation contre cette décision devant le tribunal administratif. Le cinquième paragraphe prévoit que le tracé définitif des projets non soumis à une telle étude d'évaluation est fixé par le maître de l'ouvrage.

Le premier paragraphe du nouvel article 14 soulève des interrogations en relation avec la systématique de la loi qui distingue entre les „Projets soumis d'office à une évaluation“ et les „Projets suscep-

tibles d'être soumis à une évaluation". En effet, l'article 14 nouveau transforme cette faculté en obligation en définissant, à la première phrase du premier paragraphe, les projets qui „seront soumis à une étude d'évaluation". Il est vrai que la seconde phrase du même paragraphe prévoit qu'il appartient au Gouvernement d'apprécier la nécessité d'une étude selon les critères techniques retenus. Le deuxième paragraphe du nouvel article 14 vise „la décision relative à l'obligation" de procéder à une étude. Cette formule peut encore être comprise comme transformant une faculté d'évaluation en obligation.

Même si le commentaire de l'amendement ne fournit guère d'éclaircissements, le Conseil d'Etat comprend l'amendement en ce sens que les auteurs ont entendu que le Gouvernement détermine, sur la base des seuils ou critères fixés par référence à l'annexe I du projet de loi, les projets qui doivent être soumis à une évaluation, le tout conformément au système prévu à l'article 4 de la directive 85/337/CEE, telle que modifiée par la directive 97/11/CE.

Cela signifie que le principe de la faculté est effectivement transformé en obligation pour une série de projets visés expressément dans la nouvelle disposition, dès lors que certains critères techniques, qu'il convient d'apprécier, sont remplis.

Le Conseil d'Etat reconnaît que le système retenu dans le nouvel article 14 présente certains avantages, en ce qu'il assure une plus grande sécurité juridique pour les administrés, permet de répondre aux critiques relatives à l'arbitraire des décisions prises par le Gouvernement et garantit une procédure plus objective et transparente. Le Conseil d'Etat se doit toutefois de relever également les inconvénients de cette solution qui risque de se traduire par des retards dans la réalisation de projets pour lesquels la directive 85/337/CEE, telle que modifiée par la directive 97/11/CE, n'impose pas le recours systématique à une étude d'évaluation.

Reste, en outre, la question de savoir si, par cette formule, les auteurs de l'amendement ont entendu exclure un examen au cas par cas, notamment pour des projets non visés dans la liste ou ne remplissant pas les critères techniques auxquels renvoie le texte. Le Conseil d'Etat estime que la détermination des hypothèses dans lesquelles il y a lieu à évaluation ne devrait pas empêcher le Gouvernement de procéder à une telle étude, sur la base d'une appréciation au cas par cas.

Dans un souci de clarification et de cohérence des textes, le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du titre III par le texte suivant, inspiré du libellé même de l'article 14 nouveau, „Projets soumis à une évaluation en raison de leurs incidences sur l'environnement". Dans la logique de cette modification, il y aura également lieu de modifier l'intitulé du nouvel article 14 et de revenir au texte initialement proposé.

Le texte du premier paragraphe, malgré la complexité au niveau de sa formulation, ne soulève pas d'autres observations.

Le deuxième paragraphe règle la procédure d'adoption de la décision. Le Conseil d'Etat ne voit pas la nécessité de viser une „décision relative à l'obligation de l'élaboration d'une étude", dès lors que la décision porte directement sur la réalisation de l'étude, après appréciation des critères auxquels renvoie le premier paragraphe. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de simplifier le texte et de remplacer la formule „décision relative à l'obligation de l'élaboration d'une étude" par le libellé suivant: „décision relative à l'élaboration d'une étude d'évaluation". Cette formule couvre, à l'évidence, une décision positive ou négative.

Le troisième paragraphe qui impose l'obligation d'une mise à disposition du public de la décision prise constitue la transposition littérale du paragraphe 3 de l'article 4 de la directive.

Le quatrième paragraphe instaure un recours administratif spécifique contre cette décision. Cet amendement est justifié par le „caractère crucial de la décision du conseil de gouvernement à ce stade de la procédure" et par la nécessité d'offrir „un recours effectif au titre de l'article 9.4 de la Convention d'Aarhus" du 25 juin 1998. Le commentaire ajoute encore que ce texte „précise les dispositions générales de l'article 28*bis* concernant les possibilités de recours contre les décisions administratives définitives".

Le Conseil d'Etat comprend que les auteurs de l'amendement poursuivent un double objectif: Instaurer un recours administratif contre une décision négative, en particulier par des associations, tout en évitant que la question de la légalité de cette décision ne puisse être soulevée lors d'un recours contre la décision définitive au titre de l'article 28*bis*.

Le Conseil d'Etat voudrait faire trois observations par rapport au mécanisme proposé.

En premier lieu, il est très difficile de concevoir la portée d'un tel recours de légalité, compte tenu de la marge d'appréciation d'ordre technique qui revient au Gouvernement. Le recours sera-t-il limité au respect des procédures? Peut-on envisager une annulation pour dépassement manifeste de la marge d'appréciation du Gouvernement?

En deuxième lieu, le Conseil d'Etat note que le texte ne distingue pas, au niveau du principe du recours, entre la décision de ne pas procéder à une étude et la décision de la réaliser. Un recours contre cette dernière décision ne peut guère être envisagé de la part de protagonistes de la protection de l'environnement dont le droit d'action est toutefois expressément consacré par la disposition en cause. S'ajoute à cela qu'il est difficile de concevoir un tel recours, une fois qu'on admet que le Gouvernement est toujours en droit d'adopter une décision de procéder à une étude sur la base d'une appréciation au cas par cas. Plus important, une telle décision „positive“ constitue manifestement un acte préparatoire, tel que défini dans l'avis du Conseil d'Etat du 4 juillet 2006, et le Conseil d'Etat se devrait de réitérer l'opposition formelle figurant dans son avis antérieur. Limiter le recours contre la seule décision négative, non seulement serait cohérent avec la logique du mécanisme mis en place, mais permettrait encore de rencontrer le problème de l'opposition formelle. En effet, la décision de procéder à une étude peut, à juste titre, être considérée comme acte préparatoire de la décision finale qui, en tant que telle, n'est pas susceptible de faire l'objet d'un recours immédiat. Par contre, une décision négative peut être considérée comme produisant des effets juridiques immédiats, en ce qu'elle dispense du respect de la procédure prévue aux articles 5 à 10 du projet de loi et permet d'arrêter, de suite, le tracé.

Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de préciser que le recours visé au quatrième paragraphe vise uniquement la décision de ne pas procéder à une étude d'évaluation.

En troisième lieu, le Conseil d'Etat se demande si, dans un souci de logique des textes, le recours en cause ne devrait pas être intégré dans l'article 28bis. Le Conseil d'Etat reviendra sur cette question dans le cadre de l'analyse de l'article 28bis faisant l'objet de l'amendement II.

Le cinquième paragraphe vise la fixation du tracé pour les projets non soumis à une procédure d'évaluation. Ce texte est le corollaire de l'article 21 qui concerne la fixation du tracé par le Gouvernement après réalisation d'une étude. Le texte ne soulève pas d'observations.

#### *Amendement II: Article 28bis*

La version arrêtée par la Commission des Travaux publics de la Chambre des députés modifie le texte de l'article 28bis, introduit dans le projet de loi par l'amendement gouvernemental du 19 juin 2006.

Dans son avis du 4 juillet 2006, le Conseil d'Etat avait formulé une série de critiques par rapport au texte proposé par le Gouvernement. Le Conseil d'Etat avait contesté que le recours prévu fût limité au seul contrôle de la régularité des procédures et de la conformité du contenu des études, contrairement au droit commun en matière de recours administratifs et refint des délais de recours différents des délais du droit commun.

Sur ces points, le texte, tel qu'amendé, tient compte des critiques du Conseil d'Etat. Ainsi, le texte actuel fait référence au recours en annulation ouvert devant le tribunal administratif sans contenir les limitations ayant figuré dans la version initiale. De même, le délai de recours est fixé à quarante jours, qui constitue le délai de droit commun prévu par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Le Conseil d'Etat avait soulevé une opposition formelle à l'encontre du texte de l'article 28bis, objet de l'amendement gouvernemental du 19 juin 2006, dès lors que la décision ordonnant une étude d'évaluation ne constituerait „qu'un élément ou acte de la procédure préparant la décision à intervenir“ qui ne pourrait faire l'objet d'un recours propre.

Sur ce point encore, le texte actuel répond aux critiques du Conseil d'Etat. Le recours en annulation est exercé, non pas contre „les études d'évaluation“, mais contre les „décisions administratives publiées en exécution des articles 13 et 24 de la présente loi“. L'article 13 vise les décisions prises par les autorités compétentes à l'issue de la procédure définie par les articles 4 à 12 pour les projets soumis d'office à une évaluation. L'article 22 du projet de loi concerne les décisions prises à la suite de la procédure dans le cas de projets que le Gouvernement a soumis à la procédure d'évaluation sur la base du Titre III du projet de loi. Le Conseil d'Etat relève, sur ce point, une erreur dans le texte de l'amendement qui devrait viser l'article 22 et non pas l'article 24.

Ainsi que le Conseil d'Etat l'a relevé dans son examen de l'amendement I, le recours spécifique contre la décision du Gouvernement visée à l'article 14 devrait logiquement être consacré à l'article 28bis, ceci d'autant plus qu'il est spécifié qu'une illégalité éventuelle est à soulever immédiatement et ne peut plus être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitive, mettant ainsi en relief le lien entre les deux types de recours.

Dans un souci de simplification des dispositions, le Conseil d'Etat propose de faire l'économie de la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 28bis.

Tout en renvoyant à ses observations quant au choix opéré par les auteurs des amendements, le Conseil d'Etat propose la formulation suivante pour les deux articles:

### TITRE III

#### **Projets soumis à une évaluation en raison de leurs incidences sur l'environnement**

##### **„Art. 14. *Décision sur la nécessité d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel***

(1) La construction de routes, autres que celles visées à l'article 4, y compris les installations routières connexes, de tronçons de ligne de chemin de fer et d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante y compris les installations ferroviaires connexes, de lignes de tramways ou de lignes analogues de type spécial servant exclusivement ou principalement au transport de personnes ainsi que les aménagements aéroportuaires seront soumis à une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement humain et naturel lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Cette appréciation se fait par référence aux critères de sélection prévus par l'annexe I de la présente loi.

(2) La décision relative à l'élaboration d'une étude d'évaluation pour ces projets est prise par le Gouvernement en Conseil sur le rapport du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions et un comité interministériel, dont la composition et l'organisation sont déterminées par règlement grand-ducal, demandé en son avis.

(3) Cette décision est mise à la disposition du public par le ministre ayant respectivement les Travaux publics ou les Transports dans ses attributions moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées.

