



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6014

Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées

Date de dépôt : 13-03-2009

Date de l'avis du Conseil d'État : 23-03-2010

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics

## Liste des documents

| <b>Date</b> | <b>Description</b>  | <b>Nom du document</b> | <b>Page</b> |
|-------------|---|------------------------|-------------|
| 20-07-2010  | Résumé du dossier   | Résumé                 | <u>3</u>    |
| 13-03-2009  | Déposé  | 6014/00                | <u>5</u>    |
| 23-03-2010  | Avis du Conseil d'Etat (23.3.2010)  | 6014/01                | <u>32</u>   |
| 10-05-2010  | Amendements adoptés par la/les commission(s) :<br>Commission du Développement durable   | 6014/02                | <u>41</u>   |
| 09-06-2010  | Avis de la Chambre des Fonctionnaires et<br>Employés publics (8.6.2010)   | 6014/03                | <u>57</u>   |
| 22-06-2010  | Avis complémentaire du Conseil d'Etat<br>(22.6.2010)  | 6014/04                | <u>62</u>   |
| 30-06-2010  | Amendements adoptés par la/les commission(s) :<br>Commission du Développement durable   | 6014/05                | <u>65</u>   |
| 06-07-2010  | Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat<br>(6.7.2010)  | 6014/06                | <u>74</u>   |
| 07-07-2010  | Rapport de commission(s) : Commission du<br>Développement durable<br>Rapporteur(s) :  | 6014/07                | <u>77</u>   |
| 20-07-2010  | Dispense du second vote constitutionnel par le<br>Conseil d'Etat (20-07-2010)<br>Evacué par dispense du second vote<br>(20-07-2010) | 6014/08                | <u>94</u>   |
| 07-07-2010  | Commission du Développement durable Procès<br>verbal ( 32 ) de la reunion du 7 juillet 2010   | 32                     | <u>97</u>   |
| 30-06-2010  | Commission du Développement durable Procès<br>verbal ( 31 ) de la reunion du 30 juin 2010   | 31                     | <u>105</u>  |
| 05-05-2010  | Commission du Développement durable Procès<br>verbal ( 25 ) de la reunion du 5 mai 2010   | 25                     | <u>137</u>  |
| 28-04-2010  | Commission du Développement durable Procès<br>verbal ( 24 ) de la reunion du 28 avril 2010  | 24                     | <u>193</u>  |
| 06-10-2010  | Publié au Mémorial A n°177 en page 2974   | 6014                   | <u>238</u>  |

# Résumé

## **Résumé 6014 : PL portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées**

Le projet de loi 6014 poursuit un double objectif :

- modifier substantiellement le régime de la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées afin d'adapter les cadres et l'organisation de cette administration aux évolutions des techniques, du trafic, de la formation académique ainsi qu'aux changements fulgurants qu'a subis le pays depuis 1974 dans le domaine de ses infrastructures.
- régler certaines situations individuelles d'agents de l'administration qui ont été engagés sous le régime des employés de l'Etat, faute de vacances d'emploi dans les carrières des fonctionnaires.

L'Administration des Ponts et Chaussées sera à l'avenir formée par les dix divisions suivantes :

- la division des travaux neufs;
- la division de la voirie Nord;
- la division de la voirie Sud;
- la division des ouvrages d'art;
- la division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic;
- le laboratoire;
- la division des géomètres et de la photogrammétrie;
- le service géologique de l'Etat;
- la division des ateliers centraux et
- la division informatique et gestion.

Toutes ces divisions seront placées sous l'autorité d'une direction.

6014/00

**N° 6014**  
**CHAMBRE DES DEPUTES**  
 Session ordinaire 2008-2009

**PROJET DE LOI**

**portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées**

\* \* \*

(Dépôt: le 13.3.2009)

**SOMMAIRE:**

|  | <i>page</i> |
|--|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (9.3.2009)..... | 1           |
| 2) Texte du projet de loi.....                 | 2           |
| 3) Exposé des motifs .....                     | 10          |
| 4) Commentaire des articles .....              | 19          |
| 5) Fiche financière .....                      | 22          |

\*

**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 autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées.

Château de Berg, le 9 mars 2009

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
 Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.** L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.

Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ou de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:

pour compte de l'Etat:

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour bus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

pour compte de l'Etat et pour compte des communes:

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée et
- des opérations topographiques, photogrammétriques et le mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil.

pour compte des communes, dans les limites tracées ci-dessus:

- la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que la surveillance des travaux.

pour le compte de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques ou d'établissements publics:

- la conception, la construction et la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

**Art. 2.** L'administration, placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant dans ses attributions le département des travaux publics, est confiée à un directeur qui en est le chef et qui a sous ses ordres le personnel de l'administration. Le directeur est secondé dans sa tâche par deux directeurs adjoints, qui le remplacent en cas d'absence.

**Art. 3.** L'administration comprend la direction et les divisions suivantes:

- la division des travaux neufs;
- la division de la voirie Nord;
- la division de la voirie Sud;

- la division des ouvrages d’art;
- la division de l’exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic;
- le laboratoire;
- la division des géomètres et de la photogrammétrie;
- le service géologique de l’Etat;
- la division des ateliers centraux et
- la division informatique et gestion.

**Art. 4.** (1) La direction a sous ses ordres toutes les divisions et tous les services de l’administration. Elle veille à l’orientation globale de l’administration et est responsable de la mise en oeuvre de la politique générale du Ministère des Travaux Publics dans les matières relevant de sa compétence. Elle établit le budget et en organise la gestion. Elle s’occupe du recrutement, de la formation spécifique et de la gestion des ressources humaines et elle surveille le bien-être social de ses agents. Elle se charge des relations avec le ministère de tutelle et le public.

(2) La division des travaux neufs est chargée:

- de la conception et de la réalisation des infrastructures des transports: autoroutes, voies expressives, contournements régionaux, y compris l’éclairage public ainsi que les équipements électromécaniques et de sécurité;
- de la réhabilitation et la reconstruction des ouvrages d’art de son patrimoine;
- des travaux des entretiens normal et constructif de la piste, du taxiway et de la voirie connexe de l’aéroport de Luxembourg, y compris la viabilité hivernale, ainsi que des autres travaux d’infrastructure à réaliser sur cet aéroport et
- de la gestion de la cellule pour la surveillance des chantiers.

La division des travaux neufs peut être chargée de la conception et de la réalisation de l’infrastructure des travaux de génie civil pour d’autres départements ou sociétés chargées de la gestion d’infrastructures publiques.

(3) Les divisions de la voirie sont chargées, chacune dans les limites de sa compétence territoriale:

- de l’élaboration et de l’exécution des projets de redressement, de réaménagement et de renforcement des contournements locaux, des routes nationales et des chemins repris avec leurs dépendances, des ouvrages d’art de leur patrimoine, ainsi que de l’éclairage public de ces infrastructures;
- de l’entretien estival et hivernal ainsi que de la mise en place et de la conservation de la signalisation et de l’équipement de cette voirie;
- de la construction et de la signalisation des pistes cyclables tout comme de leur entretien constructif;
- de la direction des services régionaux respectifs avec leurs ateliers locaux;
- de la police de la voirie de l’Etat et de ses dépendances et
- dans les limites tracées par l’article 1er, de l’élaboration et de l’exécution des projets concernant la construction et l’entretien de la voirie communale et de ses dépendances.

La division de la voirie Sud assure l’entretien des esplanades de la Moselle.

(4) La division des ouvrages d’art est chargée, dans les limites tracées par l’article 1er:

- de la gestion et de la pathologie des ouvrages d’art, ainsi que de l’élaboration de directives techniques afférentes;
- de la réhabilitation et de la reconstruction des ouvrages d’art de son patrimoine;
- de la gestion du patrimoine des ouvrages d’art et de l’organisation de leurs inspections périodiques;
- de la gestion des ponts provisoires dont la manutention revient à la division des ateliers centraux;
- de l’auscultation des grands ouvrages;



- des projets de construction des aménagements hydroélectriques appartenant à l'Etat et des ouvrages hydrauliques de la Moselle canalisée en tant que voie navigable, y compris le Port de Mertert, ainsi que de la surveillance de ces installations;
- de la surveillance, de l'entretien et de la signalisation de la Moselle canalisée en ce qui concerne sa navigabilité et
- de la surveillance et de l'entretien des berges, des plans d'eau, des alentours ainsi que des équipements flottants des installations hydroélectriques de la Haute-Sûre et de la Basse-Sûre.

(5) La division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic est chargée:

- de la surveillance et de l'entretien du réseau autoroutier, comprenant l'entretien courant et l'entretien des équipements de la voirie, y compris l'éclairage public et les équipements électromécaniques et de sécurité, de la signalisation horizontale et verticale, ainsi que de la viabilité hivernale;
- de la police de la grande voirie et
- de la gestion du trafic, de la gestion et de la sécurité des tunnels et du recensement du trafic, ainsi que de la gestion du centre d'information routier.

(6) Le laboratoire est chargé:

- de l'étude, de l'essai et du contrôle des matériaux de construction destinés aux services publics, d'analyses chimiques et technologiques de ces matériaux;
- de l'élaboration de clauses techniques, de l'agrément et du contrôle des centrales de fabrication et
- de l'attestation de conformité des systèmes d'assurance-qualité et des produits de construction.

(7) La division des géomètres et de la photogrammétrie est chargée:

- des campagnes photogrammétriques à grande échelle et des travaux topographiques dans l'intérêt de la réalisation de projets de génie civil pour compte de l'Etat et des communes;
- de l'organisation des prises de vues aériennes du pays et de l'élaboration des cartes topographiques à grande échelle;
- de la coordination des systèmes d'informations géographiques de l'administration et de la gestion des banques de données topographiques;
- de la gestion du réseau géodésique de l'administration;
- du mesurage des emprises des projets de l'administration par des géomètres officiels en application de la loi du 25 juillet 2002 portant création et réglementation des professions de géomètre et de géomètre officiel et
- de la mensuration de contrôle des ponts, tunnels et autres ouvrages.

(8) Le service géologique de l'Etat est chargé:

- d'études, d'expertises et de recherches scientifiques en matière de géologie, géotechnique, hydrogéologie, géomorphologie et de ressources naturelles minérales;
- du levé, de la tenue à jour et de la diffusion de la carte géologique du pays, tout comme de cartes thématiques dans le domaine des sciences de la terre;
- dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, de l'évaluation des risques naturels et anthropiques de nature géologique et
- de l'archivage et de la gestion des données géologiques et la diffusion d'informations relatives au sous-sol, notamment sous forme de systèmes d'informations géographiques et de banques de données informatisées.

Il peut élaborer et assurer l'exécution de projets d'assainissements dans le domaine de la géotechnique et de l'hydrogéologie. Dans le cadre de sa fonction de service géologique national, il participe aux activités scientifiques communes des services géologiques de l'Union Européenne.

(9) La division des ateliers centraux est chargée:

- de l'entretien mécanique du parc des engins et des véhicules de l'administration;

- de la confection des panneaux de signalisation;
- de la réalisation du marquage routier et
- de l'exploitation des ateliers spéciaux, comme la serrurerie, la menuiserie et l'atelier électrique.

(10) La division informatique et gestion est chargée:

- du développement des logiciels pour les applications techniques et administratives;
- du développement, de la gestion et de l'exploitation des banques de données;
- du développement et de la gestion des infrastructures informatiques et des logiciels pour le traitement des données résultant du système d'information géographique;
- de la gestion des réseaux locaux et de la maintenance des serveurs;
- de la gestion du centre de back-up.

(11) Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique sont autorisés à accomplir les mêmes prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre des travaux publics et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

(12) Un règlement grand-ducal peut prévoir la fusion des divisions Nord et Sud en une seule entité. La direction peut – sous l'approbation du ministre de tutelle – arrêter un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.

**Art. 5.** L'agent de sécurité prévu à l'article 6 de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers est attaché administrativement à la direction.

**Art. 6.** En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants:

Dans la carrière supérieure de l'administration

- (1) carrière de l'ingénieur:
  - des ingénieurs première classe
  - des ingénieurs-chefs de division
  - des ingénieurs principaux
  - des ingénieurs-inspecteurs
  - des ingénieurs
- (2) carrière de l'attaché de Gouvernement:
  - des conseillers de direction première classe
  - des conseillers de direction
  - des conseillers de direction adjoints
  - des attachés de Gouvernement premiers en rang
  - des attachés de Gouvernement
- (3) carrière de l'ingénieur-conducteur:
  - des ingénieurs-conducteurs principaux
  - des ingénieurs-conducteurs inspecteurs
  - des ingénieurs-conducteurs
- (4) carrière du chargé d'études-informaticien:
  - des conseillers-informaticiens première classe
  - des conseillers-informaticiens
  - des conseillers-informaticiens adjoints
  - des chargés d'études-informaticiens principaux
  - des chargés d'études-informaticiens

Dans la carrière moyenne de l'administration

- (5) carrière du chimiste:
  - des chimistes
- (6) carrière de l'ingénieur technicien:
  - a) services techniques:
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs
    - des ingénieurs techniciens principaux
    - des ingénieurs techniciens
  - b) services des ateliers:
    - trois chefs d'atelier
- (7) carrière de l'informaticien diplômé:
  - des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang
  - des inspecteurs-informaticiens principaux
  - des inspecteurs-informaticiens
  - des chefs de bureau-informaticiens
  - des chefs de bureau-informaticiens adjoints
  - des informaticiens principaux
  - des informaticiens diplômés
- (8) carrière du technicien diplômé:
  - des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang
  - des inspecteurs techniques principaux
  - des inspecteurs techniques
  - des chefs de bureau techniques
  - des chefs de bureau techniques adjoints
  - des techniciens principaux
  - des techniciens diplômés
- (9) carrière du rédacteur:
  - des inspecteurs principaux 1ers en rang
  - des inspecteurs principaux
  - des inspecteurs
  - des chefs de bureau
  - des chefs de bureau adjoints
  - des rédacteurs principaux
  - des rédacteurs

Dans la carrière inférieure de l'administration

- (10) carrière de l'expéditionnaire technique:
  - des premiers commis techniques principaux
  - des commis techniques principaux
  - des commis techniques
  - des commis techniques adjoints
  - des expéditionnaires techniques
- (11) la carrière de l'expéditionnaire-informaticien:
  - des premiers commis-informaticiens principaux
  - des commis-informaticiens principaux

- des commis-informaticiens
- des commis-informaticiens adjoints
- des expéditionnaires-informaticiens
- (12) carrière de l'expéditionnaire:
  - des premiers commis principaux
  - des commis principaux
  - des commis
  - des commis adjoints
  - des expéditionnaires
- (13) carrière de l'artisan:
  - des artisans dirigeants
  - des premiers artisans principaux
  - des artisans principaux
  - des premiers artisans
  - des artisans
- (14) carrière du cantonnier:
  - des chefs de brigade dirigeants
  - des chefs de brigade principaux
  - des chefs de brigade
  - des sous-chefs de brigade
  - des chefs-cantonniers
  - des cantonniers
- (15) carrière du concierge:
  - des concierges surveillants principaux
  - des concierges surveillants
  - des concierges.

Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.

**Art. 7.** Le cadre prévu à l'article 6 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.

**Art. 8.** Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.

**Art. 9.** Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre de tutelle nomme aux autres emplois.

Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.

**Art. 10.** (1) Les fonctionnaires de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées qui ont passé avec succès tous les examens de leur carrière peuvent être autorisés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier mobile ou fixe et à constater tout défaut de suivre leurs injonctions.

Le défaut de suivre les injonctions du fonctionnaire visé ci-dessus est puni d'une amende de 25 à 500 euros. Cette amende a le caractère d'une peine de police.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les fonctionnaires visés ci-dessus ont la qualité d'officiers de police judiciaire.

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

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

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

**Art. 11. Dispositions transitoires**

(1) Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'administration des ponts et chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.

(2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé „Diplomforstwirt“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

(3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé „Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen“, engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

(4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes „licence des sciences de la terre“ et „maîtrise en sciences de l'environnement“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

(5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de „Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.

Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employé visé par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.

(6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.

(7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au

grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.

**Art. 12.** Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants:

- a) 3 ingénieurs;
- b) 1 attaché de gouvernement;
- c) 1 chimiste;
- d) 1 ingénieur technicien;
- e) 1 informaticien diplômé;
- f) 2 expéditionnaires techniques;
- g) 2 expéditionnaires-informaticiens;
- h) 1 expéditionnaire administratif;
- i) 2 artisans;
- j) 11 ouvriers de l'Etat.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.

\*

## **EXPOSE DES MOTIFS**

### **I. STRUCTURATION DE L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES**

La loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées avait créé une nouvelle division, à savoir la division des eaux, regroupant toutes les compétences de cette administration en matière d'approvisionnement en eau potable, de collecte et de traitement des eaux usées, de la gestion de la Moselle canalisée et du port fluvial de Mertert tout comme l'entretien des aménagements hydroélectriques de la Haute Sûre à Esch-sur-Sûre et de la Basse Sûre à Rosport.

Cette loi-cadre regroupait par ailleurs toutes les missions de conception et d'étude ainsi que la signalisation et la plantation sur une division dénommée division centrale de la voirie, alors que la division des services régionaux était en charge de l'exécution des travaux et de la gestion du patrimoine routier.

Cette structure, issue de la loi du 15 mai 1974, a été sujette au fil du temps à mainte adaptation dans la pratique d'application.