(4) Le tracé définitif des projets non soumis à une telle étude d'évaluation est fixé par le maître de l'ouvrage sans préjudice des autorisations légalement requises.“

##### **„Art. 28bis. *Voies de recours***

(1) Contre les décisions administratives publiées en exécution des articles 13 et 22 de la présente loi, un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans un délai de quarante jours à compter de l'affichage prévu aux articles précités. Le recours est également ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Les prédites associations sont réputées avoir un intérêt personnel.

(2) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif, dans les mêmes conditions et délais, contre la décision, prise au titre de l'article 14, paragraphe 2, de ne pas élaborer une étude d'évaluation. A moins que l'illégalité ait été constatée par les juridictions administratives dans le cadre d'une procédure régie par le présent paragraphe, elle ne peut pas être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitivement accordée au projet.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 12 décembre 2006.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES



5198/08

N° 5198<sup>8</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS**

(21.12.2006)

La Commission se compose de: M. Lucien CLEMENT, Président; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, Rapportrice; Mme Anne BRASSEUR, MM. Emile CALMES, Fernand DIEDERICH, Ali KAES, Mme Viviane LOSCHETTER, MM. Robert MEHLEN, Marcel SAUBER, Jos SCHEUER et Roland SCHREINER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique fut déposé à la Chambre des Députés par Madame la Ministre des Travaux publics en date du 7 août 2003. Le projet était accompagné d'un exposé des motifs ainsi que d'un commentaire des articles.

Le Conseil d'Etat a rendu trois avis: l'un en date du 18 janvier 2005, le deuxième le 4 juillet 2006 et le troisième le 12 décembre 2006.

Le projet de loi sous examen fut présenté aux membres de la Commission des Travaux publics lors de sa réunion du 5 mai 2006. Lors de cette même réunion, Madame Sylvie ANDRICH-DUVAL fut désignée comme rapportrice du projet de loi et la Commission procéda à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 18 janvier 2005. La Commission a poursuivi ses travaux lors de trois réunions successives qui se sont tenues les 12 et 22 mai ainsi que le 1er juin 2006. Lors de ces réunions, la Commission adopta deux amendements qui furent envoyés au Conseil d'Etat le 7 juin 2006.

Le texte sous rubrique a fait l'objet d'un amendement gouvernemental, en date du 19 juin 2006.

Le Conseil d'Etat a avisé les amendements parlementaires et gouvernementaux susmentionnés en date du 4 juillet 2006.

La rapportrice du projet de loi sous examen a eu un échange de vues avec les membres de la Commission de l'Environnement lors de la réunion du 1er juin 2006.

La Commission des Travaux publics s'est encore réunie le 6 novembre 2006 pour examiner l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Suite à cet avis, la Commission des Travaux publics a adopté dans cette même réunion une série d'amendements qui furent transmis au Conseil d'Etat en date du 15 novembre 2006.

Les amendements parlementaires ont été avisés par le Conseil d'Etat en date du 12 décembre 2006.

L'avis de la Haute Corporation a été analysé par la Commission des Travaux publics au cours de la réunion du 21 décembre 2006.

Le présent rapport a été adopté en date du 21 décembre 2006.

\*

## II. CONSIDERATIONS GENERALES

### 1. Objet de la loi

Le projet de loi sous rubrique a comme objet:

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

La directive 97/11/CE impose aux Etats membres de l'Union européenne (UE) de procéder, avant l'octroi de l'autorisation, à l'évaluation des incidences environnementales des projets publics et privés susceptibles d'avoir des effets notables à cet égard. L'objectif est d'identifier ces incidences pour déterminer s'il y a lieu de les prévenir ou de les atténuer. Le public doit être consulté et ses observations doivent être prises en considération dans le processus décisionnel aboutissant à l'autorisation du projet. A noter que dans le domaine de l'accès à l'information, sont en vigueur les dispositions de la loi du 31 juillet 2005, portant approbation de la Convention d'Aarhus.

Ces études d'impact sont obligatoires pour certains projets tels que la construction d'une autoroute; pour d'autres projets concernant par exemple le développement urbain, les Etats membres doivent appliquer une procédure de contrôle pour identifier ceux qui nécessitent une évaluation. Ils peuvent fixer des seuils ou des critères, procéder à un examen au cas par cas ou avoir recours à plusieurs de ces instruments de contrôle, l'objectif étant de faire en sorte que soient évalués tous les projets ayant une incidence sur l'environnement. Cette procédure d'évaluation constitue donc un instrument fondamental de la politique environnementale.

La philosophie à la base de la directive 97/11/CE est l'harmonisation des règles de tous les pays européens afin que les Etats membres se dotent d'une procédure d'évaluation commune, qui réponde aux principes de précaution et de prévention ainsi qu'au principe pollueur-payeur.

### 2. Historique

La nécessité de procéder à la réalisation d'études concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés remonte à l'année 1985 dans la foulée de la transposition de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

La directive de 1985 a été renforcée lors de sa révision en 1997. Les Etats membres de l'UE étaient tenus de transposer ces modifications dans leur législation au plus tard en mars 1999. Ladite directive 97/11/CE peut être transposée soit de manière fractionnée – dans ce cas les mesures relatives aux différents projets concernés par la directive sont introduites dans les instruments législatifs ou réglementaires afférents – soit de manière globale, c'est-à-dire par le biais d'une loi spécifique. Le Luxembourg a dès le début opté pour une transposition fractionnée de la directive, les caractéristiques des différents projets concernés étant trop différentes pour être intégrées dans une procédure d'évaluation unique, comme en témoignent les annexes correspondantes de la directive.

Si les mesures de la directive 85/337/CEE ont été transposées par le biais de différents règlements grand-ducaux ainsi que plusieurs lois, tel n'est cependant pas le cas des dispositions de la directive 97/11/CE. La Commission européenne a d'ailleurs engagé une procédure d'infraction à l'encontre du Grand-Duché et de 9 autres Etats membres pour violation de cette directive importante. En juillet 2006 la Commission a envoyé un premier avertissement écrit aux 10 Etats membres concernés, leur enjoignant de se conformer aux dispositions de la directive.

Pour des raisons de compréhension, il s'avère nécessaire d'examiner l'histoire mouvementée du processus de transposition en droit luxembourgeois des directives 85/337/CEE et 97/11/CE.

### *Chronologie*

La directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement a été d'abord transposée en droit national par 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 susmentionné a été abrogé par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés qui en a repris les dispositions.

Pour ce qui est du domaine des infrastructures routières, la loi du 31 août 1986 avait déjà consacré le principe d'une étude d'impact pour tout projet de construction réalisé dans le cadre du Fonds des routes.

En ce qui concerne les projets de voirie, la directive 85/337/CEE a été transposée par le biais des lois du 31 juillet 1995 et du 26 mai 1998 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

Dans le domaine des projets ferroviaires, la directive 85/337/CEE a été transposée en droit luxembourgeois par l'article 7 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cette loi prescrit que toute construction de ligne nouvelle et toute modification de tracé d'une ligne existante requérant le déplacement de l'assiette soit subordonnée à l'élaboration préalable d'une étude d'impact sur l'environnement naturel et humain.

La loi du 31 juillet 1995, s'inspirant des dispositions de la directive 85/337/CEE précitée et plus particulièrement de celles relatives à la mise à disposition nécessaire au public de toutes les informations concernant le projet de construction en question préalablement à sa mise en chantier, a quant à elle précisé la procédure et les modalités propres aux études d'impact. Le règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 a déterminé le contenu des études d'impact à réaliser et la procédure de la consultation publique à effectuer.

La directive 85/337/CEE a fait l'objet de modifications importantes en 1997 par la directive 97/11/CE qui couvre des projets tels que ceux visés par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, les projets routiers, ferroviaires, aéroportuaires ainsi que les projets d'urbanisme et les projets de remembrement rural. La nouvelle directive précise que certains projets doivent être obligatoirement soumis à une étude d'impact, tandis que d'autres projets doivent être soumis à une telle étude seulement lorsque certaines conditions d'envergure sont remplies.

Certaines dispositions de la directive 97/11/CE ont été transposées en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Pris au titre de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, ce règlement grand-ducal précise les conditions et modalités de réalisation d'une évaluation des incidences et détermine le contenu desdites évaluations. Ledit règlement, dans lequel sont mentionnés „d'établissements“ à soumettre à une évaluation, doit être considéré comme étant complémentaire et non comme remplaçant les dispositions spécifiques à prévoir en matière de projets d'infrastructure routière définis jusqu'à présent par la loi du 16 août 1967 précitée. En effet, le règlement n'a pas touché aux projets de voirie visés par la loi modifiée du 31 juillet 1995.

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

Le projet de loi en question (doc. parl. 4773), complété par un amendement gouvernemental concernant la prise en considération des projets ferroviaires, avait été avisé par le Conseil d'Etat en date du 3 juillet 2001. Dans cet avis, le Conseil d'Etat s'est opposé à une telle transposition fractionnée de la directive comme proposée par le gouvernement. Selon la Haute Corporation, la loi modifiée du 10 juin

1999 relative aux établissements classés et ses règlements d'exécution, notamment celui du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés, doivent constituer la seule référence en matière d'établissements classés et en forment en somme le droit commun. Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il n'y a pas besoin de promulguer en l'espèce une loi spécifique relative aux projets routiers et ferroviaires alors qu'une seule loi de référence réunissant toutes les dispositions y relatives s'imposerait non seulement dans l'intérêt des administrés, mais encore afin de garantir la sécurité juridique indispensable des dispositions à intervenir en l'espèce. 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.

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

***Inconvénients d'une transposition de la directive 97/11/CE par le biais d'une modification de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés***

Contrairement aux recommandations du Conseil d'Etat, le Gouvernement a donc décidé de ne pas transposer la directive 97/11/CE par le biais d'une modification de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Le Gouvernement voit plusieurs inconvénients à une telle transposition:

- D'après l'avis du Conseil d'Etat du 3 juillet 2001, les autorités communales décideraient à l'avenir si tel ou tel projet de construction routière ou ferroviaire peut être autorisé ou non. La loi du 10 juin 1999 soumet en particulier l'octroi d'une autorisation à l'obligation de vérifier si pareilles autorisations peuvent être délivrées au regard de la zone dans laquelle l'installation à autoriser se situe. La jurisprudence administrative interprète cette disposition de façon contraignante, estimant qu'une autorisation pour un établissement classé ne peut être accordée que si l'établissement se situe dans une zone expressément prévue à cette fin. Or, il résulte d'un examen des quelque 118 plans d'aménagements communaux couvrant le territoire national qu'aucune commune ne dispose à l'heure actuelle d'un plan d'aménagement général autorisant de manière explicite et spécifique la construction des infrastructures routières et ferroviaires, de sorte que, sauf modification des PAG en vigueur, aucune des infrastructures tombant sous le champ d'application de la législation sur les établissements classés ne saurait être autorisée.
- La démarche proposée ne tient compte ni de la complexité inhérente aux projets routiers et ferroviaires, ni de la nécessité de procéder à une consultation du public à un stade précoce de la procédure. Une transposition intégrale de la directive 97/11/CE sur base des dispositions de la loi du 10 juin 1999 ne permettrait plus de procéder par étapes, ni d'inclure tous les acteurs concernés au processus d'évaluation, ni de consulter le public à un moment où le projet se trouve encore au stade de l'avant-projet sommaire. En effet, les dispositions de la loi concernant les établissements classés ne font pas de distinction entre un avant-projet sommaire, un avant-projet détaillé ou un projet d'exécution, puisque le projet à considérer pour l'évaluation porte automatiquement sur le projet d'exécution. Renoncer à la loi en projet équivaldrait à ce que ce soit le projet d'exécution qui doive être soumis à l'évaluation et qui fasse donc l'objet d'une information au public.
- La transposition de la directive par le biais de la loi du 10 juin 1999 risquerait d'aboutir à la conséquence vraisemblablement non prévue d'un blocage pur et simple des projets de grande voirie et éventuellement aussi des projets d'extension du réseau ferré. En effet, en inscrivant les projets d'infrastructure sur la liste des „établissements“ soumis à la législation sur les établissements classés, ces projets se verraient soumis à toutes les règles prévues par cette loi.
- La transposition de la directive modifiée dans la législation des établissements classés pourrait conférer au ministère de l'Environnement et du Travail des compétences en matière d'urbanisme,

étant donné que la directive 97/11/CE couvre non seulement des projets de grande voirie, mais également des projets d'urbanisme.

- La transposition de la directive 97/11/CE par le biais de la loi du 10 juin 1999 ne permet pas d'intégrer les outils et concepts développés dans le cadre de l'aménagement du territoire vu que l'application de la législation concernant les établissements classés n'est possible qu'en relation avec des bâtiments ou chantiers précis.
- La transposition de la directive par le biais de la loi du 10 juin 1999 sur les établissements classés serait susceptible d'aller à l'encontre des dispositions sur l'accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement prévues par les conventions (UN/CEE) d'Espoo (loi du 29 juillet 1993) et d'Aarhus (loi du 31 juillet 2005), ainsi que par la directive 2001/42/EC du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.
- Les difficultés relevées ci-dessus concernant les projets de construction routière s'appliquent par analogie aux projets ferroviaires nouveaux identifiés dans la stratégie „mobilité.lu“, ainsi qu'à l'adaptation des installations aéroportuaires.

### 3. Points saillants du projet de loi

La présente loi prévoit la transposition des dispositions suivantes:

1. Les articles 7b et c de l'annexe I de la directive 97/11/CE ayant trait à la construction d'autoroutes et de voies rapides, ainsi qu'à la construction de nouvelles routes à quatre voies ou plus, ou un alignement et/ou élargissement des routes existantes à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie doit avoir une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.

Sont également transposées les dispositions de l'article 7a de l'annexe I de ladite directive relatives à la construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance ainsi que d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres.

Les projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires décrits ci-dessus sous 1. font l'objet du titre II du projet de loi: „Projets soumis d'office à une évaluation“.

2. Sont repris dans le projet de loi sous rubrique les dispositions des articles 10c, 10d, 10e et 10h de l'annexe II de la directive 97/11/CE ayant trait à: la construction de routes (projets non visés par l'annexe I), y compris les installations routières connexes; la construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux (projets non visés par l'annexe I); des tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport de personnes; la construction d'aérodromes (projets non visés par l'annexe I).

Les projets énumérés sous 2. font l'objet du titre III du projet de loi et sont soumis le cas échéant à une évaluation.

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

Les modifications ou extensions visées sous 3. sont soumises le cas échéant à une évaluation.

4. En ce qui concerne les projets routiers, les dispositions de l'article 13 de l'annexe II de la directive 97/11/CE, concernant les modifications ou extensions des projets figurant dans les annexes I ou II de ladite directive, déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peuvent avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement, sont également reprises dans le projet de loi sous examen.

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

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

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

#### 4. Amendements et travaux parlementaires

Les membres de la Commission des Travaux publics se félicitent de ce que les directives concernant les études d'impact soient enfin complètement transposées, ce qui devrait permettre d'éviter à l'avenir des problèmes tels que ceux qui se sont posés lors de la réalisation de la liaison routière vers la Sarre notamment.

Après la présentation du projet de loi par la rapportrice et les explications afférentes de la part des représentants du Ministère des Travaux publics, les membres de la Commission parlementaire ont mené leurs débats sur le projet de loi sous rubrique.

Avant l'analyse du projet de loi article par article, la Commission est intervenue sur les observations formulées en matière de voies de recours par le Conseil d'Etat dans son avis du 18 janvier 2005.

Suite à cet avis du Conseil d'Etat du 18 janvier 2005, la Commission a adopté deux amendements au texte du projet de loi initial. Ces amendements avaient comme objet des redressements d'ordre matériel des articles 14 et 26.

En ce qui concerne l'article 14, la Commission considérait qu'il serait préférable de prévoir une formulation plus générale telle que celle proposée, afin de parer à l'éventualité de la construction d'un deuxième aéroport au Luxembourg. La Commission proposa d'échanger la formulation „l'Aéroport de Luxembourg“ par „les aménagements aéroportuaires“.

Le deuxième redressement matériel concernait l'article 26 du projet de loi. Ce redressement s'impose parce que la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain à laquelle se réfère le texte proposé à titre subsidiaire par le Conseil d'Etat pour l'article 26, a entre-temps été modifiée par le législateur. De plus, la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes a été abrogée par la loi précitée du 19 juillet 2004.

L'amendement gouvernemental du 19 juin proposait l'ajout d'un article 28bis „Voies de recours“. La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus (Danemark), le 25 juin 1998 a été approuvée par la loi du 31 juillet 2005. Elle est entrée en vigueur pour le Luxembourg en date du 23 janvier 2006. Dans le cadre de la transposition de la convention d'Aarhus la Chambre des Députés et le Conseil de Gouvernement ont émis le voeu de voir le Gouvernement inclure l'accès à la justice des organisations non gouvernementales dans les différentes lois sectorielles. Le texte du projet de loi a été amendé en ce sens par l'ajout de l'article 28bis qui prévoit un recours devant le tribunal administratif.

Dans son avis complémentaire du 4 juillet 2006 le Conseil d'Etat a marqué son accord avec les deux amendements parlementaires, mais s'est opposé formellement à l'amendement gouvernemental.

Lors de sa réunion du 6 novembre 2006, la Commission des Travaux publics a adopté deux amendements. En premier lieu, l'article 14 du projet de loi a fait l'objet d'une reformulation. Dès à présent il est prévu également un droit de recours dès le moment de la procédure où est prise la décision de faire réaliser une étude d'impact ou pas. En deuxième lieu, la Commission a adopté une nouvelle version de l'article 28bis, qui devrait permettre de tenir compte des observations du Conseil d'Etat ainsi que des dispositions visées de la Convention d'Aarhus.

Dans son deuxième avis complémentaire en date du 12 décembre 2006, le Conseil d'Etat a marqué, dans les grandes lignes, son accord avec les amendements proposés.

## 5. Commentaire des articles

### TITRE I

#### Dispositions générales

##### Article 1er

Le Conseil d'Etat propose de reformuler l'article comme suit:

**„Art. 1er.– *Objet***

La présente loi concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain des projets d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires et de leurs installations connexes.“

La Haute Corporation veut donner par cette formulation une portée plus générale à l'article, les infrastructures soumises soit d'office, soit susceptibles d'être soumises à une évaluation des incidences sur l'environnement étant ensuite à préciser aux articles 4 et 14 du projet de loi.

La Commission se rallie à cette façon de voir et adopte par conséquent l'article 1er tel que proposé par le Conseil d'Etat.

##### Article 2

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

Le Conseil d'Etat marque son accord avec les définitions regroupées à l'art. 2, définitions qui ont été reprises soit de conventions ou accords internationaux, soit de la législation nationale en vigueur.

Suite aux observations du Mouvement écologique, les membres de la Commission ont discuté au sujet de l'importance de l'option zéro qui est à considérer lors d'une comparaison entre plusieurs variantes. Une telle comparaison est prévue dans une première étape d'une étude d'impact.

A ce sujet, la Commission se rallie à l'avis du Ministère des Travaux publics, qui considère les précisions figurant dans le commentaire des articles du projet de loi comme étant suffisantes. A noter que dans le cadre d'une étude d'impact, les variantes proposées sont de toute façon établies par rapport à la variante zéro, et que la variante zéro figurera également dans le dossier destiné à la consultation du public.

##### Article 3

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

Suite à l'avis du Conseil d'Etat, la Commission a adopté la reformulation suivante pour les paragraphes 1 et 2:

„(1) Les informations à fournir par le maître d'ouvrage sont arrêtées par l'annexe II de la présente loi et comportent au moins:

[...]

(2) Les informations en possession d'autres ministères et administrations sont mises à la disposition du maître de l'ouvrage suite à sa demande.“

### TITRE II

#### Projets soumis d'office à une évaluation

##### Article 4

Cet article donne une définition des projets qui sont soumis d'office à une évaluation. Il y est précisé que les projets relatifs aux autoroutes, aux voies rapides, aux alignements et à l'élargissement de routes existantes de 2 voies à 4 voies ou plus sur une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres, et aux liaisons routières entre routes d'ordre supérieur, les projets de construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, ainsi que tout projet de construction d'un aéroport dont la piste de décollage a une longueur d'au moins 2.100 mètres sont subordonnés d'office à une évaluation.

Après une discussion au sujet de la longueur minimale d'une route à partir de laquelle une étude d'impact devra être réalisée, la Commission des Travaux publics a décidé de suivre la recommandation



du Conseil d'Etat de modifier l'intitulé de l'article 4 en faisant abstraction du terme „définition“ et en reproduisant tout simplement les textes afférents des directives communautaires 85/337/CEE et 97/11/CE.

#### *Article 5*

La réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel sera obligatoirement précédée par l'élaboration d'une notice d'impact sur l'environnement. Une telle notice d'impact est surtout censée faire gagner du temps, en permettant par le biais d'une évaluation sommaire des effets d'un projet sur l'environnement, d'éviter de poursuivre la planification de variantes qui s'avéreront par la suite comme étant irréalisables. Il s'agit en outre d'un travail préparatoire pouvant être utilisé lors de l'élaboration de l'étude d'impact comparative et de l'étude d'impact détaillée.