La réalisation d'un nouveau réseau autoroutier, en exécution de la loi du 16 août 1967 portant création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des Routes, s'avérait être une tâche beaucoup plus lourde qu'initialement admis. Prévu d'être entièrement réalisé en 10 ans, ce programme va finalement s'étaler sur plus d'un demi-siècle, rien que pour la mise en place du réseau initial prévu par la loi du 16 août 1967. Des extensions inéluctables de ce réseau primaire, tout comme la réalisation du vaste programme des contournements de localités et d'autres routes d'ordre supérieur, vont prolonger durant des décennies cette mission visant la création d'un réseau routier d'ordre supérieur performant, sûr et confortable.

La division centrale de la voirie, initialement conçue pour la seule réalisation des projets, est devenue au fil des années la division responsable pour la planification, la construction et l'entretien du réseau de la grande voirie.

Pour faire face aux problèmes de congestion toujours croissants sur le réseau autoroutier européen, la Commission Européenne a lancé le programme „Make better use of existant infrastructure“ qui a

exigé de tous les pays de l'Union Européenne la mise sur pied d'initiatives visant une utilisation plus rationnelle des autoroutes faisant partie du réseau TERN („Trans-European Road Network“). L'ajout de cette vocation additionnelle dans le cadre d'un programme dénommé „The big shift“ – „Le grand tournant“ – faisait qu'aux missions traditionnelles d'une administration des routes que sont la construction et l'entretien des routes, venait s'ajouter celle de la gestion du trafic.

Au Grand-Duché de Luxembourg, ce programme a été réalisé dans le cadre du projet CITA (Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes). Les objectifs principaux de ce projet sont:

- l'accroissement de la capacité d'évacuation en période de grande affluence par différents moyens d'action, comme la limitation de la vitesse de circulation ou l'interdiction de dépassement pour poids lourds;
- l'augmentation de la sécurité de circulation par des moyens comme l'annonce et la signalisation plus efficaces des chantiers, la modulation de la vitesse en fonction des conditions météorologiques et/ou de trafic;
- l'information des usagers de la route sur les conditions de circulation, p. ex. par l'indication des temps de parcours;
- l'augmentation du confort, p. ex. par la régulation des conditions d'accès.

Au niveau européen, l'interconnexion des systèmes de gestion du trafic permet l'échange de données moyennant la norme spéciale DATEX, la mise en place d'itinéraires bis à grande échelle lors d'interventions importantes, comme à titre d'exemple le programme de renouvellement de l'autoroute A4 (E25) entre Arlon et Namur.

Un autre rôle très important revenant au CITA est celui de la gestion des tunnels routiers se trouvant sur le réseau autoroutier, tels que Cents, Howald, Frisange, Mondorf, Markusbiérg, Ehlerange, Mersch, Gousselerbiérg et prochainement Grouft et Staffelter.

Les missions revenant au CITA, avec la conception, la mise en place et le développement des dispositifs de contrôle et d'affichage sur le réseau, le contrôle et la gestion du trafic, le dispatching implanté à Bertrange fonctionnant 24h/24h, la surveillance des tunnels, la gestion des équipements de télécommande, sont d'une telle envergure que la création d'une division spéciale s'impose.

Cette nouvelle division, dénommée „division de l'exploitation de la grande voirie et la gestion du trafic“ s'occupera, à côté des missions du projet CITA, de la signalisation et des équipements du réseau autoroutier, de la coordination des itinéraires en cas d'incident ou d'accident, des inspections annuelles des ouvrages d'art, de la réhabilitation des ouvrages d'art standard, de l'entretien constructif et de l'entretien normal du réseau autoroutier.

La division centrale de la voirie, aujourd'hui responsable pour l'ensemble des activités en rapport avec les autoroutes, va donc être amputée d'une grande partie de ses missions. A l'avenir, cette division deviendra la „division des travaux neufs“ qui sera responsable de la planification et de la réalisation des projets et de la construction des autoroutes, des voies express, des contournements régionaux et des autres nouvelles routes d'ordre supérieur, ainsi que de l'aéroport de Luxembourg.

L'article 1er de la loi du 15 mai 1974 stipule que l'Administration des Ponts et Chaussées a comme mission l'extension et l'entretien de l'infrastructure de l'aéroport. Même après la création de la société LuxAirport en vertu des dispositions de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aérogare à Luxembourg et du règlement grand-ducal du 14 avril 2003, l'Administration des Ponts et Chaussées restera en charge tant de l'entretien constructif que de l'entretien normal des pistes avec leurs dépendances. Elle s'occupe aussi de la réalisation des grands chantiers d'infrastructures.

- Le maintien de la viabilité estivale et hivernale de la piste, du taxiway et des voies de circulation annexes sera assuré par une brigade spéciale. Cette brigade assurera également l'entretien constructif et courant de la voirie de la Cité de l'Aéroport.
- L'entretien constructif des pistes tout comme la réalisation des grands travaux d'infrastructure, comme la revalorisation du site de Höhenhof (loi du 14 juillet 2005) ou la mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport (loi du 22 décembre 2004) et la planification et la construction de nouveaux aéroports, tel que le projet à Noertrange, entreront dans le champ de compétence de la division des travaux neufs.

Cette division, qui réunit les agents qui dans le passé ont acquis une grande expérience dans la gestion des grands travaux de génie civil, est à la disposition d'autres départements pour les soutenir dans la réalisation de grands chantiers, comme p. ex. la construction d'infrastructures ferroviaires ou



autres. Elle a également sous ses ordres la cellule pour la surveillance des chantiers qui a été exigée par la Cour des Comptes dans son rapport sur le Fonds des Routes.

Avec la création au début des années 1990 des syndicats intercommunaux chargés de la gestion des stations d'épuration antérieurement prise en charge par les services de l'Administration des Ponts et Chaussées, comme le SIDERO avec comme station d'épuration principale celle de Mersch/Beringen ou le SIDEN avec comme station d'épuration principale celle de Blesbruck, la division des eaux a été amputée d'une grande partie de ses attributions.

L'enlèvement à l'Administration des Ponts et Chaussées de toute compétence en matière de distribution d'eau potable et de collecte et de traitement d'eaux usées a été officialisé par la disposition de l'article 13 de la loi du 28 mai 2004 portant création d'une Administration de la Gestion de l'Eau qui redéfinit les attributions de l'Administration des Ponts et Chaussées et qui remplace la division des eaux par une division des ouvrages d'art.

Le point c) de ce même article 13 de la loi du 28 mai 2004 stipule:

*„La division des ouvrages d'art est chargée notamment, dans les limites tracées par l'article 1er, de la conception, de l'élaboration, de la coordination et de l'exécution des projets de construction ainsi que de la surveillance des aménagements hydroélectriques appartenant à l'Etat et des ouvrages hydrauliques de la Moselle en tant que voie navigable. Cette division est chargée en outre de la surveillance, de l'entretien et de la signalisation de la Moselle en ce qui concerne sa navigabilité.“*

La division des ouvrages d'art assure la „navigabilité“ de la Moselle par une surveillance et un entretien constructif des berges, du lit et des ouvrages de la Moselle. De même, elle est chargée de la surveillance et de l'entretien des berges, des plans d'eau, des alentours ainsi que des équipements flottants des installations hydroélectriques appartenant à l'Etat sur la Haute-Sûre et la Basse-Sûre.

A côté de ces anciennes missions, la division des ouvrages d'art s'occupe également de la gestion des ouvrages d'art. Elle est appelée à s'occuper de l'organisation des inspections périodiques des ouvrages d'art (ponts, tunnels, murs de soutènement) et de l'auscultation des grands ouvrages. Elle établit les cahiers des charges et les bordereaux types des travaux de réhabilitation et elle peut s'occuper elle-même de la réalisation des travaux de réhabilitation, de renforcement, voire de la reconstruction de ces ouvrages. Elle assure également la gestion des ponts provisoires dont la manutention revient à la division des ateliers centraux.

Le réseau de la voirie normale (routes nationales et chemins repris) sera géré comme par le passé par deux entités autonomes qui porteront la dénomination „division de la voirie-Sud“ et „division de la voirie-Nord“. La répartition des compétences territoriales respectera le découpage régional arrêté par le plan directeur de l'aménagement du Territoire de 2003 en regroupant dans la division de la voirie-Nord, la région Nord, la région Ouest et la région Centre-Nord et dans la division de la voirie-Sud, la région Sud, la région Est et la région Centre-Sud.

Comparée à la situation actuelle, la nouvelle répartition a comme conséquence que le canton de Mersch passe à la division de la voirie-Nord alors que le canton d'Echternach est intégré dans la division de la voirie-Sud. Le siège de ces deux divisions restera à Diekirch pour le Nord et à Luxembourg-Ville pour le département Sud.

Les services régionaux implantés aux capitales cantonales seront maintenus. Comme par le passé le canton de Vianden restera attaché au service régional de Diekirch et le canton d'Esch-sur-Alzette sera doté de deux services régionaux, à savoir celui d'Esch/Alzette et celui de Bettembourg.

Le passé a mis en évidence la nécessité absolue de cette présence à proximité des administrés. Ceci vaut pour tous les domaines touchant les compétences de l'Administration des Ponts et Chaussées et particulièrement pour celui des permissions de voirie.

Les attributions traditionnelles des divisions de la voirie sont liées à la gestion du patrimoine du réseau de la voirie normale avec les redressements, réaménagements et renforcements des routes, l'inspection annuelle des ouvrages d'art, la réhabilitation des ouvrages d'art standard, l'entretien courant hivernal et estival, la mise en place et l'entretien sur place des panneaux de la signalisation verticale ainsi que des équipements de la voirie, la direction des services régionaux avec la gestion des ateliers locaux, et bien sûr l'exercice du droit de la Police de la voirie.

A cela s'ajoutent de nouvelles missions en rapport avec le réseau national des pistes cyclables. En effet la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables confère à l'Ad-

ministration des Ponts et Chaussées la mission de la conception et de la construction du réseau national des pistes cyclables, de la réalisation de l'entretien constructif et de la mise en place et de l'entretien de la signalisation.

La division de la voirie-Sud s'occupe également de l'entretien des esplanades de la Moselle.

La gestion des ateliers centraux à Bertrange et à Diekirch sera regroupée dans une nouvelle division appelée „division des ateliers centraux“. Cette division s'occupe de l'entretien mécanique de la totalité du parc d'engins et de véhicules de l'administration, de la confection des panneaux de signalisation, de la réalisation du marquage routier, de l'exploitation des ateliers spéciaux, comme la serrurerie, la menuiserie et l'atelier électrique. Toutes ces prestations sont d'une spécificité telle que le savoir-faire doit être réuni en une seule main et qu'un simple doublement de tous les équipements spécialisés, comme c'est actuellement le cas, n'est plus possible à l'avenir.

Le laboratoire d'analyse et d'essai des matériaux, le service de la géologie de l'Etat et le service de la photogrammétrie, antérieurement regroupés dans la division des services spéciaux, deviendront des divisions autonomes sous les noms de „laboratoire“, „service géologique de l'Etat“ et „division des géomètres et de la photogrammétrie“.

Comme par le passé, le laboratoire s'occupe de l'étude et du contrôle des matériaux destinés aux services publics, d'analyses chimiques et technologiques de ces matériaux, ainsi que d'essais de contrôle sur leur mise en œuvre. Au fil des années, d'autres missions y ont été ajoutées telles que l'élaboration de clauses techniques, l'agrémentation et le contrôle des centrales de fabrication ainsi que l'attestation de conformité des systèmes d'assurance-qualité et des produits de construction dans le cadre de la Directive CE 98-106. Le texte de loi proposé tient compte de cette évolution.

La division des géomètres et de la photogrammétrie est chargée de la conception, de la coordination et de l'exécution de travaux topographiques et de campagnes photogrammétriques à grande échelle, notamment de prises de vues aériennes sur le Grand-Duché dans l'intérêt de la réalisation de projets de génie civil pour compte de l'Etat et des communes. Elle élabore les cartes topographiques à grande échelle et ses produits dérivés. Elle est aussi chargée de la coordination des opérations en matière de système d'information géographique (SIG) de l'administration.

Cette division gère le réseau géodésique de l'administration. Elle est chargée des mensurations de contrôle des ponts, tunnels et autres ouvrages d'art.

La division des géomètres et de la photogrammétrie pourra être autorisée à accomplir les mêmes prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre des Travaux Publics et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

Les attributions du service géologique de l'Etat ont également évolué depuis 1974 puisque au-delà des investigations et expertises géotechniques sur l'ensemble du territoire, la collecte et l'archivage de données géologiques et les travaux sur la carte géologique du pays, le service géologique doit, dans le cadre de la loi du 19 juillet 2005 et des règlements grand-ducaux du 25 octobre 2004 sur l'aménagement communal et le développement urbain, s'occuper de l'évaluation et de la cartographie des risques naturels prévisibles.

Cette tâche implique l'utilisation accrue de systèmes d'information géographiques et des observations géologiques et géomorphologiques détaillées sur le terrain.

En outre, il y a lieu de noter qu'avec l'arrêt des exploitations de mines de fer, l'Inspection du travail et des mines a diminué fortement ses activités dans le domaine minier et il faut considérer qu'à terme, les problématiques de „l'après-mine“ (ensemble des risques associés aux vides souterrains) ainsi que les questions de ressources naturelles minérales tomberont en partie dans le domaine de travail du service géologique.

A cette structure viendra s'ajouter une „division informatique et gestion“ qui met au point et gère les logiciels utilisés par les autres divisions et services pour l'accomplissement de leurs tâches, qui s'occupe de l'acquisition et de la maintenance des équipements informatiques, met au point les banques de données, gère le suivi du courrier et génère les cartes thématiques. La nécessité de cette entité ainsi que ses attributions détaillées sont développées sous un titre séparé ci-après.

L'Administration des Ponts et Chaussées sera donc à l'avenir formée par les dix divisions suivantes:

- la division des travaux neufs;
- la division de la voirie Nord;

- la division de la voirie Sud;
- la division des ouvrages d'art;
- la division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic;
- le laboratoire;
- la division des géomètres et de la photogrammétrie;
- le service géologique de l'Etat;
- la division des ateliers centraux et
- la division informatique et gestion.

Toutes ces divisions sont placées sous l'autorité d'une direction. Outre la gestion des dix divisions qui peut se faire suivant un règlement d'ordre intérieur, la direction des Ponts et Chaussées a les missions suivantes:

- l'orientation globale de l'administration et mise en oeuvre de la politique générale du Ministère des Travaux Publics dans les matières relevant de sa compétence;
- la gestion centrale des finances et l'établissement du budget;
- le recrutement, la formation spécifique et la gestion des ressources humaines;
- l'élaboration des directives et des instructions aux divisions et aux services; et
- les relations avec le ministère et le public.

En vertu de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers, l'Administration des Ponts et Chaussées en tant que gestionnaire de tunnels tombant sous l'application de la loi précitée, doit désigner un agent de sécurité qui fait partie du personnel du gestionnaire des tunnels. Afin de satisfaire à l'article 6.1. de cette loi qui stipule entre autres que *l'agent de sécurité est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions*, l'agent de sécurité est attaché administrativement à la direction.

\*

## II. LE FONCTIONNEMENT DE L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES

### L'organisation du cadre

Depuis 1974, année du vote de la loi organique actuelle, jusqu'à nos jours, le Luxembourg a connu un énorme essor démographique et économique qui peut se traduire par quelques chiffres-clés. Ainsi, la population résidante passait pendant cette période de 350.000 à 475.000 habitants, le nombre des emplois salariés de 130.000 à 315.000 et celui des salariés frontaliers de 10.000 à 135.000. Parallèlement, le parc des véhicules automoteurs a quasiment triplé et le transport de marchandises par route n'a cessé d'accroître. La réalisation, au cours de ces trois décennies, d'un réseau autoroutier performant a permis de bien positionner le Luxembourg dans le contexte économique européen.

Pour pouvoir répondre pendant les prochaines décennies aux exigences des usagers et offrir des infrastructures routières performantes, sûres et à la hauteur du progrès technique qui permettent de soutenir le développement économique indispensable au maintien du niveau de vie actuel au Luxembourg, l'Administration des Ponts et Chaussées doit pouvoir s'appuyer sur un minimum de collaborateurs efficaces et bien formés.

#### A. *Le cadre supérieur*

Les missions toujours plus spécifiques incombant à l'Administration des Ponts et Chaussées exigent une diversification de la spécialité des agents de la carrière supérieure appelés à assumer la responsabilité des travaux.

L'Administration des Ponts et Chaussées comprend deux carrières de niveau universitaire, à savoir celle des ingénieurs diplômés et celle des ingénieurs-conducteurs qui, suivant les dispositions de la loi du 27 août 1986 modifiant et complétant la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements

des fonctionnaires de l'Etat, doivent être détenteurs d'un diplôme d'ingénieur des travaux urbains délivré par une université après un cycle d'études sur place d'au moins quatre années.

Comme cette carrière n'a plus d'avenir, elle est appelée à disparaître après la mise en retraite des derniers cinq agents formant l'effectif actuel. Entretemps il pourrait être envisagé de confier à ces agents des nouveaux postes de la carrière supérieure créés par la nouvelle loi-cadre ou d'autres postes à haute responsabilité au sein de l'administration.

A côté des ingénieurs en génie civil, la carrière supérieure est à élargir par des universitaires de différentes spécialités, comme par exemple des économistes, des diplômés en sciences naturelles, des informaticiens, des ingénieurs en électromécanique et des géomètres.

### ***B. Le CITA et la gestion du trafic***

L'équipe du CITA (en dehors du CIEA) se compose actuellement d'un ingénieur et de huit expéditionnaires techniques, ainsi que d'un employé „S“ et de deux employés „E“.

Avec cet effectif, il est possible d'assurer la présence 24h/24 d'un opérateur au moins au centre de contrôle de Bertrange. Cependant, afin de pouvoir garantir une action plus rapide, un renforcement supplémentaire sera nécessaire.