La Commission parlementaire a décidé de suivre l'avis du Conseil d'Etat qui, par souci de compréhension, a proposé de reformuler l'article.

#### *Article 6*

Cet article introduit le principe de la notice d'impact de sécurité qui est établie sur base de l'avant-projet sommaire par le maître de l'ouvrage d'un projet routier ou ferroviaire.

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

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

Le Conseil d'Etat recommande un changement d'ordre purement rédactionnel auquel la Commission des Travaux publics se rallie.

#### *Article 7*

La réalisation de l'étude d'impact comparative sur base des informations des notices d'impact sur l'environnement et de sécurité incombe au Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire. A la demande du maître de l'ouvrage il rend un avis sur les informations à fournir. Un complément d'information peut être demandé ultérieurement.

Dans son premier avis, le Conseil d'Etat a soulevé la question d'un délai pour la réalisation de l'étude comparative. Lors de l'élaboration du projet de loi sous rubrique, les responsables du Ministère des Travaux publics étaient en faveur d'un délai afin de ne pas retarder les projets. L'argumentation du Ministère de l'Environnement, fondée sur les risques que comporte le dépassement d'un délai, était pertinente, sachant que ce dépassement peut s'expliquer par des raisons parfaitement valables. Pour des raisons juridiques il est finalement préférable de ne pas retenir un délai de réalisation de l'étude d'impact.

#### *Article 8*

Cet article décrit de façon détaillée la procédure à respecter lors de la consultation publique. Il s'agit en fait d'un texte analogue à celui figurant dans le même contexte dans la loi sur les établissements classés.

Le Conseil d'Etat recommande des modifications purement rédactionnelles, qui sont pour une large part retenues par la Commission.

#### *Article 9*

L'article 9 prévoit l'inscription des projets routiers et ferroviaires dans le Fonds des routes respectivement le Fonds du rail.

Le Conseil d'Etat est d'avis que cet article devrait être supprimé dans la mesure où cette inscription dans le Fonds des routes ou dans le Fonds du rail ne détermine pas le caractère obligatoire ou facultatif d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel à réaliser dans le cadre du projet en cause, ni la procédure y relative à respecter. En effet, il y aura des projets, du moins des

projets routiers, qui ne seront pas inscrits dans le programme d'établissement d'une grande voirie de communication et qui seront, vu leur caractère, soumis à une étude d'impact.

La Commission a décidé de suivre le Conseil d'Etat et de supprimer l'article 9 du projet de loi.

*Article 10 (ancien, nouvel article 9)*

Conformément à la suite chronologique des étapes successives de la procédure, l'article 10 prévoit l'élaboration de l'étude d'impact détaillée par les soins du maître de l'ouvrage sur base d'un cahier des charges-type déterminé par voie de règlement grand-ducal mis au point à l'initiative du Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement. Les dispositions relatives aux informations à fournir sont identiques à celles qui sont à fournir lors de l'élaboration de l'étude comparative.

Le Conseil d'Etat estime que les principaux critères du cahier des charges-type sont à arrêter, dans l'intérêt de toutes les parties concernées, dans le corps même du projet de loi sous rubrique quitte à les préciser par règlement grand-ducal en vertu de la nature, de l'envergure et du caractère spécifiques du projet de construction en cause. Il trouve que l'article 1er de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés pourrait à ces fins servir utilement comme modèle ou référence. Le Conseil d'Etat tient cependant à relever dans ce contexte que lesdits critères une fois arrêtés lient tous les acteurs en présence.

La Commission ne partage pas l'avis du Conseil d'Etat. En effet, elle considère que, pour des raisons de bonne pratique législative, il ne faut pas surcharger le texte de loi et qu'il est préférable de faire figurer les critères du cahier des charges-type dans un règlement grand-ducal.

La Commission a décidé dès lors de maintenir le texte du projet de loi.

*Article 11 (ancien, nouvel article 10)*

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

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

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

Le Conseil d'Etat estime que cet article est à réorganiser de manière plus logique dans un but de compréhension et de lisibilité. De même, il se demande si le paragraphe 2 n'est pas superfétatoire vu le contenu du paragraphe 1er.

La Commission des Travaux publics a décidé de garder le texte du projet de loi au motif que le libellé du texte est plus explicite.

*Article 12 (ancien, nouvel article 11)*

L'article 12 stipule que les conditions d'aménagement et d'exploitation sont déterminées par règlement grand-ducal. Ces conditions visent l'environnement naturel et humain de même que la sécurité du public, du voisinage ainsi que l'hygiène et la santé sur le lieu du travail, la salubrité et l'ergonomie.

Les règlements dont il est question ne concernent pas le projet de loi 5198 en tant que tel, mais il s'agit des règlements à prendre pour chaque loi spéciale d'un projet faisant l'objet d'une étude d'impact.

Cet article n'a pas suscité d'observations de la part du Conseil d'Etat.

*Article 13 (ancien, nouvel article 12)*

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

Le Conseil d'Etat propose une modification de l'alinéa final de l'article sous revue. Il estime que le terme „autorisé“ n'est pas correct en l'occurrence, dans la mesure où un projet ne peut pas être réalisé non seulement par défaut d'autorisation, mais également pour des raisons d'opportunité et propose ainsi de remplacer le terme „autorisé“ par celui de „réalisé“.

Lors de la réunion de la Commission de l'Environnement consacrée à l'examen du projet de loi sous rubrique, il a été question de la procédure de double consultation du public. Selon la Commission de l'Environnement il n'échet cependant pas que la double consultation du public remette de nouveau en question en fin de procédure la décision politique de réaliser un certain projet.

La Commission des Travaux publics se prononce en faveur de la procédure de consultation et d'information prévue par le projet de loi.

### TITRE III

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

##### *Article 14 (ancien, nouvel article 13)*

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

Dans son premier avis le Conseil d'Etat a estimé qu'il y aurait lieu de se référer aux articles 1er, points b), c) et d) et 4 du projet de loi sous avis aux fins d'une nouvelle rédaction du présent article.

La Commission des Travaux publics a remarqué que le texte proposé par le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 14 n'est pas identique à celui formulé pour l'article 1er. En effet, contrairement au texte retenu par la Haute Corporation à l'endroit de l'art. 1er, où il est question „d'infrastructures ... aéroportuaires“, le texte figurant à l'article 14 propose la formulation „de l'Aéroport de Luxembourg“. Or, la Commission considère qu'il est préférable de prévoir également pour l'article 14 une formulation plus générale telle que celle proposée pour l'article 1er, afin de parer à l'éventualité de la construction d'un deuxième aéroport au Luxembourg.

Dans son premier avis complémentaire du 4 juillet, le Conseil d'Etat a marqué son accord avec l'amendement proposé afin de modifier le texte de l'article 14.

Lors de sa réunion du 6 novembre 2006, la Commission des Travaux publics a estimé nécessaire de prévoir également un droit de recours au moment de la procédure où est prise la décision de faire réaliser une étude d'impact ou pas et a proposé de reformuler l'article sous rubrique.

En ce qui concerne ces modifications plusieurs précisions sont à fournir. Le système d'évaluation tel qu'instauré par la directive 85/337/CE modifiée par la directive 97/11/CE est le suivant:

Une évaluation dans les formes de la directive des incidences sur l'environnement de certains projets est prescrite, lorsque ces projets sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (article 1er et article 2 de la directive).

L'annexe I de la directive énumère les projets qui sont obligatoirement soumis à une évaluation des incidences. Ces projets sont repris à l'article 4 du projet de loi.

L'annexe II de la directive énumère les projets pour lesquels une évaluation conforme aux dispositions de la directive n'est pas toujours nécessaire. Pour ces projets, repris à l'article 14 du projet de loi, les Etats membres disposent aux termes de la directive d'un pouvoir d'appréciation qui peut s'exercer soit sur la base d'un examen cas par cas, soit sur la base de seuils ou critères fixés par l'Etat membre (article 4, paragraphe 4 de la directive).

L'article 14 du projet de loi transpose fidèlement les dispositions de la directive mentionnées ci-dessus et précise leur application en les intégrant dans nos procédures nationales. L'article 14 dans son paragraphe 1er prévoit que – pour les projets autres que ceux visés à l'article 4 c'est-à-dire ceux soumis obligatoirement à une évaluation des incidences – une décision sera 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, sur la question de savoir s'ils seront ou non soumis à une évaluation conformément aux dispositions de la directive. L'avis du comité interministériel sera établi après examen des projets au cas par cas en tenant compte des critères de sélection qui font l'objet de l'annexe I du projet de loi, annexe qui est identique à l'annexe III de la directive.

L'article 14 instaure encore un droit de recours en annulation contre la décision précitée du gouvernement en conseil. De ce fait, il précise les dispositions générales de l'article 28bis concernant les possibilités de recours contre des décisions administratives définitives. Ce complément a paru nécessaire au législateur vu le caractère crucial de la décision du Conseil de gouvernement à ce stade de la procédure. Par ailleurs, la procédure prévue offre un recours effectif au titre de l'article 9.4 de la Convention d'Aarhus dans la mesure où à travers l'exercice de ce recours le début de la réalisation d'un projet pourrait être éventuellement retardé.

Ladite procédure est conforme à l'article 10bis, deuxième alinéa, de la directive 85/337/CEE (inséré par l'article 3 (7) de la directive 2003/35/CE) qui dispose que les „Etats membres déterminent à quel stade les décisions, actes ou omissions peuvent être contestés“.

Il importe encore de relever qu'une illégalité d'une décision du gouvernement en conseil qui n'a pas été constatée par les juridictions administratives dans le cadre d'une procédure régie par les dispositions de l'article 14 (4) ne peut pas être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitivement accordée au projet.

En ce qui concerne le délai de recours contentieux prévu au paragraphe 4 le législateur l'a fixé à quarante jours afin d'instaurer une harmonisation des délais de recours dans l'intérêt des administrés.

Dans son deuxième avis complémentaire du 12 décembre 2006, le Conseil d'Etat marque son accord avec l'amendement parlementaire, tout en proposant quelques modifications.

Au sujet du premier paragraphe de l'article 14, le Conseil d'Etat reconnaît que le système retenu dans l'article 14 présente certains avantages, en ce qu'il assure une plus grande sécurité juridique pour les administrés, permet de répondre aux critiques relatives à l'arbitraire des décisions prises par le Gouvernement et garantit une procédure plus objective et transparente. Le Conseil d'Etat se doit toutefois de relever également les inconvénients de cette solution qui risque de se traduire par des retards dans la réalisation de projets pour lesquels la directive 85/337/CEE, telle que modifiée par la directive 97/11/CE, n'impose pas le recours systématique à une étude d'évaluation.