Pour former la nouvelle division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic, il faut encore ajouter une partie de l'effectif existant du CIEA (Centre d'Intervention et d'Entretien des Autoroutes) et du SEM (Service Electromécanique). De même, les agents assurant actuellement l'entretien courant et la viabilité hivernale du réseau autoroutier au sein du CIEA seront intégrés dans la nouvelle division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic.

Les opérateurs du dispatching, obligés de travailler par postes pour assurer une présence de 24h/24h, sont des agents de la carrière de l'expéditionnaire technique. Ces agents doivent recevoir une formation professionnelle spéciale pour les préparer à confronter toute situation pouvant se présenter sur une autoroute puisqu'ils doivent déclencher les actions nécessaires pour garantir la sécurité des usagers ou pour organiser les secours en cas d'incident ou d'accident.

### ***C. Les 12 services régionaux***

Les deux divisions de la voirie sont responsables de la gestion des douze services régionaux.

Chacun des services régionaux est placé sous la responsabilité d'un agent de la carrière de l'ingénieur technicien. Notons toutefois que par intérim l'un ou l'autre service régional plus important peut être dirigé par un agent de la carrière de l'ingénieur-conducteur.

Les missions principales revenant aux services régionaux sont les suivantes:

- l'établissement et le contrôle des permissions de voirie;
- les travaux de maintenance du réseau routier de la voirie normale avec notamment l'entretien estival et le maintien de la viabilité hivernale;
- la surveillance des travaux de faible envergure et le soutien des divisions régionales de la route dans la surveillance des travaux de plus grande envergure;
- la réalisation de projets pour les communes et la surveillance de la réalisation de ces travaux;
- l'entretien d'un contact régulier avec les communes ainsi que le conseil des administrés.

Au sein des services régionaux, les agents de la carrière du cantonnier doivent accomplir trois tâches différentes:

- le contrôle des permissions de voirie
- la surveillance des chantiers de redressement et de réaménagement de la voirie
- la coopération au sein des brigades et la direction de ces brigades comme chefs de brigade.

Pour pouvoir assumer le contrôle des permissions de voirie, les agents chargés de cette mission doivent être investis du pouvoir d'officier de la police judiciaire et ils doivent entrer dans le bénéfice d'une formation continue et adéquate pour les préparer à ces tâches spécifiques. Une disposition afférente a été inscrite à l'article 12 du projet de loi relatif au régime des permissions de voirie (document parlementaire 5823).

#### ***D. Les agents à qualification spéciale***

Les trois divisions dites „spéciales“ (laboratoire, service géologique de l'Etat, division des géomètres et de la photogrammétrie) exercent un métier qui requiert des agents spécialement formés. Les agents concernés ne disposent pas tous d'une formation et d'un diplôme spécifiques, mais sont des agents du génie civil qui reçoivent de la part de l'Administration des Ponts et Chaussées une formation soit interne, soit externe, pour les préparer aux tâches journalières à accomplir dans ces services.

Le poste de l'agent de sécurité des tunnels routiers a été créé en application de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers. L'agent qui occupe ce poste est attaché administrativement à la direction des Ponts et Chaussées.

#### ***E. Les agents de la carrière de l'ingénieur technicien***

Les postes à occuper et les missions à assumer par les agents de la carrière de l'ingénieur technicien se laissent résumer comme suit:

- la direction des 12 services régionaux (dans les limites tracées ci-dessus);
- la direction de l'atelier central à Diekirch et des entités importantes de l'atelier central à Bertrange;
- la réalisation des projets routiers et l'assistance technique des services régionaux lors de la réalisation de ces travaux;
- la mission de chef de projet, de suivi et de gestion des projets et de conseil des préposés au sein de la direction, du service informatique et des bureaux centraux des autres divisions;
- la réalisation des opérations topographiques et photogrammétriques à la division des géomètres et de la photogrammétrie.

#### ***F. La nécessité de la division informatique et gestion***

L'organigramme de l'Administration des Ponts et Chaussées, approuvé en date du 23 août 1995 par le ministre des Travaux Publics, prévoyait déjà la création d'une „Division Informatique et Gestion“. Cette division s'occupait parmi beaucoup d'autres tâches de la mise sur pied d'un centre d'information routier qui est devenu le CITA. Même si le CITA est intégré dans la nouvelle division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic, l'Administration des Ponts et Chaussées, en sa qualité d'instance technique, a besoin d'un département s'occupant de l'informatique.

Les missions principales à assumer par la division informatique et gestion sont:

- développement des logiciels pour les applications techniques (calcul des tracés routiers, vérification de la capacité des carrefours, statique des ouvrages d'art) et administratives (établissement des documents de soumission, traitement de textes avec applications spéciales comme les permissions de voirie);
- développement, gestion et exploitation des banques de données;
- développement et gestion des infrastructures informatiques et des logiciels pour le traitement des données résultant du système d'information géographique;
- gestion des réseaux locaux (LAN) sur 16 sites différents avec près de 500 ordinateurs;
- maintenance des serveurs LINUX/UNIX (plus de 30 unités);
- acquisition centralisée du matériel informatique et maintenance du parc informatique (plus de 400 stations de travail);
- gestion d'un centre de back-up.

La division informatique et gestion sera placée sous la direction d'un universitaire en informatique. Son effectif comprendra par ailleurs des ingénieurs techniciens en génie civil ou en informatique, des informaticiens diplômés, des rédacteurs ainsi que des opérateurs de la carrière de l'expéditionnaire technique et 1 artisan pour le service des compteurs.

### **G. Les courriers administratifs des Ponts et Chaussées**

Le travail administratif de l'Administration des Ponts et Chaussées se répartit sur deux carrières, à savoir celle du rédacteur et celle de l'expéditionnaire administratif. Alors que les expéditionnaires s'occupent généralement du suivi du courrier, de la saisie des multiples factures dans le système de comptabilité, des transmis du courrier et des tâches de dactylographie, le rôle revenant aux rédacteurs est celui des tâches administratives d'ordre supérieur, comme la gestion des ressources humaines, la gestion des services de comptabilité, la rédaction de rapports et d'avis (souvent techniques) etc.

### **H. Les ateliers centraux des Ponts et Chaussées**

Les ateliers centraux à Bertrange et à Diekirch seront regroupés dans la division des ateliers centraux qui comporte:

- les ateliers mécaniques équipés de manière à pouvoir effectuer l'entretien et la réparation de l'ensemble du parc des voitures, camions et engins spéciaux appartenant à l'administration;
- les ateliers de fabrication des panneaux de signalisation à mettre en place sur la voirie de l'Etat, tant en période normale que durant les phases de travaux;
- une menuiserie centrale, une serrurerie et un atelier électrique et électromécanique;
- les garages et halls de stockage des équipes du marquage routier;
- les garages et abris pour camions et machines.

Sur les deux sites principaux se trouvent par ailleurs les ateliers locaux des services régionaux de Luxembourg et de Diekirch et sur le site de Bertrange les locaux du laboratoire, l'atelier de la géologie avec notamment le stockage des carottes de forage et le centre d'intervention et d'entretien des autoroutes avec le dispatching du CITA.

La réalisation des multiples tâches hautement spécialisées dans ces ateliers exige un effectif d'artisans bien formés et d'ouvriers qualifiés.

### **I. L'étendue du réseau routier**

L'étendue du réseau de la voirie normale est restée pratiquement inchangée et même la loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie n'y a pas apporté de modifications significatives. Le réseau de la grande voirie par contre est en extension permanente. Vu que tant les entretiens estivaux et hivernaux que les multiples interventions en cas d'incident et d'accident revêtent sur ce réseau une importance particulière, il faut absolument élargir l'effectif des ouvriers pour l'adapter à l'étendue finale du réseau autoroutier.

\*

## **III. DISPOSITIONS SPECIALES**

Etant donné que certains agents des carrières supérieure et moyenne n'ont – au moment de leur entrée au service de l'Etat – pas pu être engagés sous le statut du fonctionnaire, il convient de fonctionnariser les agents suivants dans le cadre de la présente loi de réorganisation.

En détail, les différentes fonctionnarisations se justifient comme suit:

- ad 1) Lors du changement d'affectation des artisans-électriciens qui ont dû quitter le service de l'énergie de l'Etat pour être affectés à l'Administration des Ponts et Chaussées, service électromécanique, suite à la décision du gouvernement en conseil du 31 mars 1995, deux premiers artisans principaux avaient une perspective de carrière beaucoup plus favorable auprès du service de l'énergie de l'Etat. Cette perspective a été négativement influencée par le changement d'administration opéré d'office vers l'Administration des Ponts et Chaussées. La disposition inscrite à l'article 9 sub 1 entend redresser le préjudice qu'ont subi les deux fonctionnaires dont question.
- ad 2) L'engagement d'un employé ingénieur forestier auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er mai 1982 avait été opéré en vue de pouvoir charger une personne qualifiée de l'établissement de plans de plantation, de la surveillance des travaux de plantation

et de la gestion des arbres et autres plantations se trouvant en bordure de la voirie de l'Etat et sur ses dépendances. Vu que la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées limitait le nombre des ingénieurs à 15 et étant donné que ce cadre ne prévoyait pas d'ingénieur forestier ou paysagiste, l'ingénieur forestier a dû être rangé dans la carrière de l'employé S. Comme la présente loi prévoit dans son cadre du personnel e.a. un ingénieur paysagiste ou forestier, il est logique que l'agent en fonction depuis 1982 occupera ce poste. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.

- ad 3) L'engagement d'une employée ingénieur géomètre auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er juin 1990 avait été opéré en vue de pouvoir charger une personne qualifiée de divers travaux de mesurage spécifiques, e.a. d'auscultation d'ouvrages d'art, au sein même de l'administration. Vu que la loi de réorganisation du 15 mai 1974 précitée limitait le nombre des ingénieurs à 15 et étant donné que ce cadre ne prévoyait pas d'ingénieur géomètre, l'ingénieur géomètre a dû être rangé dans la carrière de l'employé S. Comme la présente loi prévoit dans son cadre du personnel e.a. un ingénieur géomètre, il est logique que l'agent en fonction depuis 1990 occupe ce poste. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.
- ad 4) L'engagement d'un employé ingénieur géologue (détenteur d'une „licence des sciences de la terre“ et d'une „maîtrise en sciences de l'environnement“) auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er octobre 1997 avait été opéré en vue de disposer au sein du service géologique de l'administration d'un deuxième géologue qualifié, tel qu'il était déjà le cas avec l'engagement d'un employé géologue en 1980, agent admis à la carrière de l'ingénieur en 1985. Vu que la loi de réorganisation du 15 mai 1974 précitée limitait le nombre des ingénieurs à 15 et étant donné que ce cadre ne prévoyait pas de deuxième ingénieur géologue, le deuxième ingénieur géologue a dû être rangé dans la carrière de l'employé S. Comme la présente loi prévoit dans son cadre du personnel e.a. un deuxième ingénieur géologue, il est logique que l'agent en fonction depuis 1997 occupe ce poste. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.
- ad 5) L'engagement d'un employé ingénieur informaticien („Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique“) auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 16 octobre 2005 avait été opéré en vue d'assurer la succession au sein de la division/du service informatique vu que le préposé de l'époque s'est vu confier de nouvelles missions dans la suite du départ à la retraite du directeur. Vu que la loi de réorganisation du 15 mai 1974 précitée limitait le nombre des ingénieurs à 15 et étant donné que ce cadre ne prévoyait pas d'ingénieur informaticien, l'agent en question a dû être rangé dans la carrière de l'employé S. Comme la présente loi prévoit dans son cadre du personnel e.a. un chargé d'études-informaticien, il est logique que l'agent en fonction depuis 2005 occupe ce poste. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.
- ad 6) L'engagement d'un employé ingénieur technicien diplômé en électromécanique auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er avril 1999 avait été opéré en vue de disposer d'un ingénieur technicien qualifié, expérimenté dans le vaste domaine de l'électromécanique et en particulier dans le domaine des techniques appliquées dans l'équipement des tunnels routiers. En outre, cet agent était recruté en vue de reprendre à court terme la direction du service électromécanique de l'Administration des Ponts et Chaussées, reprise de fonction qui a eu lieu au début de l'année 2002. L'employé ingénieur technicien avait déjà obtenu une nomination définitive auprès du service de l'énergie de l'Etat et y avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion respectivement en 1984 et en 1987, avant de quitter le service de l'Etat pour se faire embaucher par une entreprise privée et un bureau d'études, où il a pu parfaire ses connaissances techniques en électromécanique. Sa fonctionnarisation permettra d'avoir à la tête du service électromécanique un fonctionnaire de la carrière moyenne pouvant porter des titres et grades adaptés à sa fonction de niveau élevé. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.
- ad 7) L'engagement d'un employé ingénieur technicien diplômé en mécanique auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 1er mai 2002 avait été opéré en vue de disposer d'un ingénieur technicien qualifié, expérimenté dans le domaine diversifié de la mécanique et en particulier dans les techniques de la mécanique à appliquer en permanence au sein des ateliers centraux de l'administration. L'agent dont question qui a pu parfaire ses connaissances spéci-

fiques en mécanique auprès de deux firmes privées renommées d'envergure, a pris en charge e.a. l'établissement et l'adaptation des clauses techniques dans l'intérêt de veiller à l'acquisition de véhicules, engins et machines à rendement optimal. En outre, cet employé a été recruté en vue de reprendre, en l'année 2007, la tête du grand atelier central de l'administration implanté sur le site de Bertrange. Sa fonctionnarisation permettra d'avoir à la tête du service de l'atelier central un fonctionnaire de la carrière moyenne pouvant porter des titre et grade adaptés à sa fonction de niveau élevé. L'évolution de la carrière de la personne en cause est également arrêtée.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *ad article 1er*

Le texte de l'article 1er, qui énumère les attributions de l'administration, est repris en partie de la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, ce qui n'est pas surprenant puisque les missions n'ont pas fondamentalement changé. Toutefois, il y a lieu de relever que le nouveau texte comporte quelques innovations.

Ainsi, il offre la possibilité de confier à l'Administration des Ponts et Chaussées la conception, la réalisation et la surveillance de grands travaux d'infrastructures pour le compte d'autres départements ou sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques, ce qui ne semble que logique puisque l'Administration des Ponts et Chaussées regroupe dans ce domaine des compétences et du savoir-faire sans égard au sein des services de l'Etat luxembourgeois.

Comme dans le passé, l'administration peut assurer la construction et la surveillance de la voirie communale et de ses dépendances pour le compte des communes. Il est évident que l'administration prendra en charge la conception et la réalisation des projets mais que l'exécution des travaux proprement dits se fera à charge des budgets communaux. Les divisions de support „scientifiques“ (Laboratoire, Division des Géomètres et de la Photogrammétrie, Service Géologique) peuvent accomplir leurs prestations contre le paiement de taxes pour le compte de communautés ou de particuliers [art. 4(10)].

La construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport sont cités volontairement à deux reprises dans l'article 1er alors que l'Administration des Ponts et Chaussées assure ces travaux tant pour le compte du département des transports que pour le compte de la société LuxAirport.

### *ad article 2*

L'article 2 arrête la dépendance hiérarchique de l'administration et définit la compétence et les responsabilités du directeur qui est secondé par deux directeurs adjoints.

### *ad article 3*

L'article 3 fixe sous forme tabulaire la structure de l'administration.

Il y a lieu de noter qu'en quelque sorte les missions de l'actuelle division centrale de la voirie ont été réparties sur deux divisions distinctes dont l'une porte le nom de „division des travaux neufs“ et l'autre est dénommée „division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic“.

Les trois entités „scientifiques“, jusqu'à présent groupées sous forme de 3 services distincts dans une „division des services spéciaux“, deviendront trois divisions distinctes, sans nécessairement porter la dénomination „division“.

Cette modification résulte des expériences des 3 décennies écoulées au cours desquelles les 3 services ont fonctionné – principalement en raison de leur mission qui diffère fortement et de leur délocalisation géographique – comme services autonomes de sorte que la structure de la division des services spéciaux est restée lettre morte.

Dans le souci d'une utilisation plus parcimonieuse du denier public et afin de renforcer les effets de synergie, les ateliers centraux de Bertrange et de Diekirch, attachés jusqu'à présent aux divisions de la voirie respectives, sont regroupés dans une „division des ateliers centraux“.

Vu l'importance qui revient dans une administration de taille au traitement des données de tout genre, à l'exploitation des équipements qui s'y rattachent et à la gestion des moyens modernes de



communication, le service informatique et gestion portera désormais la dénomination „division informatique et gestion“.

*ad article 4*

L'article 4 définit de manière précise les missions et attributions de la direction et des 10 divisions et prévoit de fusionner en cas de nécessité les divisions de la voirie Nord et Sud pour ne plus former qu'une seule entité.

En outre, il offre la possibilité de fixer les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration par voie de règlement d'ordre interne qui est à soumettre à l'approbation du ministre de tutelle.

*ad article 5*

L'article 5 règle la situation de l'agent de sécurité prévu à l'article 6 de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et qui aux termes de cette loi „fait partie du personnel du gestionnaire du tunnel“ mais „est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions“.

*ad article 6*

Afin de garantir le bon fonctionnement de l'administration, le projet de loi prévoit toutes les carrières qui pourraient s'avérer utiles pour atteindre ce but, y compris la carrière dans laquelle figurent encore des agents mais dans laquelle il n'y aura plus de recrutements puisque les 5 ingénieurs-conducteurs principaux actuellement en service seront remplacés au fur et à mesure de leurs départs par des ingénieurs diplômés, donc dans la carrière de l'ingénieur.