Reste en outre la question de savoir si, par cette formule, les auteurs de l'amendement ont entendu exclure un examen au cas par cas, notamment pour des projets non visés dans la liste ou ne remplissant pas les critères techniques auxquels renvoie le texte. Le Conseil d'Etat estime que la détermination des hypothèses dans lesquelles il y a lieu à évaluation ne devrait pas empêcher le Gouvernement de procéder à une telle étude, sur la base d'une appréciation au cas par cas.

Dans un souci de clarification et de cohérence des textes, le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du titre III par le texte suivant, inspiré du libellé même de l'article 14, „Projets soumis à une évaluation en raison de leurs incidences sur l'environnement“. Dans la logique de cette modification, il y aura également lieu de modifier l'intitulé de l'article 14 et de revenir au texte initialement proposé.

Au sujet du deuxième paragraphe, le Conseil d'Etat ne voit pas la nécessité de viser une „décision relative à l'obligation de l'élaboration d'une étude“, dès lors que la décision porte directement sur la réalisation de l'étude, après appréciation des critères auxquels renvoie le premier paragraphe. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de simplifier le texte.

En ce qui concerne le quatrième paragraphe, le Conseil d'Etat comprend que les auteurs de l'amendement poursuivent un double objectif: Instaurer un recours administratif contre une décision négative, en particulier par des associations, tout en évitant que la question de la légalité de cette décision ne puisse être soulevée lors d'un recours contre la décision définitive au titre de l'article 28bis.

Par rapport à ce mécanisme proposé, le Conseil d'Etat souligne qu'il est très difficile de concevoir la portée d'un tel recours de légalité, compte tenu de la marge d'appréciation d'ordre technique qui revient au Gouvernement.

La Haute Corporation note aussi que le texte ne distingue pas, au niveau du principe du recours, entre la décision de ne pas procéder à une étude et la décision de la réaliser.

Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de préciser que le recours visé au quatrième paragraphe vise uniquement la décision de ne pas procéder à une étude d'évaluation.

Finalement, le Conseil d'Etat se pose la question si, dans un souci de logique des textes, le recours en cause ne devrait pas être intégré dans l'article 28bis. La Commission se rallie aux vues du Conseil d'Etat dans ce contexte et adopte également la proposition de texte afférente.

*Articles 15 et 16 nouveaux (proposés par le Conseil d'Etat)(anciens, 14+15 nouveaux)*

Le Conseil d'Etat estime que la décision du Gouvernement en Conseil de soumettre à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain ces projets comporte également le respect de la même procédure d'instruction que celle réservée aux projets soumis d'office à de telles études d'impact.

Ainsi, il faudrait également prévoir des notices d'impact sur l'environnement et sur la sécurité.

Selon la Haute Corporation il y a lieu de compléter le projet sous avis par deux articles nouveaux, traitant, l'un, de la notice d'impact sur l'environnement et, l'autre, de la notice d'impact sur la sécurité.

La Commission des Travaux publics se rallie aux propositions du Conseil d'Etat et adopte le texte proposé par la Haute Corporation.

*Article 15 (ancien, nouvel article 16)*

Cet article concerne l'étude d'impact comparative et s'inspire des dispositions de l'article 7 du projet sous rubrique.

Le Conseil d'Etat, se référant à ses observations relatives à l'article 7 propose de reformuler l'article 15.

La Commission se prononce en faveur du texte tel qu'il était prévu par le projet de loi pour les raisons évoquées à propos de l'article 7 dont le libellé est identique.

*Article 16 (ancien, nouvel article 17)*

L'article reprend les dispositions de l'article 8 du projet de loi sous rubrique.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se réfère à ses observations relatives à l'article 8 sous revue et propose une version modifiée de l'article 16.

La Commission parlementaire a adopté un texte modifié par rapport à la version initiale du projet de loi, en reprenant en partie les propositions du Conseil d'Etat.

*Article 17 (ancien, nouvel article 18)*

Cet article est supprimé, par analogie à la décision prise par la Commission au sujet de l'article 9.

*Article 18 (ancien, nouvel article 18)*

Cet article reprend mutatis mutandis les dispositions de l'article 10 (ancien, nouvel article 9) relatives à l'étude d'impact détaillée.

Le Conseil d'Etat, par référence aux articles 7 et 10 (ancien, nouvel article 9) du projet sous rubrique, avait recommandé de modifier le texte de l'article.

La Commission se prononce en faveur du texte tel qu'il est prévu par le projet de loi pour les mêmes raisons évoquées à propos de l'article 9.

*Article 19*

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

Cet article reprend les dispositions de l'article 10 nouveau.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat, la Commission parlementaire a adopté un texte modifié, sans pour autant suivre la proposition de texte de la Haute Corporation.

La nouvelle version du texte est plus explicite au sujet des mesures compensatoires que la version initiale.

*Article 20*

Dans cet article sont reprises les dispositions de l'article 12 (ancien, nouvel article 11) du titre II en ce qui concerne les conditions d'exploitation.

La Commission adopte l'article tel qu'il est prévu dans le projet de loi.

*Article 21*

L'article 21 a trait à la fixation du tracé par le Conseil de Gouvernement sur base des études et de la consultation publique complétées, si besoin est, par des exigences imposées par l'autorisation à conférer conformément à la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles.

Le Conseil d'Etat, se référant à l'article 18 du projet sous revue, estime qu'il y a lieu de supprimer cet article, ce dernier faisant double emploi ou étant superfétatoire.

La Commission parlementaire a décidé d'adopter le texte tel qu'il est proposé dans le projet initial, alors que l'article 18 est distinct de l'article 21.

#### *Article 22*

Cet article concerne l'information du public sur la décision intervenue qui se fait par analogie aux dispositions de l'article 13 (ancien, nouvel article 12) du titre II.

Le Conseil d'Etat renvoie à son commentaire au sujet de l'article 13 (ancien, nouvel article 12) pour recommander de remplacer le terme „autorisé“ par „réalisé“.

La Commission se prononce en faveur du texte tel qu'il était prévu dans le projet de loi sous rubrique pour les mêmes raisons évoquées à propos de l'article 12.

### TITRE IV

#### **Dispositions spéciales**

#### *Article 23*

L'article 23 a trait aux dispositions spéciales. Il prévoit plus particulièrement la marche à suivre en cas d'extension ou de modification des projets visés par les titres II et III. En effet, toute modification ou extension des projets visés aux titres II et III sont soumises, le cas échéant, à une évaluation en application des dispositions du titre III.

Le Conseil d'Etat estime que cet article est à revoir pour faire l'objet d'une modification d'ordre rédactionnel.

La Commission des Travaux publics se rallie aux modifications proposées par la Haute Corporation.

#### *Article 24*

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

Le Conseil d'Etat estime qu'il faudrait changer l'intitulé de l'article, proposition à laquelle la Commission se rallie.

#### *Article 25*

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

Le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de la référence à la directive communautaire.

Suite à cet avis, la Commission a adopté une version modifiée du texte de l'article, tout en incluant la proposition de texte de la Haute Corporation.

#### *Article 26*

L'article 26 a trait aux dispenses en relation avec les autorisations exigées par la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes et de ses règlements d'exécution, la loi communale du 13 décembre 1988, la loi du 29 juillet 1930 concernant l'étatisation de la police locale et par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Le Conseil d'Etat met en doute la nécessité ou l'opportunité d'une telle disposition. En effet, dans tous les cas, la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés n'est plus concernée, la transposition des directives communautaires 85/337/CEE et 97/11/CE quant aux infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires étant garantie par le présent acte législatif spécifique. Les autorisations d'exploitation et d'aménagement sont désormais accordées dans le cadre de la future loi.

En ce qui concerne la loi communale de 1988, la Haute Corporation constate que les projets routiers et ferroviaires, voire aéroportuaires sont déclarés obligatoires conformément à la loi du 21 mai 1999

concernant l'aménagement du territoire pour s'imposer aux plans d'aménagement établis en exécution actuellement de la loi modifiée du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes, voire, dans le futur, de la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain. Aussi les autorités communales sont-elles tenues de veiller au respect et à l'exécution des projets approuvés en exécution de la future loi.

Par conséquent, le Conseil d'Etat estime que cet article serait à supprimer. Pour le cas où les auteurs désirent maintenir l'article, la Haute Corporation propose une version modifiée de l'article sous rubrique.

Suite à cet avis, la Commission des Travaux publics a modifié le texte via l'amendement du 7 juin 2006.

Dans son avis complémentaire du 4 juillet, le Conseil d'Etat, renvoie en ordre principal au commentaire de l'article 26 de son avis du 18 janvier 2005, estimant que les arguments y développés gardent toute leur valeur.

Par référence à la législation en vigueur, le Conseil d'Etat propose d'adapter l'article sous rubrique.

La Commission se rallie à la proposition de la Haute Corporation.

*Article 28bis (ancien, nouvel article 27)*

Cet article nouveau que le Gouvernement propose d'ajouter par l'amendement du 19 juin 2006 a été rédigé par le Ministère de l'Environnement et concerne les voies de recours, répondant ainsi aux critiques formulées par le Conseil d'Etat à ce sujet dans la partie générale de son avis du 18 janvier 2005.

Les raisons pour lesquelles le Gouvernement a rédigé l'article 28bis sont les suivantes: la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus (Danemark), le 25 juin 1998 a été approuvée par la loi du 31 juillet 2005. Elle est entrée en vigueur pour le Luxembourg en date du 23 janvier 2006.

Dans le cadre de la transposition de la convention d'Aarhus la Chambre des Députés et le Conseil de Gouvernement ont émis le voeu de voir le Gouvernement inclure l'accès à la justice des organisations non gouvernementales dans les différentes lois sectorielles.

Le texte du projet de loi a été amendé en ce sens par l'ajout de l'article 28bis qui prévoit un recours devant le tribunal administratif. Le texte proposé confère à toute personne le droit d'agir contre les études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain accomplies en exécution de la loi.

La procédure proposée dans la version du 1er amendement est particulière étant donné que:

- (1) la nature de l'acte administratif à attaquer est particulière ici (il s'agit d'une étude scientifique);
- (2) le contrôle à opérer par le juge administratif est limité à la régularité de la procédure et à la conformité du contenu de l'étude;
- (3) le délai pour agir est de deux mois à compter de l'affichage prévu aux articles 13 et 24;
- (4) les ONG agréées sont réputées avoir un intérêt personnel à agir.

Pour le surplus, les dispositions du droit commun en matière de contentieux administratif sont applicables.

En ce qui concerne les points (1) à (3) précités, il y a lieu de préciser qu'au regard des procédures d'adoption des projets proposées par le projet de loi 5198 il n'est pas aisé de déterminer contre quelles décisions (et à quel stade de la procédure) un recours contentieux est ouvert. En effet, certaines décisions prises (notamment par le Conseil de Gouvernement) revêtent un caractère particulièrement politique et les juridictions administratives se refusent, en principe, de juger des décisions purement politiques.