Les différentes carrières prévoient les fonctions telles qu'elles sont inscrites à la loi modifiée du 22 mars 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

Le poste de chimiste dont disposait encore l'administration a été abandonné lors du départ en retraite du dernier titulaire en 1996. Cependant, le laboratoire nécessite un fonctionnaire qui dispose d'une formation dans le domaine de la chimie.

Afin de permettre à la division informatique et gestion de se doter des ressources humaines indispensables à son bon fonctionnement, les différentes carrières informatiques ont été inscrites dans le nouveau cadre.

*ad article 7*

L'article 7 permet de compléter le cadre prévu à l'article 6 par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins de l'administration et dans les limites des crédits budgétaires.

Afin de permettre à l'administration d'adapter ses effectifs à l'évolution de ses missions, le projet de loi ne fixe pas de limite au nombre de fonctionnaires pouvant être occupés dans les différentes carrières. La limitation des engagements nouveaux de personnel est donc opérée annuellement par la loi budgétaire à laquelle il appartient d'autoriser des engagements supplémentaires.

L'article 7 fait en outre référence à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat pour le recrutement des candidats à la fonction de chef d'atelier.

*ad article 8*

Dans le but de ne pas surcharger la loi par des dispositions ayant trait aux conditions d'études, d'admission au service, de nomination et de promotion des fonctionnaires de l'administration, il a été jugé opportun de se limiter à créer une base habilitante, laissant le soin de déterminer le détail de ces questions à un règlement grand-ducal.

En outre, il y a lieu de noter qu'une grande partie des conditions réglant l'accès au service de l'Etat et les détails concernant les différents examens sont déterminés par des dispositions édictées par le Ministère de la Fonction publique et de la Réforme administrative, de sorte que le règlement grand-ducal prévu à l'article 8 peut se limiter aux conditions particulières de formation, d'admission au stage,

de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration. Ce règlement grand-ducal peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.

*ad article 9*

Les nominations aux fonctions supérieures au grade 8 sont réservées au Grand-Duc. Les nominations aux fonctions inférieures au grade 9 sont prises par le ministre de tutelle.

Il incombe au Gouvernement de proposer au Grand-Duc les nominations de directeur et de directeur adjoint de l'Administration des Ponts et Chaussées qui doivent être détenteurs d'un diplôme d'ingénieur du génie civil.

*ad article 10*

Etant donné que les cantonniers qui sont appelés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier mobile ou fixe agissent actuellement dans un vide juridique, l'article 10 tend à redresser cette situation en accordant aux ressortissants de cette carrière – et dans des conditions clairement définies – la qualité d'officier de police judiciaire.

*ad article 11*

Vu que certains agents des carrières supérieure et moyenne n'ont – au moment de leur entrée au service de l'Etat – pas pu être engagés sous le statut du fonctionnaire, il convient de fonctionnariser les agents suivants dans le cadre de la présente loi de réorganisation.

*ad article 12*

Etant donné que depuis 1974, année du vote de la loi organique actuelle, jusqu'à nos jours, le cadre de l'administration a évolué beaucoup moins vite que le réseau routier (au niveau des autoroutes), le parc de véhicules et la circulation en général, il convient de procéder dans les meilleurs délais à une augmentation du nombre d'agents disponibles.

\*

## FICHE FINANCIERE

|   | <i>Postes autorisés au 1.1.2008</i> | <i>Traitement de base moyen en P.I.</i> | <i>Coût en P.I.</i> | <i>Postes à l'issue de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi</i> | <i>Traitement de base moyen en P.I.</i> | <i>Coût en P.I.</i> |
|---|-------------------------------------|---|---------------------|---|---|---------------------|
| <i>directeur et directeur adjoint</i>                         | 2                                   |   |                     | 3   |   |                     |
| directeur   | 1                                   | 672                                     | 672                 | 1   | 672                                     | 672                 |
| directeur adjoint   | 1                                   | 637                                     | 637                 | 2   | 637                                     | 1.274               |
| <i>ingénieur</i>  | 15                                  |   |                     | 21  |   |                     |
| ingénieurs première classe                                    | 4                                   | 560                                     | 2.240               | 7   | 560                                     | 3.920               |
| ingénieurs-chefs de division                                  | 4                                   | 515                                     | 2.060               | 5   | 515                                     | 2.575               |
| ingénieurs principaux   | 2                                   | 455                                     | 910                 | 0   | 455                                     | 0                   |
| ingénieurs-inspecteurs  | 0                                   | 410                                     | 0                   | 1   | 410                                     | 410                 |
| ingénieurs  | 5                                   | 360                                     | 1.800               | 8   | 360                                     | 2.880               |
| <i>ingénieur-conducteur</i>                                   | 5                                   |   |                     | 5   |   |                     |
| ingénieurs-conducteurs principaux                             | 5                                   | 520                                     | 2.600               | 5   | 520                                     | 2.600               |
| <i>attaché de gouvernement</i>                                | 0                                   |   |                     | 2   |   |                     |
| conseillers de direction première classe                      | 0                                   | 560                                     | 0                   | 0   | 560                                     | 0                   |
| conseillers de direction                                      | 0                                   | 515                                     | 0                   | 1   | 515                                     | 515                 |
| conseillers de direction adjoints                             | 0                                   | 455                                     | 0                   | 0   | 455                                     | 0                   |
| attachés de Gouvernement premiers en rang                     | 0                                   | 410                                     | 0                   | 0   | 410                                     | 0                   |
| attachés de Gouvernement                                      | 0                                   | 360                                     | 0                   | 1   | 360                                     | 360                 |
| <i>chargé d'études-informaticien</i>                          | 0                                   |   |                     | 0   |   |                     |
| conseillers-informaticiens première classe                    | 0                                   | 560                                     | 0                   | 0   | 560                                     | 0                   |
| conseillers-informaticiens                                    | 0                                   | 515                                     | 0                   | 0   | 515                                     | 0                   |
| conseillers-informaticiens adjoints                           | 0                                   | 455                                     | 0                   | 0   | 455                                     | 0                   |
| chargés d'études-informaticiens premiers en rang              | 0                                   | 410                                     | 0                   | 0   | 410                                     | 0                   |
| chargés d'études-informaticiens                               | 0                                   | 360                                     | 0                   | 0   | 360                                     | 0                   |
| prime d'informatique  | 0                                   | 36                                      | 0                   | 0   | 36                                      | 0                   |
| <i>chimiste</i>   | 0                                   |   |                     | 1   |   |                     |
| chimiste  | 0                                   |   |                     | 1   | 290                                     | 290                 |
| <i>ingénieur technicien</i>                                   | 52                                  |   |                     | 54  |   |                     |
| ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux<br>iers en rang | 8                                   | 440                                     | 3.520               | 9   | 440                                     | 3.960               |
| ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux                 | 11                                  | 410                                     | 4.510               | 11  | 410                                     | 4.510               |
| ingénieurs techniciens-inspecteurs                            | 22                                  | 338                                     | 7.436               | 23  | 338                                     | 7.774               |
| ingénieurs techniciens principaux                             | 5                                   | 302                                     | 1.510               | 5   | 302                                     | 1.510               |
| ingénieurs techniciens  | 6                                   | 266                                     | 1.596               | 6   | 266                                     | 1.596               |
| <i>technicien diplômé</i>                                     | 1                                   |   |                     | 1   |   |                     |
| inspecteurs techniques principaux iers en rang                | 1                                   | 440                                     | 440                 | 1   | 440                                     | 440                 |
| inspecteurs techniques principaux                             | 0                                   | 410                                     | 0                   | 0   | 410                                     | 0                   |
| inspecteurs techniques  | 0                                   | 380                                     | 0                   | 0   | 380                                     | 0                   |
| chefs de bureau techniques                                    | 0                                   | 326                                     | 0                   | 0   | 326                                     | 0                   |
| chefs de bureau techniques adjoints                           | 0                                   | 290                                     | 0                   | 0   | 290                                     | 0                   |
| techniciens principaux  | 0                                   | 248                                     | 0                   | 0   | 248                                     | 0                   |
| techniciens diplômés  | 0                                   | 221                                     | 0                   | 0   | 221                                     | 0                   |

|   | <i>Postes autorisés au 1.1.2008</i> | <i>Traitement de base moyen en P.I.</i> | <i>Coût en P.I.</i> | <i>Postes à l'issue de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi</i> | <i>Traitement de base moyen en P.I.</i> | <i>Coût en P.I.</i> |
|---|-------------------------------------|---|---------------------|---|---|---------------------|
| <i>informaticien diplômé</i>  | 0                                   |   |                     | 1   |   |                     |
| inspecteurs-informaticiens principaux 1ers en rang                                      | 0                                   | 440                                     | 0                   | 0   | 440                                     | 0                   |
| inspecteurs-informaticiens principaux   | 0                                   | 410                                     | 0                   | 0   | 410                                     | 0                   |
| inspecteurs-informaticiens  | 0                                   | 380                                     | 0                   | 0   | 380                                     | 0                   |
| chefs de bureau-informaticiens  | 0                                   | 326                                     | 0                   | 0   | 326                                     | 0                   |
| chefs de bureau-informaticiens adjoints   | 0                                   | 290                                     | 0                   | 0   | 290                                     | 0                   |
| informaticiens principaux   | 0                                   | 248                                     | 0                   | 0   | 248                                     | 0                   |
| informaticiens diplômés   | 0                                   | 221                                     | 0                   | 1   | 221                                     | 221                 |
| prime d'informatique  | 0                                   | 24                                      | 0                   | 1   | 24                                      | 24                  |
| <i>rédacteur</i>  | 20                                  |   |                     | 20  |   |                     |
| inspecteurs principaux 1ers en rang   | 2                                   | 440                                     | 880                 | 2   | 440                                     | 880                 |
| inspecteurs principaux  | 4                                   | 410                                     | 1.640               | 4   | 410                                     | 1.640               |
| inspecteurs   | 2                                   | 380                                     | 760                 | 2   | 380                                     | 760                 |
| chefs de bureau   | 6                                   | 326                                     | 1.956               | 6   | 326                                     | 1.956               |
| chefs de bureau adjoints  | 2                                   | 290                                     | 580                 | 2   | 290                                     | 580                 |
| rédacteurs principaux   | 0                                   | 248                                     | 0                   | 0   | 248                                     | 0                   |
| rédacteurs  | 4                                   | 221                                     | 884                 | 4   | 221                                     | 884                 |
| <i>expéditionnaire technique</i>  | 70                                  |   |                     | 72  |   |                     |
| premiers commis techniques principaux   | 13                                  | 320                                     | 4.160               | 13  | 320                                     | 4.160               |
| commis techniques principaux  | 15                                  | 299                                     | 4.485               | 15  | 299                                     | 4.485               |
| commis techniques   | 16                                  | 248                                     | 3.968               | 16  | 248                                     | 3.968               |
| commis techniques adjoints  | 7                                   | 226                                     | 1.582               | 7   | 226                                     | 1.582               |
| expéditionnaires techniques   | 19                                  | 200                                     | 3.800               | 21  | 200                                     | 4.200               |
| prime pour sujétions particulières (commis techniques et grades supérieurs)             | 44                                  | 12                                      | 528                 | 44  | 12                                      | 528                 |
| <i>expéditionnaire-informaticien</i>  | 0                                   |   |                     | 2   |   |                     |
| premiers commis-informaticien principaux  | 0                                   | 320                                     | 0                   | 0   | 320                                     | 0                   |
| commis-informaticien principaux   | 0                                   | 299                                     | 0                   | 0   | 299                                     | 0                   |
| commis-informaticien  | 0                                   | 248                                     | 0                   | 0   | 248                                     | 0                   |
| commis-informaticien adjoints   | 0                                   | 226                                     | 0                   | 0   | 226                                     | 0                   |
| expéditionnaires-informaticien  | 0                                   | 200                                     | 0                   | 2   | 200                                     | 400                 |
| prime d'informatique  | 0                                   | 12                                      | 0                   | 2   | 12                                      | 24                  |
| <i>expéditionnaire</i>  | 32                                  |   |                     | 33  |   |                     |
| premiers commis principaux  | 5                                   | 320                                     | 1.600               | 5   | 320                                     | 1.600               |
| commis principaux   | 8                                   | 299                                     | 2.392               | 8   | 299                                     | 2.392               |
| commis  | 9                                   | 248                                     | 2.232               | 9   | 248                                     | 2.232               |
| commis adjoints   | 4                                   | 226                                     | 904                 | 4   | 226                                     | 904                 |
| expéditionnaires  | 6                                   | 200                                     | 1.200               | 7   | 200                                     | 1.400               |
| prime pour sujétions particulières (18 sur 32 agents actuellement, proratisé sur futur) | 18                                  | 12                                      | 216                 | 19  | 12                                      | 228                 |

|  | <i>Postes autorisés au 1.1.2008</i> | <i>Traitement de base moyen en P.I.</i> | <i>Coût en P.I.</i>      | <i>Postes à l'issue de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi</i> | <i>Traitement de base moyen en P.I.</i> | <i>Coût en P.I.</i>      |
|--|-------------------------------------|---|--------------------------|---|---|--------------------------|
| <i>artisan</i>   | 103                                 |   |                          | 106   |   |                          |
| artisans dirigeants  | 17                                  | 278                                     | 4.726                    | 19  | 278                                     | 5.282                    |
| premiers artisans principaux   | 29                                  | 257                                     | 7.453                    | 27  | 257                                     | 6.939                    |
| artisans principaux  | 21                                  | 226                                     | 4.746                    | 21  | 226                                     | 4.746                    |
| premiers artisans  | 13                                  | 208                                     | 2.704                    | 13  | 208                                     | 2.704                    |
| artisans   | 23                                  | 174                                     | 4.002                    | 26  | 174                                     | 4.524                    |
| prime pour brevet de maîtrise (55% de l'effectif)                                | 57                                  | 10                                      | 570                      | 59  | 10                                      | 590                      |
| <i>cantonnier</i>  | 169                                 |   |                          | 169   |   |                          |
| chefs de brigade dirigeants  | 25                                  | 257                                     | 6.425                    | 25  | 257                                     | 6.425                    |
| chefs de brigade principaux  | 32                                  | 244                                     | 7.808                    | 32  | 244                                     | 7.808                    |
| chefs de brigade   | 57                                  | 235                                     | 13.395                   | 57  | 235                                     | 13.395                   |
| sous-chefs de brigade  | 7                                   | 200                                     | 1.400                    | 7   | 200                                     | 1.400                    |
| chefs-cantonniers  | 28                                  | 174                                     | 4.872                    | 28  | 174                                     | 4.872                    |
| cantonniers  | 20                                  | 156                                     | 3.120                    | 20  | 156                                     | 3.120                    |
| prime d'astreinte  | 169                                 | 12                                      | 2.028                    | 171   | 12                                      | 2.052                    |
| <i>concierge</i>   | 1                                   |   |                          | 0   |   |                          |
| concierges surveillants principaux   | 1                                   | 235                                     | 235                      | 0   | 235                                     | 0                        |
| concierges surveillants  | 0                                   | 216                                     | 0                        | 0   | 216                                     | 0                        |
| concierges   | 0                                   | 181                                     | 0                        | 0   | 181                                     | 0                        |
| prime d'astreinte  | 1                                   | 22                                      | 22                       | 0   | 22                                      | 0                        |
| <i>Total traitements de base et primes (en P.I.)</i>                             |                                     |   | <i>127.204</i>           |   |   | <i>134.191</i>           |
| <i>Allocation de famille (à 65% de l'effectif avec un taux moyen de 26 P.I.)</i> | 306                                 | 26                                      | 7.956                    | 317   | 26                                      | 8.242                    |
| <i>Allocation de repas (unités)</i>  | 470                                 | 1                                       | 470                      | 487   | 1                                       | 487                      |
| <i>Coûts annuels en € sur base d'une valeur P.I. de 188,77€ (indice 685,17)</i>  |                                     |   |                          |   |   |                          |
| <i>Traitements de base et primes</i>   |                                     |   | <i>24.012.299</i>        |   |   | <i>25.331.235</i>        |
| <i>Allocation de famille</i>   |                                     |   | <i>1.501.854</i>         |   |   | <i>1.555.842</i>         |
| <i>Allocation de repas</i>   |                                     |   | <i>661.290</i>           |   |   | <i>685.209</i>           |
| <i>Allocation de fin d'année</i>   |                                     |   | <i>2.001.025</i>         |   |   | <i>2.110.936</i>         |
| <i>Charges sociales patronales (4,4%)</i>  |                                     |   | <i>1.144.586</i>         |   |   | <i>1.207.456</i>         |
| <b><i>Coût total annuel – fonctionnaires</i></b>                                 |                                     |   | <b><i>29.321.054</i></b> |   |   | <b><i>30.890.678</i></b> |
| <i>employés</i>  | 41                                  |   |                          | 37  |   |                          |
| employés S   | 7                                   | 445                                     | 3.115                    | 4   | 430                                     | 1.720                    |
| employés E   | 4                                   | 315                                     | 1.260                    | 3   | 315                                     | 945                      |
| employés D   | 4                                   | 288                                     | 1.152                    | 4   | 288                                     | 1.152                    |
| employés C   | 16                                  | 232                                     | 3.712                    | 16  | 232                                     | 3.712                    |
| employés B1  | 6                                   | 227                                     | 1.362                    | 6   | 227                                     | 1.362                    |
| employés B   | 3                                   | 180                                     | 540                      | 3   | 180                                     | 540                      |
| employés A   | 1                                   | 160                                     | 160                      | 1   | 160                                     | 160                      |
| <i>Total traitements de base et primes (en P.I.)</i>                             |                                     |   | <i>11.301</i>            |   |   | <i>9.591</i>             |
| <i>Allocation de famille (à 50% de l'effectif avec un taux moyen de 26 P.I.)</i> | 21                                  | 26                                      | 546                      | 21  | 26                                      | 546                      |