Il a dès lors été proposé de se concentrer uniquement sur les études accomplies en la matière pour tenir compte des spécificités procédurales et des opportunités politiques.

Les études accomplies ne sont en effet pas uniquement scientifiques mais constituent de véritables actes juridiques dans la mesure où elles sont le fruit d'une manifestation de la volonté pour produire des effets de droit.

Conformément aux acquis jurisprudentiels, seules les études finales sont attaquables, c'est-à-dire celles qui constituent un acte final dans la procédure. Dans ce contexte il y a lieu de noter que si les

procédures telles qu'arrêtées dans la loi ont été respectées et si les études ont été accomplies selon les règles de l'art, le choix du tracé retenu en définitive ne pourra pas être remis en question.

En ce qui concerne le point (4) précité il échet de relever que le recours devant le tribunal administratif est ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, qui sont réputées avoir un intérêt personnel.

Dans son avis du 4 juillet 2006 le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à l'amendement gouvernemental.

L'amendement sous revue prévoit un recours en annulation à l'encontre des décisions ordonnant une évaluation des incidences des projets visés sur l'environnement naturel et humain. Le Conseil d'Etat, en se référant au commentaire des auteurs de l'amendement, se demande quelle est la nature juridique de cette décision qui, en fait, constitue un des éléments de la procédure aboutissant à la décision finale, opposable aux administrés. S'agit-il d'un acte préparatoire ou, au contraire, s'agit-il d'un acte exécutoire? Faut-il rappeler que d'après les principes généraux du droit administratif, corroborés par la jurisprudence et la doctrine, un acte préparatoire n'est pas susceptible d'un recours contentieux; seule la décision définitive fait l'objet d'un recours contentieux (annulation ou réformation). Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'amendement sous avis, ladite décision ne constituant qu'un élément ou acte de la procédure préparant la décision à intervenir.

L'amendement sous avis appelle encore les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat. Le texte de la Convention d'Aarhus et notamment son article 6 soulignent *expressis verbis* que l'accès à la justice et plus particulièrement les recours administratifs et judiciaires sont à organiser dans le cadre de „la législation nationale“ et partant dans le cadre des règles générales régissant cette législation.

De même, le Conseil d'Etat remarque que si les dispositions en projet visent „les différentes lois sectorielles“ selon leur commentaire, seules sont cependant concernées dans le cadre du projet sous revue celles concernant les infrastructures de transport et plus particulièrement les seules infrastructures routières et ferroviaires. Les autres projets et notamment ceux visés par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés ne tombent pas sous le champ d'application de l'amendement sous revue.

Le Conseil d'Etat souligne encore que le recours en annulation constitue le droit commun en matière contentieuse à condition que la décision revête un caractère définitif et lèse un intérêt légitime. Limiter le recours, à l'instar de l'amendement sous avis, au seul „contrôle de la régularité des procédures accomplies et de la conformité du contenu des études“ est contraire à l'article 2 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif qui énumère les causes de nullité suivantes: l'incompétence, l'excès et le détournement de pouvoir, ainsi que la violation de la loi ou des formes destinées à protéger les intérêts privés.

Enfin, la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés qui constitue le droit commun ou la référence en matière d'environnement humain et naturel prévoit un délai de 40 jours en matière contentieuse. Une uniformisation des délais des recours contentieux en une seule et même matière est indiquée dans l'intérêt des administrés d'après le Conseil d'Etat.

Suite à l'avis complémentaire de la Haute Corporation la Commission des Travaux publics avait deux choix possibles: supprimer l'article 28bis, en arguant que la Convention d'Aarhus est de toute façon applicable; ou bien reformuler l'article de façon à pouvoir trouver l'accord du Conseil d'Etat. La Commission a pris la décision d'amender le texte.

Les dispositions de l'article 28bis amendé complètent celles prévues à l'article 14 (ancien, nouvel article 13) concernant le cas spécifique d'un recours contre la décision prise par le Gouvernement en Conseil aux termes de cet article.

Le délai de recours contentieux est fixé à 40 jours, à l'instar des délais de recours prévus dans la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, qui constitue le droit commun, voire la référence en matière d'environnement humain. Ainsi la recommandation du Conseil d'Etat contenue dans son avis du 4 juillet 2006 relatif à ce même projet de loi, dans lequel il s'est prononcé en faveur d'une uniformisation des délais de recours contentieux en une seule matière, est suivie. C'est dans le même ordre d'idées que le délai prévu à l'article 14 (ancien, nouvel article 13) est également fixé à 40 jours.

Dans son deuxième avis complémentaire du 12 décembre 2006, le Conseil d'Etat reconnaît que le texte amendé tient compte de ses critiques formulées dans son premier avis complémentaire.



Le Conseil d'Etat avait déjà souligné dans son avis concernant l'amendement de l'article 14 (ancien, nouvel article 13) que le recours spécifique contre la décision du Gouvernement devrait logiquement être consacré à l'article 28bis, ceci d'autant plus qu'il est spécifié qu'une illégalité éventuelle est à soulever immédiatement et ne peut plus être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitive, mettant ainsi en relief le lien entre les deux types de recours.

Dans un souci de simplification des dispositions, la Haute Corporation propose de faire l'économie de la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 28bis. La Commission se rallie aux vues du Conseil d'Etat et adopte également la nouvelle formulation proposée pour cet article.

## TITRE V

### Dispositions modificatives et abrogatoires

#### *Article 27 (ancien, nouvel article 28)*

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

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

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

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

Dans son premier avis, le Conseil d'Etat recommande de faire figurer, à l'instar des dispositions transitoires, les dispositions modificatives et les dispositions abrogatoires sous des titres différents.

La Haute Corporation renvoie à la partie générale du présent avis en ce qui concerne ses observations relatives à l'article 17.2. de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Cet article, en effet, serait à abroger ou à modifier.

Selon le Conseil d'Etat il y a lieu de compléter les dispositions par celles y relatives du règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés qui sont à adapter en conséquence.

Or, en vertu du principe du parallélisme des formes, ces dispositions seraient à modifier ou compléter dans le cadre d'un règlement grand-ducal modifiant ou complétant le règlement grand-ducal modifié précité.

La Commission des Travaux publics accepte ces recommandations et modifie le texte de l'article sous rubrique tel que proposé par le Conseil d'Etat.

## TITRE VI (nouveau)

### Dispositions abrogatoires

#### *Article 28 nouveau (proposé par le Conseil d'Etat) (article 29, selon la nouvelle numérotation)*

Suite aux modifications adoptées pour l'article précédent, l'article 28 doit être adapté et prévoir dorénavant des dispositions concernant les „Abrogations“.

Le Conseil d'Etat a renvoyé dans son premier avis à ses observations concernant l'article 17.2 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Cet article, en effet, serait à modifier, voire à abroger.

La Haute Corporation a proposé un nouveau texte pour cet article, proposition qui a, en partie, été suivie par la Commission parlementaire.

#### TITRE VII (nouveau)

##### **Dispositions transitoires**

*Article 28 (ancien, nouvel article 30)*

Le Conseil d'Etat ne saisit pas la portée de l'alinéa final de l'article sous avis, à défaut d'un commentaire des articles explicite. Il propose donc de supprimer cet alinéa.

La Commission parlementaire adopte le texte de l'article de la version initiale du projet de loi sous revue.

#### TITRE VIII (nouveau)

##### **Disposition finale**

*Article 29 (nouveau) (article 31 selon la nouvelle numérotation)*

Le Conseil d'Etat recommande de prévoir un *Titre VIII.– Disposition finale* pour ce qui est de la référence à la future loi. En effet, l'intitulé actuel est lourd, voire pesant dans son contenu complet, bien que fort utile lors de consultations à effectuer le cas échéant.

La Commission des Travaux publics se rallie à la proposition du Conseil d'Etat.

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi 5198 dans la teneur qui suit:

\*

#### **PROJET DE LOI**

##### **portant**

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

#### TITRE I

##### **Dispositions générales**

###### **Art. 1.– *Objet***

La présente loi concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain des projets d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires et de leurs installations connexes.

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

Au sens de la présente loi on entend par:

- (1) „autoroutes“: des voies publiques répondant aux critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975;

- (2) „voies rapides“: des voies publiques répondant aux critères afférents de l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international ( accord AGR);
- (3) „liaison routière entre routes d'ordre supérieur“: nouvelle route destinée à parfaire le maillage du réseau routier et à améliorer la sécurité et le confort de ses usagers;
- (4) „contournement de localités“:
- le contournement de localités classique: nouvelle route dont les points de départ et d'aboutissement se trouvent sur un même itinéraire à l'amont et à l'aval d'une ou de plusieurs localités et passant entièrement à l'extérieur du périmètre d'agglomération tel que défini au plan d'aménagement général.
  - la voie de désenclavement d'un site industriel ou artisanal: nouvelle route reliant un site industriel ou artisanal isolé à la voirie d'ordre supérieur sans traverser le périmètre d'agglomération;
- (5) „autres routes“: des liaisons routières nouvelles appelées à remplir des fonctions allant au-delà de la desserte locale;
- (6) „voie pour le trafic ferroviaire à grande distance“: ligne ferrée nouvelle s'insérant dans un axe de chemin de fer international qui fait partie des réseaux de transport trans-européens;
- (7) „autre tronçon de ligne de chemin de fer“: ligne de chemin de fer ou partie de ligne de chemin de fer faisant partie du réseau ferroviaire tel que défini à l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- (8) „installations ferroviaires connexes“: construction de plates-formes ferroviaires et intermodales ainsi que notamment les triages, les gares d'échange, les haltes et arrêts et les aménagements de places de parcage d'accueil des voyageurs et les passages à niveau, pour autant qu'elles sont en relation directe avec les activités de transport;
- (8bis) „installations routières connexes“: construction d'autres plates-formes intermodales ainsi que notamment les gares routières, les parkings dits „park and ride“ et les aires de rebroussement pour autobus, pour autant qu'elles sont en relation directe avec les activités routières;
- (9) „étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain“: une étude qui identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs suivants:
- l'homme, la faune et la flore
  - le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage
  - les biens matériels et le patrimoine culturel
  - l'interaction entre les facteurs visés aux premier, deuxième et troisième tirets
- L'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain est composée d'une étude d'impact comparative et d'une étude d'impact détaillée;
- (10) „notice d'impact sur l'environnement“: une première analyse sommaire des facteurs à prendre en considération par l'étude d'évaluation définie sous 9 ci-dessus et destinée à juger de l'opportunité de poursuivre la procédure prévue à l'article 7 ci-après;
- (11) „étude d'impact comparative“: une étude relative à l'avant-projet sommaire et qui comporte l'analyse comparée d'une ou de plusieurs variantes effectuée en vue d'évaluer d'une part les éléments devant être exprimés en valeur monétaire et d'autre part ceux qui ne sont pas quantifiables sous cet aspect.
- Cette étude sert également à dégager les éléments justificatifs de l'opportunité du projet de construction concerné;
- (12) „étude d'impact détaillée“: une étude relative à l'avant-projet détaillé qui se base sur les conclusions de l'étude d'impact comparative et qui a pour objet de définir de manière précise l'objectif, les caractéristiques, les dimensions, la localisation, les délais de réalisation et les coûts de toutes les mesures compensatoires indispensables en vue de réduire l'impact du projet sur les facteurs dont question sous 9;
- (13) „notice d'impact de sécurité“: une analyse qui identifie, décrit et évalue les conséquences directes et indirectes d'un projet routier ou ferroviaire sur la sécurité des usagers et des riverains qui respectivement empruntent les tronçons concernés par le projet ou en sont les voisins immédiats;

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

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

(1) Les informations à fournir par le maître d'ouvrage sont arrêtées par l'annexe II de la présente loi et comportent au moins:

- 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 en possession d'autres ministères et administrations sont mises à la disposition du maître de l'ouvrage suite à sa demande.