|  | Postes autorisés au 1.1.2008 | Traitement de base moyen en P.I. | Coût en P.I.      | Postes à l'issue de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi | Traitement de base moyen en P.I. | Coût en P.I.      |
|--|------------------------------|----------------------------------|-------------------|--|----------------------------------|-------------------|
| <i>Allocation de repas (unités)</i>  | 41                           | 1                                | 41                | 37   | 1                                | 37                |
| <i>Coûts annuels en € sur base d'une valeur P.I. de 181,43 € (indice 685,17)</i> |                              |                                  |                   |  |                                  |                   |
| <i>Traitements de base et primes</i>   |                              |                                  | 2.050.340         |  |                                  | 1.740.095         |
| <i>Allocation de famille</i>   |                              |                                  | 99.061            |  |                                  | 99.061            |
| <i>Allocation de repas</i>   |                              |                                  | 57.687            |  |                                  | 52.059            |
| <i>Allocation de fin d'année</i>   |                              |                                  | 170.862           |  |                                  | 145.008           |
| <i>Charges sociales patronales (13,31%)</i>                                      |                              |                                  | 295.642           |  |                                  | 250.907           |
| <b>Coût total annuel – employés</b>  |                              |                                  | <b>2.673.592</b>  |  |                                  | <b>2.287.130</b>  |
| <i>ouvriers</i>  | 612                          |                                  |                   | 623  |                                  |                   |
| <i>ouvriers E</i>  | 17                           | 228                              | 3.876             | 17   | 228                              | 3.876             |
| <i>ouvriers D</i>  | 186                          | 216                              | 40.176            | 186  | 216                              | 40.176            |
| <i>ouvriers C</i>  | 70                           | 195                              | 13.650            | 70   | 195                              | 13.650            |
| <i>ouvriers B</i>  | 339                          | 182                              | 61.698            | 350  | 182                              | 63.700            |
| <i>femmes de charge</i>  | 29                           |                                  |                   | 29   |                                  |                   |
| <i>femmes de charge (tâche moyenne 22h/sem)</i>                                  | 29                           | 165                              | 4.785             | 29   | 165                              | 4.785             |
| <i>Total traitements de base et primes (en P.I.)</i>                             |                              |                                  | 122.032           |  |                                  | 124.034           |
| <i>Allocation de famille (à 65% de l'effectif avec un taux moyen de 25 P.I.)</i> | 417                          | 25                               | 10.425            | 424  | 25                               | 10.600            |
| <i>Allocation de repas (en P.I.)</i>   | 627                          | 11                               | 6.897             | 638  | 11                               | 7.018             |
| <i>Coûts annuels en € sur base d'une valeur P.I. de 181,43 € (indice 685,17)</i> |                              |                                  |                   |  |                                  |                   |
| <i>Traitements de base et primes</i>   |                              |                                  | 22.140.220        |  |                                  | 22.503.443        |
| <i>Allocation de famille</i>   |                              |                                  | 1.891.408         |  |                                  | 1.923.158         |
| <i>Allocation de repas</i>   |                              |                                  | 1.251.323         |  |                                  | 1.273.276         |
| <i>Allocation de fin d'année</i>   |                              |                                  | 1.845.018         |  |                                  | 1.875.287         |
| <i>Charges sociales patronales (13,31%)</i>                                      |                              |                                  | 3.192.435         |  |                                  | 3.244.809         |
| <b>Coût total annuel – ouvriers</b>  |                              |                                  | <b>30.320.405</b> |  |                                  | <b>30.819.973</b> |
| <b>Coût total annuel des agents des Ponts et Chaussées (indice 685,17)</b>       |                              |                                  | <b>62.315.051</b> |  |                                  | <b>63.997.781</b> |

Service Central des Imprimés de l'Etat

6014/01



**N° 6014<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI****portant réorganisation de l'Administration  
des Ponts et Chaussées**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(23.3.2010)

Par dépêche du 26 février 2009, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le texte du projet de loi sous rubrique. Ce texte, élaboré par le ministre des Travaux publics, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche financière.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous examen poursuit un double objectif. Il s'agit d'abord de modifier substantiellement le régime de la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées afin d'adapter les cadres et l'organisation de cette administration aux évolutions des techniques, du trafic, de la formation académique ainsi qu'aux changements fulgurants qu'a subis le pays depuis 1974 dans le domaine de ses infrastructures. Il s'agit ensuite de régler certaines situations individuelles d'agents de l'administration qui ont été engagés sous le régime des employés de l'Etat, faute de vacances d'emploi dans les carrières des fonctionnaires.

Pour ce qui est du premier de ces deux volets, décidément le plus important, le Conseil d'Etat reste sur sa faim quant aux visées de la réforme proposée. L'exposé des motifs part de la situation créée par la loi de 1974. Ce n'était pas la première réforme de cette administration, qui est l'un des corps administratifs les plus anciens de l'Etat. Les auteurs du projet de loi enregistrent les adaptations qui ont été nécessaires pendant les trente-cinq années écoulées et décrivent la réforme qui consiste à donner une assise légale aux adaptations pratiques des dernières années. Le projet de loi sous examen reste par contre très discret sur l'un des facteurs essentiels qui a exigé des adaptations constantes de la part de l'Administration des ponts et chaussées: les décisions politiques mal coordonnées. Des lois successives ont en effet organisé le transfert des attributions qu'avait l'administration en matière de distribution de l'eau potable et de la distribution et du traitement des eaux usées vers une administration nouvellement créée, la création à neuf d'un service de surveillance des tunnels routiers et autoroutiers à côté d'une Inspection du travail et des mines qui n'a plus de mines à surveiller, le rôle de plus en plus important confié à l'Administration des ponts et chaussées en tant que conseiller de celles parmi les administrations communales qui ne disposent pas de services techniques adéquats, la prise en charge – au-delà de la planification, de la construction et de l'entretien du réseau routier et autoroutier – de la gestion du trafic qui utilise ces réseaux. L'Administration des ponts et chaussées a ainsi été confrontée de façon continue à la nécessité de faire face à des changements répétés provoqués par des décisions d'ordre politique.

Le projet de loi sous examen a été élaboré à une époque où les ministères des Travaux publics et des Transports étaient des entités distinctes attribuées à deux ministres différents. Depuis l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères, ces deux départements font partie du ministère du Développement durable et des Infrastructures, encore que les compétences attribuées au ministre responsable politiquement du nouveau ressort soient compartimentées par l'arrêté susmen-

tionné en „attributions relevant des compétences en matière de transports“ et en „attributions relevant des compétences en matière de travaux publics“. Au moment d'émettre le présent avis, le Conseil d'Etat n'est pas encore à même de savoir dans quelle mesure cette distinction en compétences différentes fait survivre les compartimentages des anciens ministères, ou dans quelle mesure elle les intègre dans une entité nouvelle. La nomination d'un ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures à côté d'un ministre au Développement durable et aux Infrastructures ne faisant sens que s'il y a aussi délégation de compétence (ce qui ferait revivre le compartimentage juridique des compétences et des responsabilités), le Conseil d'Etat s'interroge si les anciens clivages sont dépassés ou non. Si, par exemple, l'un des ministres restait compétent pour l'Administration des ponts et chaussées et l'autre pour les Transports, l'attribution de „la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat“ (4e tiret de l'alinéa 3 de l'article 1er du projet sous avis) à l'Administration des ponts et chaussées ne provoquerait-elle pas des conflits de compétence avec le titulaire des „compétences en matière de transports“ qui assume la responsabilité de la circulation et de la sécurité routières? Dans un souci de cohérence administrative, ne faudrait-il pas faire migrer les „compétences en matière de transports“ vers les „compétences en matière de travaux publics“ et, avec davantage de suite dans les idées, certaines des attributions traditionnelles du ministère des Transports vers l'Administration des ponts et chaussées: en l'occurrence, les attributions de l'ancien ministère des Transports et du nouveau ministère du Développement durable et des Infrastructures en matière d'utilisation de la voirie ainsi qu'en matière de contrôle routier?

Un pays comme le Grand-Duché de Luxembourg dispose de trop peu de ressources humaines pour se permettre de les dissiper dans l'enchevêtrement des compétences entre différents ministères et services. Le Conseil d'Etat estime que les réformes d'administrations ne remplacent pas la réforme administrative. Cette dernière n'atteindra pas ses buts si, au sommet, les responsabilités ministérielles ne sont pas nettement séparées les unes des autres et si les regroupements de responsabilités, dictés pourtant par les circonstances, ne sont pas envisageables parce qu'ils sortiraient des vieilles ornières.

Dans le sens de l'arrêté royal grand-ducal modifié du 9 juillet 1857 portant organisation du gouvernement grand-ducal, une clarification s'impose au sujet des compétences „déléguées“ confiées au ministre délégué.

Dans cette même logique, à partir du moment où il y a création d'un „grand“ ministère chargé de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure lourde du pays, ne faudrait-il pas faire un pas de plus et lui confier également la responsabilité de l'infrastructure ferroviaire? Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité que le législateur – poussé par les instances de l'Union européenne – a déjà procédé au niveau des chemins de fer à la séparation organique des infrastructures ferroviaires et des entités de transport qui les utilisent. Le Conseil d'Etat relève d'ailleurs que les auteurs du projet de loi sous examen constatent dans l'exposé des motifs que la division centrale actuelle de l'administration (que le projet de loi transforme en „division des travaux neufs“) sera mise „à la disposition d'autres départements pour les soutenir dans la réalisation de grands chantiers, comme p. ex. la construction d'infrastructures ferroviaires“, idée que le projet de loi, article 4, paragraphe 2, alinéa 2, réalise en disposant que „La division des travaux neufs peut être chargée de la conception et de la réalisation de l'infrastructure des travaux de génie civil pour d'autres départements ou sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques.“ Le Conseil d'Etat encourage les auteurs du projet de loi à aller résolument jusqu'au bout de leur idée.

Il relève par ailleurs que les réformes proposées par le projet de loi auraient très bien pu être réalisées à l'intérieur de l'administration et sans intervention du législateur, si l'augmentation du nombre des agents ne se heurtait pas à la barrière fixe que constitue le cadre légal du personnel de l'administration. Le choix politique aurait donc pu se porter parfaitement sur l'élaboration d'une loi-cadre ordinaire qui se serait limitée à fixer les compétences et l'autorité ministérielle, ainsi que le cadre du personnel. Par contre, le choix qu'ont fait les auteurs du projet de loi – fixation par l'autorité de la loi de l'organigramme interne de l'administration – met à mal les compétences revenant normalement au pouvoir exécutif et empêchera à l'avenir l'administration d'adapter rapidement ses structures aux changements de son environnement.

Le Conseil d'Etat donnerait sa préférence à une définition de l'organigramme par voie de règlement grand-ducal, voire même par instruction interne.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### Article 1er

En dehors des observations d'ordre général formulées plus haut, l'article sous examen suscite deux observations de la part du Conseil d'Etat.

1) Le texte de l'article pourrait être allégé considérablement si le Conseil d'Etat était suivi dans sa proposition de retenir la fixation de l'organigramme interne de l'administration parmi les compétences de l'exécutif. Ce but serait atteint, pour l'article 1er, si l'alinéa introductif se limitait à une formule générale, telle que la suivante:

*„L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée de la conception et de la réalisation des travaux de génie civil pour le compte de l'Etat.“*

A partir du moment où tout travail de génie civil pour compte de l'Etat rentre dans les attributions de l'administration, la partie de texte de l'alinéa 3 de l'article sous examen commençant par les termes „pour compte de l'Etat“ pourrait être supprimée. Dans le même alinéa 3, la partie de texte introduite par les termes „pour compte de l'Etat et pour compte des communes“ deviendrait „pour compte des communes“ et serait réunie avec la partie de texte qui la suit (commençant par les termes „pour compte des communes, dans les limites tracées ci-dessus: ...“, intitulé qui serait supprimé).

Selon le Conseil d'Etat, le texte de l'article 1er se lirait dès lors comme suit:

*„Art. 1er. L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.*

*Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.*

*Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a les attributions suivantes:*

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;*
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;*
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;*
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;*
- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;*
- la planification et la construction des pistes cyclables;*
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;*
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Merttert et des dépendances de la voie navigable; et*
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.*

*Elle peut être chargée pour compte des communes:*

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;*
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;*
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil; et*
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.*

*Elle peut encore être chargée pour le compte des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article:*

- *de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure;*  
*et*
- *de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.*

*Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.*“

2) Le Conseil d'Etat est d'accord avec la possibilité de faire intervenir l'Administration des ponts et chaussées dans la conception et la réalisation de travaux pour compte de communes ne disposant pas des services techniques adéquats. Il insiste cependant pour que ces interventions, si elles ne doivent pas constituer des subventions financières occultes en faveur de certaines administrations communales, fassent l'objet d'une facturation mettant les frais de l'intervention à charge des bénéficiaires réels qui garderaient ainsi quand même l'avantage du recours au savoir-faire accumulé dans l'administration. L'article sous examen devrait créer la base légale afférente.

De l'avis du Conseil d'Etat et nonobstant la proposition rédactionnelle faite ci-avant à l'endroit de l'article 1er de la loi en projet, la catégorie des travaux „pour le compte de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques ou d'établissements publics“ est superflue. Les sociétés et établissements publics visés exécutent les missions qui leur sont confiées également pour compte de l'Etat, tout comme l'Administration des ponts et chaussées. A l'égard de ces sociétés et établissements, c'est l'Etat qui détient le pouvoir de décision, grâce à leurs statuts et à la désignation de ses représentants dans leurs organes de décision. Pour ce qui est plus particulièrement des sociétés visées, leur capital est détenu sinon entièrement, du moins très largement, par l'Etat qui est donc le décideur réel. Les entités visées travaillent manifestement pour l'Etat, directement ou indirectement. C'est pour le même bénéficiaire final qu'elles agissent. Les missions relevant de „la conception, la construction et la surveillance de grands travaux d'infrastructure“, même si le texte cité ne concorde pas précisément avec celui des points énumérés sous les travaux exécutés directement „pour le compte de l'Etat“, ne peuvent être que des missions figurant parmi celles énumérées sous la rubrique „pour compte de l'Etat“.

Ceci n'empêche pas le plein respect du principe de la transparence budgétaire et comptable se traduisant par une facturation à l'entité bénéficiaire des prestations effectuées à son égard, à l'instar de ce qui doit valoir pour les communes.

Finalement, le Conseil d'Etat constate que la situation à laquelle aboutit le texte de l'article sous revue présente encore la particularité qu'il „boucle la boucle“. En effet, les administrations de l'Etat se voient imposer au départ pour l'accomplissement journalier de leurs missions un appareil procédural assez lourd, notamment en matière de marchés publics et de gestion financière. L'Etat se décharge ensuite de certaines missions sur les établissements publics et sociétés de gestion et d'exploitation au motif de la plus grande flexibilité offerte par leur encadrement légal. La confiance ainsi témoignée à la flexibilité arrive cependant à ses limites lorsqu'il s'agit de la réalisation de travaux de conception, de construction, d'entretien et de surveillance des grandes infrastructures. Les travaux en question doivent faire retour, selon les auteurs du projet de loi sous examen, à une administration agissant selon les règles normales de l'Etat en matière de budget et de marchés publics. Le Conseil d'Etat estime surprenante cette approche de départager le travail entre les établissements et sociétés agissant en marge de l'Etat et largement dégagés des méthodes de gestion propres aux administrations de l'Etat ainsi que des contrôles qui les accompagnent, et une administration traditionnelle astreinte au respect d'un ensemble de règles de fonctionnement complexe. La réinstallation de l'Administration des ponts et chaussées dans ses droits, lorsqu'il s'agit de réaliser des travaux que la flexibilité seule ne semble pas à même de maîtriser constitue la meilleure preuve de la nécessité de repenser fondamentalement le fonctionnement des structures de l'Etat. En inversant ce raisonnement – ne faudrait-il pas libérer aussi l'Administration des ponts et chaussées des contraintes législatives qui alourdissent son action journalière? – l'on montrerait l'absurdité de la juxtaposition d'entités de l'Etat les unes soumises aux procédures compliquées et aux contrôles pesants institués par la loi, les autres en étant libérées, le tout dans l'intérêt bien compris du fonctionnement bien ordonné de l'Etat.

Le dernier alinéa du texte sous examen est superflu, puisque le recours aux services prestés par le secteur privé est ouvert à tous les services de l'Etat, évidemment dans la limite des crédits budgétaires autorisés par le Parlement.

### Article 2

Le Conseil d'Etat suggère une formulation légèrement différente pour ce texte et préférerait écrire:

*„Art. 2. L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.*

*Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique.*

*Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.“*

### Article 3

Conformément à l'observation finale développée ci-dessus sous les „Considérations générales“, le Conseil d'Etat demande la suppression de l'énumération des diverses sous-divisions administratives de l'administration. De toute façon, il aurait fallu mentionner la direction avant l'énumération des divisions, même si celle-ci ne comporte pas un effectif aussi important que les divisions proprement dites.

Par ailleurs, il ne suffit pas de placer „toutes les divisions et tous les services de l'administration“ sous les ordres de la „direction“, il faudrait d'abord définir la notion de „direction“ et les attributions de cet organe – pour les distinguer de celles du directeur – et mettre ensuite à sa disposition les instruments nécessaires pour venir à bout de ses tâches, c'est-à-dire les services centraux de l'administration.

En ce qui concerne la déconcentration administrative envisagée, le Conseil d'Etat renvoie aux considérations du présent avis.

### Article 4

Compte tenu des observations faites par le Conseil d'Etat dans les considérations générales qui précèdent, tout le contenu de l'article 4 serait appelé à disparaître du projet de loi, à l'exception d'un passage sur la direction.

Nonobstant le principe que l'organisation interne de l'Administration relève du seul pouvoir exécutif, le Conseil d'Etat demande qu'une distinction plus nette soit établie entre la responsabilité du directeur et les missions de la direction. Le fonctionnement ordonné de l'Etat, tant au niveau politique qu'au niveau administratif, présuppose que la responsabilité soit toujours liée à une personne déterminée, et non pas à des comités, fussent-ils être des comités de direction. Face au directeur qui doit indiscutablement être le chef hiérarchique de tout le personnel de l'administration, ce ne peut donc pas être la direction qui „a sous ses ordres toutes les divisions“. Les services de la direction devraient par contre avoir le rôle de coordonner les actions des divisions et des services, dont les chefs sont responsables à l'égard du directeur, et non pas à l'égard de la direction. En outre, le Conseil d'Etat propose de supprimer la fin de la phrase „et veille à leur bien-être social“, alors que d'une manière générale une direction a l'obligation d'organiser le service dont elle est en charge de façon telle que son personnel puisse travailler dans les meilleures conditions possibles.

Le Conseil d'Etat préférerait donc un texte de la teneur suivante à insérer dans le règlement grand-ducal préconisé ci-avant:

*„(1) La direction agit sous les ordres du directeur. Elle coordonne l'action des divisions et de tous les services de l'administration. Elle établit le projet de budget et en surveille l'exécution. Elle organise le recrutement, la formation et la gestion des agents de l'administration.“*

Le Conseil d'Etat ne peut pas se familiariser avec la formule que la direction „se charge des relations avec le ministère de tutelle et le public“. Elle ne se saisit pas de son initiative de ces missions, mais elle en est chargée soit par la loi soit par le directeur.

Par ailleurs, il est erroné de parler du „ministère de tutelle“, alors qu'est visé en l'occurrence le „ministre compétent“. En effet, le terme „tutelle“ est à réserver aux actes de tutelle administrative de l'Etat à l'égard d'une autre personne juridique de droit public (tels les communes ou les établissements publics), et non à des rapports simplement hiérarchiques.

Le paragraphe 11 fait mention des taxes dont le Conseil d'Etat a demandé la généralisation, pour tous les travaux effectués par l'administration pour compte des communes, et non seulement pour les travaux effectués par le service géologique et par la division des géomètres et de la photogrammétrie.

La mention que ces services peuvent aussi effectuer des travaux dans l'intérêt de personnes privées aurait mérité de figurer comme dernier alinéa à l'article 1er.

#### *Article 5*

La mesure proposée par le texte de cet article règle une question d'organisation interne de l'administration; elle n'a par conséquent pas sa place dans un texte de loi.

#### *Article 6*

Sans observation.

#### *Article 7*

Le texte de l'alinéa 2, en proposant une solution en cas de difficultés de recrutement d'un agent pour la fonction de chef d'atelier, et en ne prévoyant pas des difficultés comparables pour l'occupation d'autres postes, ouvre sans le dire une possibilité de „carrière ouverte“ non couverte par les textes généraux réglant cette matière. En effet, si le législateur prévoit déjà, au moment du vote de la future loi, des difficultés de recrutement, ne faut-il pas y voir une sorte d'appel du pied adressé aux candidats potentiels qui sont invités à calmer leurs ardeurs et à laisser la priorité aux candidats issus de la carrière de l'expéditionnaire technique et de l'artisan? Le texte du commentaire de l'article reste muet sur ce passage, de même qu'il n'informe pas sur les raisons qui s'opposent à un recrutement externe, en cas de difficultés de trouver un candidat interne.

#### *Article 8*

Sans observation.

#### *Article 9*

Au deuxième alinéa, la partie finale de la phrase („... sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil“) est superflue, puisque l'alinéa 1er règle la question pour toute l'administration. Le deuxième alinéa peut donc se limiter à mentionner la condition spécifique d'accès aux fonctions de directeur et de directeur adjoint: diplôme de fin d'études secondaires ou diplôme équivalent, diplôme universitaire d'ingénieur en génie civil.

#### *Article 10*

Le texte du projet de loi sous examen suit les recommandations que le Conseil d'Etat avait formulées à titre subsidiaire notamment dans son avis du 7 octobre 2008 sur le projet de loi relatif au régime des permissions de voirie (doc. parl. *No* 5823). Ces recommandations visaient à désigner par référence à leurs fonctions et grades dans la hiérarchie interne de l'administration les fonctionnaires destinés à se voir attribuer la qualité d'officier de police judiciaire et à exiger dans leur chef la justification d'une qualification professionnelle à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. Le Conseil d'Etat avait en particulier préconisé que le principe de cette formation est à prévoir dans la loi formelle, quitte à reléguer à un règlement grand-ducal les modalités d'organisation de cette formation. Or, cette solution reste largement en retrait de la position adoptée par le Conseil d'Etat à titre principal. Dans son avis du 19 janvier 2010 sur le projet de loi relative à l'élargissement des compétences des agents municipaux et portant modification de la loi du 13 décembre 1988, du Code pénal et des dispositions législatives concernant les gardes champêtres (doc. parl. *No* 5916<sup>1</sup>), le Conseil d'Etat a une nouvelle fois rappelé son attitude de principe, tout en la précisant. Il fait en particulier la différence entre le droit de dresser procès-verbal, de procéder à des vérifications d'identité au sens du Code d'instruction criminelle et de décerner des avertissements taxés. Les auteurs du projet de loi sous examen ne font pas la distinction nette entre ces trois situations, même s'il est permis de présumer qu'ils ne visent que le droit de décerner des avertissements taxés. Or, cette dernière prérogative vise précisément à arrêter des poursuites éventuelles; les agents qui l'exercent participent donc à la mission légale de constater les infractions. Le droit de procéder à des contrôles d'identité rapproche donc des membres de la Police grand-ducale les agents qui l'exercent.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce que certains agents de la carrière du cantonnier soient constitués officiers ou agents de police judiciaire, dans la mesure où il s'agirait de leur donner les pouvoirs nécessaires à imposer la discipline aux usagers de la route à l'occasion d'un chantier temporaire. Le droit de décerner des avertissements taxés présuppose que l'agent en charge ait le droit, par

exemple, d'obliger un automobiliste à s'arrêter pour constater son identité et pour infliger, le cas échéant, un avertissement taxé. Si le conducteur de la voiture n'accepte pas l'avertissement taxé, l'agent en charge sera de toute façon obligé d'établir un procès-verbal documentant les faits qu'il a constatés. Sans être officier ou agent de police judiciaire, tout fonctionnaire a le devoir (article 23 du Code d'instruction criminelle) de donner avis au procureur d'Etat de crimes ou délits dont il a eu connaissance à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, mais sa dénonciation n'acquiert pas pour autant la foi donnée au procès-verbal dressé par un officier ou agent de police judiciaire.

Malheureusement, les cantonniers ne sont pas à l'abri de comportements impolis, vexants ou même incivils de la part d'utilisateurs de la voie publique. L'Etat ne peut pas les protéger *a priori* de tels comportements, ni prévenir les frustrations qui peuvent en résulter. Le moyen recherché par le projet de loi sous examen – confier à certains agents de la carrière du cantonnier un pouvoir de police – a le désavantage manifeste de ne pas protéger les autres agents et, ce qui est plus grave aux yeux du Conseil d'Etat, de mettre en place une solution qui pourra être réclamée par tout fonctionnaire en relation directe avec le public. Ce n'est pas grâce à la constitution d'un corps de police parallèle que l'Administration des ponts et chaussées parviendra à inculquer à tous les usagers de la route un comportement civique.

Enfin, l'avis du 19 janvier 2010 mentionné ci-dessus rappelle que la prérogative de décerner des avertissements taxés présuppose l'existence d'un catalogue de contraventions donnant lieu à intervention et fondé sur des incriminations prévues dans la loi formelle. Le simple renvoi par la loi, dans des termes généraux et sans spécification des infractions à considérer, à un règlement grand-ducal auquel serait confié l'établissement dudit catalogue ne suffit dès lors pas aux exigences des articles 12 et 14 de la Constitution. Le maintien de la disposition sous examen mettrait dès lors le Conseil d'Etat dans l'impossibilité d'accorder la dispense du second vote constitutionnel au texte sous avis.

#### Article 11

Ne disposant pas du dossier détaillé des agents dont la situation sera régularisée soit moyennant reconsidération de leur carrière de fonctionnaires, soit moyennant intégration dans le cadre légal des fonctionnaires des différentes carrières de l'administration, le Conseil d'Etat ne peut pas se prononcer sur le bien-fondé des mesures proposées. D'une façon générale, les dispositions transitoires mettent à niveau des carrières que les agents ont commencées sous le régime des employés de l'Etat, faute de vacance dans le cadre légal de l'administration.

Quelques observations de détail s'imposent néanmoins.

Le paragraphe 1er doit réparer au bénéfice de deux agents transférés en 1995 du Service de l'énergie de l'Etat vers l'Administration des ponts et chaussées la perte des perspectives de carrières qui étaient plus favorables dans le service d'origine que dans l'administration à laquelle ils furent affectés. Les auteurs du projet de loi ne semblent pas envisager la possibilité ou l'hypothèse que la perte de ces perspectives puisse être due objectivement à l'acquisition d'autres avantages ayant compensé depuis 1995 la perte des perspectives.

Au paragraphe 2, alinéa 1, la formule „... est admissible à la carrière de l'ingénieur *en vertu de ses études et diplômes* ...“ surprend, puisqu'elle admet l'interprétation que l'agent visé ne remplit précisément pas les conditions d'études ouvrant l'accès à la carrière de l'ingénieur, et que l'équivalence nécessaire serait accordée par l'autorité de la loi à voter, et non pas après un examen du dossier et des diplômes en vertu de leur mérite propre, selon les procédures normales en la matière.

La même observation vaut pour les paragraphes 3, alinéa 1, 4, alinéa 1, 5, alinéa 1, 6, alinéa 1 et 7, alinéa 1.

Si les dossiers visés étaient complétés par une reconnaissance d'équivalence usuelle, la mention du texte cité plus haut serait à abandonner simplement.

#### Article 12

Le Conseil d'Etat suggère d'écrire la première phrase comme suit: „*Le Gouvernement est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration: ...*“ et de supprimer le dernier alinéa de l'article.

Ce renforcement par la voie de la modification de la loi-cadre restera exceptionnel, puisqu'à l'avenir les renforcements se feront par le truchement du *numerus clausus* dans la loi budgétaire annuelle.

Quant au texte du deuxième alinéa, le Conseil d'Etat demande le remplacement de la mention „exercice 2009“ par celle de „exercice 2010“, car le projet de loi sous examen ne pourra de toute évidence plus être évacué par la Chambre des députés au cours de l'exercice visé.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 23 mars 2010.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER



6014/02

N° 6014<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI****portant réorganisation de l'Administration  
des Ponts et Chaussées**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

|   | <i>page</i> |
|---|-------------|
| <i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>                             |             |
| 1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (10.5.2010)..... | 1           |
| 2) Texte coordonné.....   | 6           |

\*

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

(10.5.2010)

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 soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 5 mai 2010.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des Députés et de la proposition de texte du Conseil d'Etat que la Commission du Développement durable a faite sienne.

\*

*Amendement I concernant l'article 1er*

L'article 1er se lira dorénavant comme suit:

**Art. 1er.** *L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.*

*Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.*

*Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:*

*pour compte de l'Etat:*

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes:

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article:

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

#### *Commentaire de l'amendement I*

La Commission du Développement durable se propose de suivre en partie les suggestions émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 23 mars 2010. Elle décide cependant de maintenir le terme „notamment“ qui figurait à l'alinéa 3 du texte initial, afin de mettre en évidence que la liste des attributions de l'Administration des Ponts et Chaussées n'est pas nécessairement exhaustive.

Afin de maintenir un parallélisme entre le second et le cinquième alinéas, elle propose de rajouter la mention „d'autres départements ministériels“ au texte introductif proposé par la Haute Corporation.

Enfin, la commission parlementaire a décidé d'ajouter un alinéa *in fine*, afin de donner suite aux remarques du Conseil d'Etat concernant le respect du principe de la transparence budgétaire et comptable se traduisant par une facturation à l'entité bénéficiaire des prestations effectuées à son égard. La Commission tient à cet égard à signaler qu'elle n'a pas donné suite aux remarques du Conseil d'Etat concernant la facturation des prestations en faveur des administrations communales, car celles-ci sont en règle générale effectuées à titre gracieux.

\*

#### *Amendement II concernant l'article 3*

L'article 3 se lira dorénavant comme suit:

**Art. 3. L'administration comprend la direction ainsi que différentes divisions dont les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.**

**La direction arrête – sous l’approbation du ministre compétent – un règlement d’ordre interne fixant les détails d’organisation et les modalités de fonctionnement de l’administration.**

*Commentaire de l’amendement II*

Le nouveau libellé de l’article 3 vise à donner suite aux remarques du Conseil d’Etat, qui demande la suppression de l’énumération des diverses sous-divisions de l’administration et exprime sa préférence pour une définition de l’organigramme de l’Administration des Ponts et Chaussées par règlement grand-ducal, voire par instruction interne.

\*

*Amendement III concernant l’article 6 initial (nouvel article 4)*

Le nouvel article 4 se lira de la façon suivante:

**Art. 4.** *En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l’administration comprend les fonctions et emplois suivants:*

*Dans la carrière supérieure de l’administration*

- (1) *carrière de l’ingénieur:*
  - des ingénieurs première classe*
  - des ingénieurs-chefs de division*
  - des ingénieurs principaux*
  - des ingénieurs-inspecteurs*
  - des ingénieurs*
- (2) *carrière de l’attaché de Gouvernement:*
  - des conseillers de direction première classe*
  - des conseillers de direction*
  - des conseillers de direction adjoints*
  - des attachés de Gouvernement premiers en rang*
  - des attachés de Gouvernement*
- (3) *carrière de l’ingénieur-conducteur:*
  - des ingénieurs-conducteurs principaux*
  - des ingénieurs-conducteurs inspecteurs*
  - des ingénieurs-conducteurs*
- (4) *carrière du chargé d’études-informaticien:*
  - des conseillers-informaticiens première classe*
  - des conseillers-informaticiens*
  - des conseillers-informaticiens adjoints*
  - des chargés d’études-informaticiens principaux*
  - des chargés d’études-informaticiens*

*Dans la carrière moyenne de l’administration*

- (5) *carrière du chimiste:*
  - des chimistes*
- (6) *carrière de l’ingénieur technicien:*
  - a) *services techniques:*
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux **premiers Iers** en rang*
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux*
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs*
    - des ingénieurs techniciens principaux*
    - des ingénieurs techniciens*

b) services des ateliers:

*trois chefs d'atelier*

- (7) *carrière de l'informaticien diplômé:*  
*des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang*  
*des inspecteurs-informaticiens principaux*  
*des inspecteurs-informaticiens*  
*des chefs de bureau-informaticiens*  
*des chefs de bureau-informaticiens adjoints*  
*des informaticiens principaux*  
*des informaticiens diplômés*
- (8) *carrière du technicien diplômé:*  
*des inspecteurs techniques principaux premiers 1ers en rang*  
*des inspecteurs techniques principaux*  
*des inspecteurs techniques*  
*des chefs de bureau techniques*  
*des chefs de bureau techniques adjoints*  
*des techniciens principaux*  
*des techniciens diplômés*
- (9) *carrière du rédacteur:*  
*des inspecteurs principaux premiers 1ers en rang*  
*des inspecteurs principaux*  
*des inspecteurs*  
*des chefs de bureau*  
*des chefs de bureau adjoints*  
*des rédacteurs principaux*  
*des rédacteurs*

*Dans la carrière inférieure de l'administration*

- (10) *carrière de l'expéditionnaire technique:*  
*des premiers commis techniques principaux*  
*des commis techniques principaux*  
*des commis techniques*  
*des commis techniques adjoints*  
*des expéditionnaires techniques*
- (11) *carrière de l'expéditionnaire-informaticien:*  
*des premiers commis-informaticiens principaux*  
*des commis-informaticiens principaux*  
*des commis-informaticiens*  
*des commis-informaticiens adjoints*  
*des expéditionnaires-informaticiens*
- (12) *carrière de l'expéditionnaire:*  
*des premiers commis principaux*  
*des commis principaux*  
*des commis*  
*des commis adjoints*  
*des expéditionnaires*

(13) *carrière de l'artisan:*  
*des artisans dirigeants*  
*des premiers artisans principaux*  
*des artisans principaux*  
*des premiers artisans*  
*des artisans*

(14) *carrière du cantonnier:*  
*des chefs de brigade dirigeants*  
*des chefs de brigade principaux*  
*des chefs de brigade*  
*des sous-chefs de brigade*  
*des chefs-cantonniers*  
*des cantonniers*

(15) *carrière du concierge:*  
*des concierges surveillants principaux*  
*des concierges surveillants*  
*des concierges.*

*Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.*

*Commentaire de l'amendement III*

Il s'agit là d'une simple adaptation rédactionnelle, afin de maintenir un parallélisme des formes dans le texte de cet article et de ne pas retrouver à la fois la mention „1er“ et la mention „premier“.