(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 II de la présente loi dans la mesure où:

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

## TITRE II

### Projets soumis d'office à une évaluation

**Art. 4.– Projets soumis d'office à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain**

(1) Toute construction d'autoroute et de voie rapide, toute construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, tout alignement ou élargissement d'une route existante à deux voies pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée ou élargie a une

longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres et les liaisons routières entre routes d'ordre supérieur sont soumis à l'élaboration préalable d'une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement naturel et humain.

(2) Il en est de même de toute construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, ainsi que toute construction d'un aéroport dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres.

**Art. 5.– Notice d'impact sur l'environnement**

Le maître de l'ouvrage doit, sur la base de l'avant-projet sommaire, soumettre une notice d'impact sur l'environnement humain et naturel au ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

**Art. 6.– Notice d'impact sur la sécurité**

Le maître de l'ouvrage est obligé de faire élaborer une notice d'impact sur la sécurité sur base de l'avant-projet sommaire.

Cette notice est réalisée sans tenir compte des autres éléments du dossier concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel et de la réalisation effective du projet déterminé.

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

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

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

**Art. 8.– Consultation du public**

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

*1. Affichage et publication du projet*

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

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

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

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

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

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

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

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

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de l'enquête et l'avis du ou des collèges des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en quatre exemplaires au ministre de l'Intérieur qui communique un exemplaire au ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire, au ministre ayant dans ses attributions l'Environnement, au ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et au ministre ayant dans ses attributions les Transports.

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

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

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

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

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

**Art. 10.– *Mesures compensatoires***

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

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

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

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

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

Un règlement grand-ducal définit ces mesures compensatoires.

(2) La réalisation du projet est subordonnée à la procédure prévue aux articles 5 à 10 de la présente loi et le cas échéant à une autorisation établie conformément à la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans le projet sont fixées par règlement grand-ducal pris sur rapport du Ministre de l'Environnement compte tenu de la consultation publique prévue à l'article 8.

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

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

**Art. 11.– *Conditions d'exploitation***

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

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

**Art. 12.– Information du public**

Suite à l'achèvement de la procédure définie par les articles 4 à 11 de la présente loi, le Ministre ayant respectivement les travaux publics ou les transports dans ses attributions met à la disposition du public moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées les informations suivantes:

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

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

TITRE III

**Projets soumis à une évaluation en raison de leurs incidences sur l'environnement**

**Art. 13.– Décision sur la nécessité d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel**

(1) *La construction de routes, autres que celles visées à l'article 4, y compris les installations routières connexes, de tronçons de ligne de chemin de fer et d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante y compris les installations ferroviaires connexes, de lignes de tramways ou de lignes analogues de type spécial servant exclusivement ou principalement au transport de personnes ainsi que les aménagements aéroportuaires seront soumis à une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement humain et naturel lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Cette appréciation se fait par référence aux critères de sélection prévus par l'annexe I de la présente loi.*

(2) *La décision relative à l'élaboration d'une étude d'évaluation pour ces projets est prise par le Gouvernement en Conseil sur le rapport du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions et un comité interministériel, dont la composition et l'organisation sont déterminées par règlement grand-ducal, demandé en son avis.*

(3) *Cette décision est mise à la disposition du public par le ministre ayant respectivement les Travaux publics ou les Transports dans ses attributions moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées.*

(4) *Le tracé définitif des projets non soumis à une telle étude d'évaluation est fixé par le maître de l'ouvrage sans préjudice des autorisations légalement requises.*

**Art. 14.– Notice d'impact sur l'environnement**

Le maître de l'ouvrage doit, sur la base de l'avant-projet sommaire, soumettre une notice d'impact sur l'environnement humain et naturel au ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

**Art. 15.– Notice d'impact sur la sécurité**

Le maître de l'ouvrage est obligé de faire élaborer, sur la base de l'avant-projet sommaire, une notice d'impact sur la sécurité.

Cette notice est réalisée sans tenir compte des autres éléments du dossier concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel et de la réalisation effective du projet déterminé.

**Art. 16.– 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. 17.– Consultation du public**

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

*1. Affichage et publication du projet*

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 un emplacement situé sur le tracé ou l'emplacement du projet de construction dans la ou les communes concernées.

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

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

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

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

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

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

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de l'enquête et l'avis du ou des collèges des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en quatre exemplaires au ministre de l'Intérieur qui communique un exemplaire au ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire, au ministre ayant dans ses attributions l'Environnement, au ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et au ministre ayant dans ses attributions les Transports.

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

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

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



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

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

**Art. 19.– Mesures compensatoires**

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

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

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

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

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

Un règlement grand-ducal définit ces mesures compensatoires.

(2) La réalisation du projet est subordonnée à la procédure prévue aux articles 14 à 19 de la présente loi et le cas échéant à une autorisation établie conformément à la loi du 19 janvier 2004 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 17.

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

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

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

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

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

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

La fixation du tracé se fait par le Gouvernement en Conseil sur rapport du Ministre de l'Environnement en se basant sur les résultats des études préliminaires et de la consultation du public complétées au besoin par une autorisation établie conformément à la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, sans préjudice d'autres autorisations éventuellement requises.

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

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

- la teneur de la décision et les conditions dont celle-ci est éventuellement assortie,
- les motifs et considérations principaux qui ont fondé la décision,

- une description, le cas échéant, des principales mesures destinées à éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants.

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

## TITRE IV

### Dispositions spéciales

#### **Art. 23.– Modification ou extension des projets**

Les incidences sur l'environnement naturel et humain de toute modification ou extension des projets visés par la présente loi sont soumises aux dispositions de son Titre III.

#### **Art. 24.– Modification des annexes**

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

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

Lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement naturel et humain d'un Etat voisin ou lorsque les autorités de ces Etats le demandent, les données à produire en conformité de la présente loi sont mises à leur disposition.

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

#### **Art. 26.– Dispense d'autorisation**

Les projets autorisés sur base de la présente loi sont dispensés des autorisations exigées par la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, la loi communale du 13 décembre 1988, la loi du 29 juillet 1930 concernant l'étatisation de la police locale et par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

#### **Art. 27.– Voies de recours**

(1) *Contre les décisions administratives publiées en exécution des articles 12 et 22 de la présente loi, un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans un délai de quarante jours à compter de l'affichage prévu aux articles précités. Le recours est également ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Les prédites associations sont réputées avoir un intérêt personnel.*

(2) *Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif, dans les mêmes conditions et délais, contre la décision, prise au titre de l'article 13, paragraphe 2, de ne pas élaborer une étude d'évaluation. A moins que l'illégalité ait été constatée par les juridictions administratives dans le cadre d'une procédure régie par le présent paragraphe, elle ne peut pas être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitivement accordée au projet.*

## TITRE V

### Dispositions modificatives

#### **Art. 28.– Modifications**

(1) L'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.–** Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du ... 2005

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

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

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

## TITRE VI

### Dispositions abrogatoires

#### **Art. 29.– Abrogations**

Sont abrogés l'article 14*bis* 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.

## TITRE VII

### Dispositions transitoires

#### **Art. 30.– 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 ci-dessus pour autant qu'ils n'aient pas encore fait l'objet d'une enquête publique au titre des articles 10 et 12 de la loi du 10 juin 1999 concernant les établissements classés ni au titre de l'article 14*bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée abrogé par l'article 29 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 28 ci-dessus, lorsqu'il s'agit de projets ferroviaires.

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

## TITRE VIII

### Disposition finale

**Art. 31.–** Dans toute disposition légale ou réglementaire future, la référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en utilisant les termes „loi du ... concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires“.

Luxembourg, le 21 décembre 2006

*La Rapportrice,*  
Sylvie ANDRICH-DUVAL

*Le Président,*  
Lucien CLEMENT

Service Central des Imprimés de l'Etat

5198/08A

N° 5198<sup>8A</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**NOUVELLE VERSION DU TEXTE DU PROJET DE LOI PROPOSE  
PAR LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS**

(18.1.2007)

**PROJET DE LOI**

portant

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

## TITRE I

**Dispositions générales****Art. 1.- *Objet***

La présente loi concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain des projets d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires et de leurs installations connexes.