\*

*Amendement IV concernant l'article 9 initial (nouvel article 7)*

Le nouvel article 7 est libellé comme suit:

**Art. 7.** *Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre **compétent** nommé aux autres emplois.*

*Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.*

*Commentaire de l'amendement IV*

Pour ce qui est du remplacement de l'expression „de tutelle“ par l'adjectif „compétent“, la Commission du Développement durable ne fait ici que suivre la proposition que le Conseil d'Etat a faite dans son commentaire à l'égard de l'article 4: „il est erroné de parler du „ministère de tutelle“, alors qu'est visé en l'occurrence le „ministre compétent“. En effet, le terme „tutelle“ est à réserver aux actes de tutelle administrative de l'Etat à l'égard d'une autre personne juridique de droit public (tels les communes ou les établissements publics), et non à des rapports simplement hiérarchiques“.

Il en est de même pour ce qui est de la suppression de l'expression „en conseil“. En effet, à l'article 9 nouveau (12 initial), le Conseil d'Etat avait suggéré de biffer cette mention.

\*

*Amendement V concernant l'article 10 initial*

L'article 10 initial est biffé.

*Commentaire de l'amendement V*

Par le biais de cet article, il était prévu d'accorder aux cantonniers la qualité d'officier de police judiciaire, étant donné que ces derniers seraient appelés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier. Le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à ce que les cantonniers soient constitués officiers de police judiciaire. Suite à cette opposition formelle, la commission parlementaire décide de biffer l'article sous rubrique.

\*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

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

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Laurent MOSAR

\*

**TEXTE COORDONNE**

*(Les amendements proposés par la Commission du Développement durable sont repris en gras et soulignés; les propositions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées)*

**PROJET DE LOI****portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées**

**Art. 1er.** L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.

Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:

pour compte de l'Etat:

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Merttert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes:

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article:

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

**Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'État sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.**

**Art. 2.** L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.

Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique.

Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.

**Art. 3.** L'administration comprend la direction ainsi que différentes divisions dont les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.

La direction arrête – sous l'approbation du ministre compétent – un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.

~~**Art. 4.** (1) La direction a sous ses ordres toutes les divisions et tous les services de l'administration.~~

~~Elle veille à l'orientation globale de l'administration et est responsable de la mise en oeuvre de la politique générale du Ministère des Travaux Publics dans les matières relevant de sa compétence. Elle établit le budget et en organise la gestion. Elle s'occupe du recrutement, de la formation spécifique et de la gestion des ressources humaines et elle surveille le bien-être social de ses agents. Elle se charge des relations avec le ministère de tutelle et le public.~~

~~(2) La division des travaux neufs est chargée:~~

- ~~– de la conception et de la réalisation des infrastructures des transports: autoroutes, voies expresses, contournements régionaux, y compris l'éclairage public ainsi que les équipements électromécaniques et de sécurité;~~
- ~~– de la réhabilitation et la reconstruction des ouvrages d'art de son patrimoine;~~
- ~~– des travaux des entretiens normal et constructif de la piste, du taxiway et de la voirie connexe de l'aéroport de Luxembourg, y compris la viabilité hivernale, ainsi que des autres travaux d'infrastructure à réaliser sur cet aéroport et~~
- ~~– de la gestion de la cellule pour la surveillance des chantiers.~~

~~La division des travaux neufs peut être chargée de la conception et de la réalisation de l'infrastructure des travaux de génie civil pour d'autres départements ou sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques.~~

~~(3) Les divisions de la voirie sont chargées, chacune dans les limites de sa compétence territoriale:~~



- de l'élaboration et de l'exécution des projets de redressement, de réaménagement et de renforcement des contournements locaux, des routes nationales et des chemins repris avec leurs dépendances, des ouvrages d'art de leur patrimoine, ainsi que de l'éclairage public de ces infrastructures;
  - de l'entretien estival et hivernal ainsi que de la mise en place et de la conservation de la signalisation et de l'équipement de cette voirie;
  - de la construction et de la signalisation des pistes cyclables tout comme de leur entretien constructif;
  - de la direction des services régionaux respectifs avec leurs ateliers locaux;
  - de la police de la voirie de l'Etat et de ses dépendances et
  - dans les limites tracées par l'article 1er, de l'élaboration et de l'exécution des projets concernant la construction et l'entretien de la voirie communale et de ses dépendances.
- La division de la voirie Sud assure l'entretien des esplanades de la Moselle.

(4) La division des ouvrages d'art est chargée, dans les limites tracées par l'article 1er:

- de la gestion et de la pathologie des ouvrages d'art, ainsi que de l'élaboration de directives techniques afférentes;
- de la réhabilitation et de la reconstruction des ouvrages d'art de son patrimoine;
- de la gestion du patrimoine des ouvrages d'art et de l'organisation de leurs inspections périodiques;
- de la gestion des ponts provisoires dont la manutention revient à la division des ateliers centraux;
- de l'auscultation des grands ouvrages;
- des projets de construction des aménagements hydroélectriques appartenant à l'Etat et des ouvrages hydrauliques de la Moselle canalisée en tant que voie navigable, y compris le Port de Mertert, ainsi que de la surveillance de ces installations;
- de la surveillance, de l'entretien et de la signalisation de la Moselle canalisée en ce qui concerne sa navigabilité et
- de la surveillance et de l'entretien des berges, des plans d'eau, des alentours ainsi que des équipements flottants des installations hydroélectriques de la Haute-Sûre et de la Basse-Sûre.

(5) La division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic est chargée:

- de la surveillance et de l'entretien du réseau autoroutier, comprenant l'entretien courant et l'entretien des équipements de la voirie, y compris l'éclairage public et les équipements électromécaniques et de sécurité, de la signalisation horizontale et verticale, ainsi que de la viabilité hivernale;
- de la police de la grande voirie et
- de la gestion du trafic, de la gestion et de la sécurité des tunnels et du recensement du trafic, ainsi que de la gestion du centre d'information routier.

(6) Le laboratoire est chargé:

- de l'étude, de l'essai et du contrôle des matériaux de construction destinés aux services publics, d'analyses chimiques et technologiques de ces matériaux;
- de l'élaboration de clauses techniques, de l'agrémentation et du contrôle des centrales de fabrication et
- de l'attestation de conformité des systèmes d'assurance-qualité et des produits de construction.

(7) La division des géomètres et de la photogrammétrie est chargée:

- des campagnes photogrammétriques à grande échelle et des travaux topographiques dans l'intérêt de la réalisation de projets de génie civil pour compte de l'Etat et des communes;
- de l'organisation des prises de vues aériennes du pays et de l'élaboration des cartes topographiques à grande échelle;
- de la coordination des systèmes d'informations géographiques de l'administration et de la gestion des banques de données topographiques;
- de la gestion du réseau géodésique de l'administration;

- du mesurage des emprises des projets de l'administration par des géomètres officiels en application de la loi du 25 juillet 2002 portant création et réglementation des professions de géomètre et de géomètre officiel et
- de la mensuration de contrôle des ponts, tunnels et autres ouvrages.

(8) Le service géologique de l'Etat est chargé:

- d'études, d'expertises et de recherches scientifiques en matière de géologie, géotechnique, hydrogéologie, géomorphologie et de ressources naturelles minérales;
- du levé, de la tenue à jour et de la diffusion de la carte géologique du pays, tout comme de cartes thématiques dans le domaine des sciences de la terre;
- dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, de l'évaluation des risques naturels et anthropiques de nature géologique et
- de l'archivage et de la gestion des données géologiques et la diffusion d'informations relatives au sous-sol, notamment sous forme de systèmes d'informations géographiques et de banques de données informatisées.

Il peut élaborer et assurer l'exécution de projets d'assainissements dans le domaine de la géotechnique et de l'hydrogéologie. Dans le cadre de sa fonction de service géologique national, il participe aux activités scientifiques communes des services géologiques de l'Union Européenne.

(9) La division des ateliers centraux est chargée:

- de l'entretien mécanique du parc des engins et des véhicules de l'administration;
- de la confection des panneaux de signalisation;
- de la réalisation du marquage routier et
- de l'exploitation des ateliers spéciaux, comme la serrurerie, la menuiserie et l'atelier électrique.

(10) La division informatique et gestion est chargée:

- du développement des logiciels pour les applications techniques et administratives;
- du développement, de la gestion et de l'exploitation des banques de données;
- du développement et de la gestion des infrastructures informatiques et des logiciels pour le traitement des données résultant du système d'information géographique;
- de la gestion des réseaux locaux et de la maintenance des serveurs;
- de la gestion du centre de back-up.

(11) Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique sont autorisés à accomplir les mêmes prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre des travaux publics et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

(12) Un règlement grand-ducal peut prévoir la fusion des divisions Nord et Sud en une seule entité.

La direction peut — sous l'approbation du ministre de tutelle — arrêter un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.

**Art. 5.** L'agent de sécurité prévu à l'article 6 de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers est attaché administrativement à la direction.

**Art. 4.** En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants:

Dans la carrière supérieure de l'administration

(1) carrière de l'ingénieur:

des ingénieurs première classe

- des ingénieurs-chefs de division
- des ingénieurs principaux
- des ingénieurs-inspecteurs
- des ingénieurs
- (2) carrière de l'attaché de Gouvernement:
  - des conseillers de direction première classe
  - des conseillers de direction
  - des conseillers de direction adjoints
  - des attachés de Gouvernement premiers en rang
  - des attachés de Gouvernement
- (3) carrière de l'ingénieur-conducteur:
  - des ingénieurs-conducteurs principaux
  - des ingénieurs-conducteurs-inspecteurs
  - des ingénieurs-conducteurs
- (4) carrière du chargé d'études-informaticien:
  - des conseillers-informaticiens première classe
  - des conseillers-informaticiens
  - des conseillers-informaticiens adjoints
  - des chargés d'études-informaticiens principaux
  - des chargés d'études-informaticiens
- Dans la carrière moyenne de l'administration
- (5) carrière du chimiste:
  - des chimistes
- (6) carrière de l'ingénieur technicien:
  - a) services techniques:
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux **premiers 1ers** en rang
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs
    - des ingénieurs techniciens principaux
    - des ingénieurs techniciens
  - b) services des ateliers:
    - trois chefs d'atelier
- (7) carrière de l'informaticien diplômé:
  - des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang
  - des inspecteurs-informaticiens principaux
  - des inspecteurs-informaticiens
  - des chefs de bureau-informaticiens
  - des chefs de bureau-informaticiens adjoints
  - des informaticiens principaux
  - des informaticiens diplômés
- (8) carrière du technicien diplômé:
  - des inspecteurs techniques principaux **premiers 1ers** en rang
  - des inspecteurs techniques principaux
  - des inspecteurs techniques
  - des chefs de bureau techniques
  - des chefs de bureau techniques adjoints

- des techniciens principaux
- des techniciens diplômés
- (9) carrière du rédacteur:
  - des inspecteurs principaux **premiers 1ers** en rang
  - des inspecteurs principaux
  - des inspecteurs
  - des chefs de bureau
  - des chefs de bureau adjoints
  - des rédacteurs principaux
  - des rédacteurs
- Dans la carrière inférieure de l'administration
- (10) carrière de l'expéditionnaire technique:
  - des premiers commis techniques principaux
  - des commis techniques principaux
  - des commis techniques
  - des commis techniques adjoints
  - des expéditionnaires techniques
- (11) carrière de l'expéditionnaire-informaticien:
  - des premiers commis-informaticiens principaux
  - des commis-informaticiens principaux
  - des commis-informaticiens
  - des commis-informaticiens adjoints
  - des expéditionnaires-informaticiens
- (12) carrière de l'expéditionnaire:
  - des premiers commis principaux
  - des commis principaux
  - des commis
  - des commis adjoints
  - des expéditionnaires
- (13) carrière de l'artisan:
  - des artisans dirigeants
  - des premiers artisans principaux
  - des artisans principaux
  - des premiers artisans
  - des artisans
- (14) carrière du cantonnier:
  - des chefs de brigade dirigeants
  - des chefs de brigade principaux
  - des chefs de brigade
  - des sous-chefs de brigade
  - des chefs-cantonniers
  - des cantonniers
- (15) carrière du concierge:
  - des concierges surveillants principaux
  - des concierges surveillants
  - des concierges.

Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.

**Art. 5.** Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.

**Art. 6.** Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.

**Art. 7.** Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre **compétent** nomme aux autres emplois.

Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement **en conseil**.

~~**Art. 10.** (1) Les fonctionnaires de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées qui ont passé avec succès tous les examens de leur carrière peuvent être autorisés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier mobile ou fixe et à constater tout défaut de suivre leurs injonctions.~~

~~Le défaut de suivre les injonctions du fonctionnaire visé ci-dessus est puni d'une amende de 25 à 500 euros. Cette amende a le caractère d'une peine de police.~~

~~Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les fonctionnaires visés ci-dessus ont la qualité d'officiers de police judiciaire.~~

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

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

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

**Art. 8. Dispositions transitoires**

1) Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'Administration des Ponts et Chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.

2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé „Diplomforstwirt“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études

~~et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé „Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen“, engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes „licence des sciences de la terre“ et „maîtrise en sciences de l'environnement“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de „Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.

Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégrée dans le cadre.

6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.

7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.

**Art. 9.** Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration:

- a) 3 ingénieurs;
- b) 1 attaché de gouvernement;
- c) 1 chimiste;
- d) 1 ingénieur technicien;
- e) 1 informaticien diplômé;
- f) 2 expéditionnaires techniques;
- g) 2 expéditionnaires-informaticiens;
- h) 1 expéditionnaire administratif;
- i) 2 artisans;
- j) 11 ouvriers de l'Etat.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009 2010 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Service Central des Imprimés de l'Etat



6014/03

**N° 6014<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI****portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES FONCTIONNAIRES  
ET EMPLOYES PUBLICS**

(8.6.2010)

Par dépêche du 25 février 2009, Monsieur le Ministre des Travaux publics a demandé l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé.

Le projet en question se propose de réorganiser l'Administration des ponts et chaussées en tenant compte de l'évolution de ses missions pendant les dernières années.

En effet, d'un côté, les attributions relatives à la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat, la réalisation d'infrastructures réservées aux transports en commun, l'aménagement des pistes cyclables du réseau national et la gestion du patrimoine des ouvrages d'art et des aménagements hydrauliques et hydro-électriques font partie des nouvelles missions de l'Administration des ponts et chaussées.

De l'autre côté, diverses prestations liées à la „*division des eaux*“ ne font plus partie des attributions de l'Administration, suite aux transferts successifs des compétences en matière de gestion des eaux potables et des eaux usées vers des syndicats intercommunaux et vers l'Administration de la gestion de l'eau créée il y a quelques années.

Voilà pourquoi le projet de loi sous avis prévoit de remplacer les quatre divisions existant actuellement par dix divisions autonomes, à savoir:

- deux divisions en relation avec le réseau de la grande voirie, des routes d'ordre supérieur et de l'aéroport;
- deux divisions en relation avec la gestion de la voirie normale et des pistes cyclables;
- une division responsable pour la gestion des ouvrages d'art;
- une division des géomètres et de la photogrammétrie;
- une division regroupant les ateliers centraux;
- une division s'occupant de l'informatique;
- le laboratoire, et
- le service géologique de l'Etat.

La Chambre des fonctionnaires et employés publics n'a pas d'objections à formuler contre les grandes lignes de cette réorganisation, sachant qu'une telle restructuration n'aurait pas pu être mise en oeuvre par un règlement grand-ducal voire par un règlement d'ordre intérieur, mais uniquement par le biais d'une modification de la loi organique.

Comme le projet sous avis règle toutes les dispositions relatives à l'organisation de l'Administration des ponts et chaussées, tout comme le fait actuellement la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées, il est pour le moins surprenant qu'il ne soit pas prévu d'abroger la loi précitée!

\*

## EXAMEN DU TEXTE

### *ad article 2*

Le projet sous avis prévoit de confier la gestion de l'Administration des ponts et chaussées à un directeur, qui „est secondé dans sa tâche par deux directeurs adjoints, qui le remplacent en cas d'absence“. Comme les tâches des directeur et directeurs adjoints ne sont définies nulle part dans le projet et que, à diverses reprises, il est même question d'une „direction“, la Chambre demande au gouvernement, d'une part, de préciser les attributions des directeurs (adjoints) et, d'autre part, de donner une définition du mot „direction“, sinon de le remplacer par un terme plus approprié.

En outre, il faudrait préciser, en dehors du terme „absence“ du directeur, si son remplacement se fera par les deux directeurs adjoints conjointement ou par l'un des deux seulement, auquel cas les critères relatifs à la sélection doivent être clairement définis.

### *ad article 4*

#### *paragraphe (1)*

La disposition prévoyant que „la direction (...) surveille le bien-être social de ses agents“ est superflue puisque la protection des fonctionnaires est de toute façon réglée par l'article 32 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut des fonctionnaires de l'Etat.

#### *paragraphe (7)*

Ce paragraphe énumère les différentes missions incombant à la division des géomètres et de la photogrammétrie, dont le „mesurage des emprises des projets de l'administration par des géomètres officiels“. Selon les informations dont dispose la Chambre, cette tâche est actuellement assurée par les géomètres de l'Administration du cadastre et de la topographie. Or, comme ni l'exposé des motifs, ni le commentaire des articles ne fournissent des explications supplémentaires à ce sujet, la Chambre se demande quels peuvent bien être les avantages d'une telle répartition d'un travail sur deux administrations.

#### *paragraphe (12)*

Le paragraphe (12) prévoit la possibilité de fusionner les „divisions Nord et Sud“ – il serait plus correct de dire: „la division de la voirie Nord et la division de la voirie Sud“ – en une seule entité par voie de règlement grand-ducal.

Or, comme il est prévu de régler l'organisation des différentes divisions par un projet de loi, une éventuelle fusion des deux divisions susmentionnées devrait également être réglée par une loi et non pas par un règlement grand-ducal. Pour ce qui est du bien-fondé d'une telle fusion, ni l'exposé des motifs ni le commentaire des articles n'en soufflent mot ...