**Art. 2.- *Définitions générales***

Au sens de la présente loi on entend par:

- (1) „autoroutes“: des voies publiques répondant aux critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975;

- (2) „voies rapides“: des voies publiques répondant aux critères afférents de l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international ( accord AGR);
- (3) „liaison routière entre routes d'ordre supérieur“: nouvelle route destinée à parfaire le maillage du réseau routier et à améliorer la sécurité et le confort de ses usagers;
- (4) „contournement de localités“:
- le contournement de localités classique: nouvelle route dont les points de départ et d'aboutissement se trouvent sur un même itinéraire à l'amont et à l'aval d'une ou de plusieurs localités et passant entièrement à l'extérieur du périmètre d'agglomération tel que défini au plan d'aménagement général;
  - la voie de désenclavement d'un site industriel ou artisanal: nouvelle route reliant un site industriel ou artisanal isolé à la voirie d'ordre supérieur sans traverser le périmètre d'agglomération;
- (5) „autres routes“: des liaisons routières nouvelles appelées à remplir des fonctions allant au-delà de la desserte locale;
- (6) „voie pour le trafic ferroviaire à grande distance“: ligne ferrée nouvelle s'insérant dans un axe de chemin de fer international qui fait partie des réseaux de transport transeuropéens;
- (7) „autre tronçon de ligne de chemin de fer“: ligne de chemin de fer ou partie de ligne de chemin de fer faisant partie du réseau ferroviaire tel que défini à l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- (8) „installations ferroviaires connexes“: construction de plates-formes ferroviaires et intermodales ainsi que notamment les triages, les gares d'échange, les haltes et arrêts et les aménagements de places de parcage d'accueil des voyageurs et les passages à niveau, pour autant qu'elles sont en relation directe avec les activités de transport;
- (8bis) „installations routières connexes“: construction d'autres plates-formes intermodales ainsi que notamment les gares routières, les parkings dits „park and ride“ et les aires de rebroussement pour autobus, pour autant qu'elles sont en relation directe avec les activités routières;
- (9) „étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain“: une étude qui identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs suivants:
- l'homme, la faune et la flore
  - le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage
  - les biens matériels et le patrimoine culturel
  - l'interaction entre les facteurs visés aux premier, deuxième et troisième tirets.
- L'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain est composée d'une étude d'impact comparative et d'une étude d'impact détaillée;
- (10) „notice d'impact sur l'environnement“: une première analyse sommaire des facteurs à prendre en considération par l'étude d'évaluation définie sous 9 ci-dessus et destinée à juger de l'opportunité de poursuivre la procédure prévue à l'article 7 ci-après;
- (11) „étude d'impact comparative“: une étude relative à l'avant-projet sommaire et qui comporte l'analyse comparée d'une ou de plusieurs variantes effectuée en vue d'évaluer d'une part les éléments devant être exprimés en valeur monétaire et d'autre part ceux qui ne sont pas quantifiables sous cet aspect.
- Cette étude sert également à dégager les éléments justificatifs de l'opportunité du projet de construction concerné;
- (12) „étude d'impact détaillée“: une étude relative à l'avant-projet détaillé qui se base sur les conclusions de l'étude d'impact comparative et qui a pour objet de définir de manière précise l'objectif, les caractéristiques, les dimensions, la localisation, les délais de réalisation et les coûts de toutes les mesures compensatoires indispensables en vue de réduire l'impact du projet sur les facteurs dont question sous 9;
- (13) „notice d'impact de sécurité“: une analyse qui identifie, décrit et évalue les conséquences directes et indirectes d'un projet routier ou ferroviaire sur la sécurité des usagers et des riverains qui respectivement empruntent les tronçons concernés par le projet ou en sont les voisins immédiats;

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

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

(1) Les informations à fournir par le maître d'ouvrage sont arrêtées par l'annexe II de la présente loi et comportent au moins:

- 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 en possession d'autres ministères et administrations sont mises à la disposition du maître de l'ouvrage suite à sa demande.

(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 II de la présente loi dans la mesure où:

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

## TITRE II

### Projets soumis d'office à une évaluation

**Art. 4.– Projets soumis d'office à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain**

(1) Toute construction d'autoroute et de voie rapide, toute construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, tout alignement ou élargissement d'une route existante à deux voies pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée ou élargie a une



longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres et les liaisons routières entre routes d'ordre supérieur sont soumis à l'élaboration préalable d'une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement naturel et humain.

(2) Il en est de même de toute construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, ainsi que toute construction d'un aéroport dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres.

**Art. 5.– Notice d'impact sur l'environnement**

Le maître de l'ouvrage doit, sur la base de l'avant-projet sommaire, soumettre une notice d'impact sur l'environnement humain et naturel au ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

**Art. 6.– Notice d'impact sur la sécurité**

Le maître de l'ouvrage est obligé de faire élaborer une notice d'impact sur la sécurité sur base de l'avant-projet sommaire.

Cette notice est réalisée sans tenir compte des autres éléments du dossier concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel et de la réalisation effective du projet déterminé.

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

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

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

**Art. 8.– Consultation du public**

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

*1. Affichage et publication du projet*

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

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

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

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

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

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

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

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

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de l'enquête et l'avis du ou des collèges des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en quatre exemplaires au ministre de l'Intérieur qui communique un exemplaire au ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire, au ministre ayant dans ses attributions l'Environnement, au ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et au ministre ayant dans ses attributions les Transports.

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

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

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

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

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

**Art. 10.– *Mesures compensatoires***

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

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

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

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

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

Un règlement grand-ducal définit ces mesures compensatoires.

(2) La réalisation du projet est subordonnée à la procédure prévue aux articles 5 à 10 de la présente loi et le cas échéant à une autorisation établie conformément à la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans le projet sont fixées par règlement grand-ducal pris sur rapport du Ministre de l'Environnement compte tenu de la consultation publique prévue à l'article 8.

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

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

**Art. 11.– *Conditions d'exploitation***

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

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

**Art. 12.– Information du public**

Suite à l'achèvement de la procédure définie par les articles 4 à 11 de la présente loi, le Ministre ayant respectivement les travaux publics ou les transports dans ses attributions met à la disposition du public moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées les informations suivantes:

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

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

TITRE III

**Projets soumis à une évaluation en raison de leurs incidences sur l'environnement**

**Art. 13.– Décision sur la nécessité d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel**

(1) *La construction de routes, autres que celles visées à l'article 4, y compris les installations routières connexes, de tronçons de ligne de chemin de fer et d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante y compris les installations ferroviaires connexes, de lignes de tramways ou de lignes analogues de type spécial servant exclusivement ou principalement au transport de personnes ainsi que les aménagements aéroportuaires seront soumis à une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement humain et naturel lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Cette appréciation se fait par référence aux critères de sélection prévus par l'annexe I de la présente loi.*

(2) *La décision relative à l'élaboration d'une étude d'évaluation pour ces projets est prise par le Gouvernement en Conseil sur le rapport du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions et un comité interministériel, dont la composition et l'organisation sont déterminées par règlement grand-ducal, demandé en son avis.*

(3) *Cette décision est mise à la disposition du public par le ministre ayant respectivement les Travaux publics ou les Transports dans ses attributions moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées.*

(4) *Le tracé définitif des projets non soumis à une telle étude d'évaluation est fixé par le maître de l'ouvrage sans préjudice des autorisations légalement requises.*

**Art. 14.– Notice d'impact sur l'environnement**

Le maître de l'ouvrage doit, sur la base de l'avant-projet sommaire, soumettre une notice d'impact sur l'environnement humain et naturel au ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

**Art. 15.– Notice d'impact sur la sécurité**

Le maître de l'ouvrage est obligé de faire élaborer, sur la base de l'avant-projet sommaire, une notice d'impact sur la sécurité.

Cette notice est réalisée sans tenir compte des autres éléments du dossier concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel et de la réalisation effective du projet déterminé.

**Art. 16.– 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. 17.– Consultation du public**

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

*1. Affichage et publication du projet*

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 un emplacement situé sur le tracé ou l'emplacement du projet de construction dans la ou les communes concernées.

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

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

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

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

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

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

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de l'enquête et l'avis du ou des collèges des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en quatre exemplaires au ministre de l'Intérieur qui communique un exemplaire au ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire, au ministre ayant dans ses attributions l'Environnement, au ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et au ministre ayant dans ses attributions les Transports.

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

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

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

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

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

**Art. 19.– Mesures compensatoires**

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

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

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

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

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

Un règlement grand-ducal définit ces mesures compensatoires.

(2) La réalisation du projet est subordonnée à la procédure prévue aux articles 14 à 19 de la présente loi et le cas échéant à une autorisation établie conformément à la loi du 19 janvier 2004 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 17.

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

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

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

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

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

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

La fixation du tracé se fait par le Gouvernement en Conseil sur rapport du Ministre de l'Environnement en se basant sur les résultats des études préliminaires et de la consultation du public complétées au besoin par une autorisation établie conformément à la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, sans préjudice d'autres autorisations éventuellement requises.

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

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

- la teneur de la décision et les conditions dont celle-ci est éventuellement assortie,
- les motifs et considérations principaux qui ont fondé la décision,

- une description, le cas échéant, des principales mesures destinées à éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants.

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

## TITRE IV

### Dispositions spéciales

#### **Art. 23.– Modification ou extension des projets**

Les incidences sur l'environnement naturel et humain de toute modification ou extension des projets visés par la présente loi sont soumises aux dispositions de son Titre III.

#### **Art. 24.– Modification des annexes**

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

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

Lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement naturel et humain d'un Etat voisin ou lorsque les autorités de ces Etats le demandent, les données à produire en conformité de la présente loi sont mises à leur disposition.

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

#### **Art. 26.– Dispense d'autorisation**

Les projets autorisés sur base de la présente loi sont dispensés des autorisations exigées par la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, la loi communale du 13 décembre 1988, la loi du 29 juillet 1930 concernant l'étatisation de la police locale et par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

#### **Art. 27.– Voies de recours**

(1) *Contre les décisions administratives publiées en exécution des articles 12 et 22 de la présente loi, un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans un délai de quarante jours à compter de l'affichage prévu aux articles précités. Le recours est également ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Les prédites associations sont réputées avoir un intérêt personnel.*

(2) *Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif, dans les mêmes conditions et délais, contre la décision, prise au titre de l'article 13, paragraphe 2, de ne pas élaborer une étude d'évaluation. A moins que l'illégalité ait été constatée par les juridictions administratives dans le cadre d'une procédure régie par le présent paragraphe, elle ne peut pas être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitivement accordée au projet.*

## TITRE V

### Dispositions modificatives

#### **Art. 28.– Modifications**

(1) L'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.–** Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du ... 2005

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

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

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

## TITRE VI

### Dispositions abrogatoires

#### **Art. 29.– Abrogations**

Sont abrogés l'article 14*bis* 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.

## TITRE VII

### Dispositions transitoires

#### **Art. 30.– 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 ci-dessus pour autant qu'ils n'aient pas encore fait l'objet d'une enquête publique au titre des articles 10 et 12 de la loi du 10 juin 1999 concernant les établissements classés ni au titre de l'article 14*bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée abrogé par l'article 29 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 28 ci-dessus, lorsqu'il s'agit de projets ferroviaires.

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

## TITRE VIII

### Disposition finale

**Art. 31.–** Dans toute disposition légale ou réglementaire future, la référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en utilisant les termes „loi du ... concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuares“.

\*

## ANNEXE I

**CRITERES DE SELECTION VISES A L'ARTICLE 13****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 II

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

1. Description du projet, y compris en particulier:

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

5198/09

**N° 5198<sup>9</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

---

---

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(13.2.2007)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 2 février 2007 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

portant

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 30 janvier 2007 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 18 janvier 2005, 4 juillet 2006 et 12 décembre 2006;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 13 février 2007.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*Le Vice-Président,*  
Alain MEYER

5198

**MEMORIAL**  
**Journal Officiel**  
**du Grand-Duché de**  
**Luxembourg**



**MEMORIAL**  
**Amtsblatt**  
**des Großherzogtums**  
**Luxemburg**

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 44**

**28 mars 2007**

---

**S o m m a i r e**

**Loi du 13 mars 2007 portant**

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

**800**

**Règlement grand-ducal du 23 mars 2007 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés ..... page**

**808**