### *ad article 6*

L'article 6 définit le cadre du personnel de l'Administration des ponts et chaussées.

Pour ce qui est de la carrière de l'ingénieur-conducteur, le commentaire des articles prête à confusion dans la mesure où il y est disposé que „les 5 ingénieurs-conducteurs principaux actuellement en service seront remplacés au fur et à mesure de leurs départs par des ingénieurs diplômés“, alors qu'ils sont bel et bien détenteurs du diplôme d'ingénieur diplômé. Il faudrait donc plutôt dire que ces postes ne seront plus remplacés dans la carrière de l'ingénieur-conducteur, mais bien dans celle de l'ingénieur diplômé.

La Chambre des fonctionnaires et employés publics demande en conséquence aux auteurs de modifier le commentaire dans ce sens.

Dans ce contexte, selon les informations dont dispose la Chambre, une version antérieure du projet sous avis prévoyait l'intégration pure et simple des postes de la carrière de l'ingénieur-conducteur dans celle de l'ingénieur diplômé. La Chambre s'interroge sur les raisons qui ont pu amener les auteurs à rejeter une telle solution, alors surtout qu'il ne s'agit que de cinq postes qui, de toute façon, disparaîtraient dans quelques années, leurs titulaires ayant tous dépassé l'âge de 55 ans.

Au second alinéa, point (6), qui reprend les fonctions de la carrière de l'ingénieur technicien, la Chambre des fonctionnaires et employés publics constate que le nombre des chefs d'atelier est limité

à trois, tandis que pour toutes les autres fonctions, toutes carrières confondues, les auteurs ont utilisé l'article indéfini „des“. Il serait opportun de procéder de la même façon pour cette fonction, afin d'éviter de devoir modifier la loi à chaque fois que le nombre de postes à attribuer change.

*ad article 7*

Le deuxième alinéa de l'article 7 du projet sous avis prévoit que „*en cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé (...) par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan*“.

La Chambre des fonctionnaires et employés publics se demande ce qui peut bien être entendu par „*difficultés de recrutement*“ et quels peuvent être les critères qui justifieraient de recourir au recrutement de fonctionnaires appartenant à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.

Dans ce contexte, il revient à la Chambre qu'il serait en effet difficile de trouver des candidats issus de la carrière de l'ingénieur technicien pour occuper la fonction de „*chef d'atelier*“, faute d'une définition précise des attributions de cette fonction.

*ad article 8*

Une fois de plus, un projet de loi prévoyant des règlements d'exécution est soumis à la Chambre des fonctionnaires et employés publics, sans que les projets de ces règlements grand-ducaux soient annexés, de sorte qu'elle ne peut se prononcer en toute connaissance de cause.

*ad article 10*

Aux termes de l'article 10, la qualité d'officier de police judiciaire est accordée aux cantonniers de l'Administration des ponts et chaussées pour „*régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée*“ et pour „*constater tout défaut de suivre leurs injonctions*.“ Le commentaire de l'article 10 précise que cette disposition est nécessaire du fait que „*les cantonniers (...) agissent actuellement dans un vide juridique*“.

Quoique la Chambre des fonctionnaires et employés publics soit tout à fait d'accord avec le principe de donner un cadre réglementaire aux actions des cantonniers réglant la circulation, elle s'oppose toutefois à ce qu'un corps de police parallèle soit constitué. En effet, les tâches relatives à la qualité d'officier de police judiciaire sont nombreuses et en grande partie différentes de celles dont les fonctionnaires de la carrière du cantonnier ont besoin pour régler le trafic.

En conséquence, la Chambre demande que l'article proposé soit remplacé par une disposition qui remédie à la situation actuelle sans charger les cantonniers de plus de tâches et de devoirs qu'ils n'en ont besoin pour l'exercice de leurs fonctions.

*ad article 11*

Cet article prévoit nombre de fonctionnarisations au motif que „*certaines agents des carrières supérieure et moyenne n'ont (...) pas pu être engagés sous le statut du fonctionnaire*“.

Comme toujours dans les cas d'espèce, la Chambre recommande de soumettre les dispositions visées aux services concernés du Ministère de la Fonction publique afin de vérifier leur conformité avec l'instruction du gouvernement en conseil du 5 mars 2004 fixant les conditions et les modalités de la fonctionnarisation d'employés et d'ouvriers.

Selon les informations dont dispose la Chambre, il y avait autrefois, à côté des personnes visées par l'article 11, encore d'autres employés (notamment dans la carrière C) qui n'auraient pas pu être engagés en tant que fonctionnaires. Il se pose donc la question légitime de savoir selon quels critères les agents à fonctionnariser ont été choisis.

D'une manière générale, la Chambre ne cesse de répéter qu'il serait préférable de n'avoir recours „*au recrutement d'employés – par dérogation aux conditions normales d'engagement imposées aux fonctionnaires – que dans des circonstances exceptionnelles bien déterminées et pour des emplois définis*“, comme tel avait d'ailleurs été retenu dans une certaine déclaration gouvernementale ...

Sous la réserve expresse des remarques et propositions qui précèdent, la Chambre des fonctionnaires et employés publics se déclare d'accord avec le projet lui soumis pour avis.

Ainsi délibéré en séance plénière le 8 juin 2010.

*Le Directeur,*  
G. MULLER

*Le Président,*  
E. HAAG

6014/04

N° 6014<sup>4</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI****portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(22.6.2010)

Par dépêche du 10 mai 2010, le Président de la Chambre des députés, en se référant à l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat une série de cinq amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 5 mai 2010. La lettre de saisine était accompagnée d'un commentaire des amendements et d'un texte coordonné du projet de loi sous rubrique tenant compte des propositions d'amendement ainsi que de certaines propositions de texte formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 23 mars 2010.

\*

**EXAMEN DES AMENDEMENTS***Amendement I (ad Article 1er)*

Le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec le texte amendé de l'article 1er qui reprend la substance du texte proposé dans l'avis du 23 mars 2010 du Conseil d'Etat.

La longue et détaillée énumération des travaux dont l'Administration des ponts et chaussées est chargée devrait être exhaustive, de sorte que l'ajout du mot „notamment“ à l'alinéa 3 est superflu.

Quant à l'alinéa 5, il est lui aussi superflu: Dans la mesure où l'alinéa 1er charge l'Administration des ponts et chaussées „des travaux de génie civil pour compte de l'Etat“ et que l'alinéa 2 l'autorise à assumer „la conception et (...) la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ...“, la mention sous le premier tiret de l'alinéa 5 „de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure“ pour compte d'autres départements ministériels n'apporte rien de nouveau; par ailleurs, le texte du deuxième tiret de l'alinéa 5 figure déjà dans l'énumération de l'alinéa 3, deuxième tiret.

Le Conseil d'Etat regrette que sa proposition de faire facturer par l'Administration des ponts et chaussées les travaux effectués dans l'intérêt d'administrations communales n'ait pas été retenue par la commission compétente de la Chambre des députés. Il ne saurait souscrire à l'argument mentionné au commentaire de l'article d'après lequel ces prestations „sont en règle générale effectuées à titre gracieux“. Il insiste sur une facturation généralisée afin de mettre toutes les communes sur un pied d'égalité par rapport à l'Administration des ponts et chaussées. La présente loi constitue une occasion appropriée pour mettre en place le cadre légal afférent.

*Amendement II (ad Article 3)*

L'alinéa 2 – „la direction arrête ...“ – diminue sensiblement l'autorité du directeur puisque, bien qu'il soit en tant que chef hiérarchique responsable de la gestion de l'administration, l'élaboration du „règlement d'ordre interne“ est confiée à „la direction“, entité qui a disparu de l'article 4 épuré par l'amendement y relatif. Le Conseil d'Etat préférerait dire à l'alinéa 2:

„Le directeur arrête les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.“

*Amendements III, IV et V (ad Articles 4 nouveau, 7 nouveau et 10 initial)*

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 juin 2010.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER



6014/05

N° 6014<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI****portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

|   | <i>page</i> |
|---|-------------|
| <i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>                             |             |
| 1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (30.6.2010)..... | 1           |
| 2) Texte coordonné.....   | 2           |

\*

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

(30.6.2010)

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 soumettre ci-après un amendement au projet de loi sous rubrique, amendement adopté par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 30 juin 2010.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de cette proposition d'amendement de la Chambre des Députés.

\*

*Amendement*

Les articles 10 et 11 suivants sont intégrés au texte du projet de loi:

**„Art. 10.** *Jusqu'à l'entrée en vigueur des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels prévus dans la présente loi, les règlements et arrêtés pris en exécution des dispositions légales antérieures relatives à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées restent applicables.*“

**„Art. 11.** *Est abrogée la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées. Sont aussi abrogées toutes autres dispositions légales ayant trait à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées qui sont contraires aux dispositions de la présente loi.*“

*Commentaire de l'amendement*

A l'instar de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics qui, dans son avis du 8 juin 2010, estime que: „Comme le projet sous avis règle toutes les dispositions relatives à l'organisation de l'Administration des ponts et chaussées, tout comme le fait actuellement la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, il est pour le moins surprenant qu'il ne soit pas prévu d'abroger la loi précitée“, la Commission du Développement durable a, dans un souci de sécurité juridique, estimé opportun d'ajouter les articles 10 et 11, afin d'abroger la loi de 1974.

\*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur l'amendement exposé ci-dessus dans les meilleurs délais pour que le projet de loi, revêtant un certain caractère d'urgence, puisse être soumis au vote de la Chambre des Députés encore avant les vacances d'été.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

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

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Laurent MOSAR

\*

## TEXTE COORDONNE

### PROJET DE LOI

#### portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées

**Art. 1er.** L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.

Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes:

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article:

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

**Art. 2.** L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.

Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique.

Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.

**Art. 3.** L'administration comprend la direction ainsi que différentes divisions dont les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le directeur arrête les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.

**Art. 4.** En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants:

Dans la carrière supérieure de l'administration

(1) carrière de l'ingénieur:

- des ingénieurs première classe
- des ingénieurs-chefs de division
- des ingénieurs principaux
- des ingénieurs-inspecteurs
- des ingénieurs

(2) carrière de l'attaché de Gouvernement:

- des conseillers de direction première classe
- des conseillers de direction
- des conseillers de direction adjoints
- des attachés de Gouvernement premiers en rang
- des attachés de Gouvernement

(3) carrière de l'ingénieur-conducteur:

- des ingénieurs-conducteurs principaux
- des ingénieurs-conducteurs inspecteurs
- des ingénieurs-conducteurs

(4) carrière du chargé d'études-informaticien:

- des conseillers-informaticiens première classe
- des conseillers-informaticiens
- des conseillers-informaticiens adjoints
- des chargés d'études-informaticiens principaux
- des chargés d'études-informaticiens

Dans la carrière moyenne de l'administration

(5) carrière du chimiste:

- des chimistes

(6) carrière de l'ingénieur technicien:

a) services techniques:

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux premiers en rang

des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux  
 des ingénieurs techniciens-inspecteurs  
 des ingénieurs techniciens principaux  
 des ingénieurs techniciens

b) services des ateliers:

trois chefs d'atelier

(7) carrière de l'informaticien diplômé:

des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang  
 des inspecteurs-informaticiens principaux  
 des inspecteurs-informaticiens  
 des chefs de bureau-informaticiens  
 des chefs de bureau-informaticiens adjoints  
 des informaticiens principaux  
 des informaticiens diplômés

(8) carrière du technicien diplômé:

des inspecteurs techniques principaux premiers en rang  
 des inspecteurs techniques principaux  
 des inspecteurs techniques  
 des chefs de bureau techniques  
 des chefs de bureau techniques adjoints  
 des techniciens principaux  
 des techniciens diplômés

(9) carrière du rédacteur:

des inspecteurs principaux premiers en rang  
 des inspecteurs principaux  
 des inspecteurs  
 des chefs de bureau  
 des chefs de bureau adjoints  
 des rédacteurs principaux  
 des rédacteurs

Dans la carrière inférieure de l'administration

(10) carrière de l'expéditionnaire technique:

des premiers commis techniques principaux  
 des commis techniques principaux  
 des commis techniques  
 des commis techniques adjoints  
 des expéditionnaires techniques

(11) carrière de l'expéditionnaire-informaticien:

des premiers commis-informaticiens principaux  
 des commis-informaticiens principaux  
 des commis-informaticiens  
 des commis-informaticiens adjoints  
 des expéditionnaires-informaticiens

(12) carrière de l'expéditionnaire:

des premiers commis principaux  
 des commis principaux

- des commis
- des commis adjoints
- des expéditionnaires
- (13) carrière de l'artisan:
  - des artisans dirigeants
  - des premiers artisans principaux
  - des artisans principaux
  - des premiers artisans
  - des artisans
- (14) carrière du cantonnier:
  - des chefs de brigade dirigeants
  - des chefs de brigade principaux
  - des chefs de brigade
  - des sous-chefs de brigade
  - des chefs-cantonniers
  - des cantonniers
- (15) carrière du concierge:
  - des concierges surveillants principaux
  - des concierges surveillants
  - des concierges.

Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.

**Art. 5.** Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.

**Art. 6.** Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.

**Art. 7.** Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre compétent nomme aux autres emplois.

Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement.

**Art. 8. Dispositions transitoires**

1) Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'Administration des Ponts et Chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.

2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé „Diplomforstwirt“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé „Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen“, engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes „licence des sciences de la terre“ et „maîtrise en sciences de l'environnement“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de „Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.

Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas

d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employé visé par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.

6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.

7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.

**Art. 9.** Le Gouvernement est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration:

- a) 3 ingénieurs;
- b) 1 attaché de gouvernement;
- c) 1 chimiste;
- d) 1 ingénieur technicien;
- e) 1 informaticien diplômé;
- f) 2 expéditionnaires techniques;
- g) 2 expéditionnaires-informaticiens;
- h) 1 expéditionnaire administratif;
- i) 2 artisans;
- j) 11 ouvriers de l'Etat.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2010 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

**Art. 10.** Jusqu'à l'entrée en vigueur des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels prévus dans la présente loi, les règlements et arrêtés pris en exécution des dispositions légales antérieures relatives à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées restent applicables.

**Art. 11.** Est abrogée la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées. Sont aussi abrogées toutes autres dispositions légales ayant trait à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées qui sont contraires aux dispositions de la présente loi.



Service Central des Imprimés de l'Etat

6014/06

**N° 6014<sup>6</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

---

---

**PROJET DE LOI****portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées**

\* \* \*

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

(6.7.2010)

Par dépêche du 30 juin 2010, le Président de la Chambre des députés, en se référant à l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, a saisi ce dernier d'un amendement à apporter au projet de loi sous rubrique. Au texte de l'amendement était joint un bref commentaire.

L'amendement a pour objet d'ajouter au texte du projet de loi sous examen un premier article prorogeant l'effet des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels concernant l'organisation de l'Administration des ponts et chaussées jusqu'à l'entrée en vigueur des textes destinés à les remplacer pris sur la base de la loi en projet et un second article destiné à abroger la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'article 10 envisagé qui entend proroger par une mesure légale des dispositions réglementaires. En cela, il est contraire à la hiérarchie des normes juridiques. De toute façon, le dispositif est superfétatoire, alors que les dispositions réglementaires en vigueur continuent à s'appliquer, si elles ne sont pas contraires à la loi nouvelle.

L'article 11 (10 selon le Conseil d'Etat) ne donne pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 juillet 2010.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

6014/07

**N° 6014<sup>7</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI****portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(7.7.2010)

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

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le 13 mars 2009, Monsieur le Ministre des Travaux Publics a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche financière.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 23 mars 2010. L'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics est parvenu à la Chambre des Députés le 8 juin 2010.

Suite aux élections législatives de juin 2009 et à la réorganisation des commissions parlementaires, Monsieur Ali Kaes, qui avait été initialement désigné comme rapporteur du projet de loi sous rubrique lors de la réunion de la Commission des Travaux publics du 26 mars 2009, a été remplacé par Monsieur Lucien Clement.

Au cours de la réunion du 28 avril 2010, la Commission du Développement durable a analysé le projet de loi sous rubrique ainsi que l'avis du Conseil d'Etat y afférent. Le 5 mai 2010, elle a poursuivi cet examen et a adopté une série d'amendements parlementaires.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 22 juin 2010.

Le 30 juin 2010, la Commission du Développement durable a analysé cet avis complémentaire et a adopté un nouvel amendement parlementaire.

Le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 6 juillet 2010.

Le 7 juillet 2010, la Commission du Développement durable a analysé ce deuxième avis complémentaire et a adopté le présent rapport.

\*

**II. OBJET DE LA LOI**

Le texte sous rubrique poursuit deux objectifs.

Il s'agit principalement de modifier la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées afin d'adapter les cadres et l'organisation de cette administration aux évolutions des techniques, du trafic, de la formation académique ainsi qu'aux changements qu'a subis le pays depuis 1974 dans le domaine de ses infrastructures.

L'administration des Ponts et Chaussées est devenue au fil du temps une „administration des infrastructures“ qui ne s'occupe pas simplement des „ponts“ et des „chaussées“ mais qui prend en charge

des missions bien plus vastes de planification, de construction, d'aménagement et d'entretien. Ainsi, si diverses prestations liées à la „division des eaux“ ne font certes plus partie des attributions de l'Administration, suite aux transferts successifs des compétences en matière de gestion des eaux potables et des eaux usées vers des syndicats intercommunaux et vers l'Administration de la gestion de l'eau récemment créée, il faut constater que les attributions relatives à la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat, la réalisation d'infrastructures réservées aux transports en commun, l'aménagement des pistes cyclables du réseau national et la gestion du patrimoine des ouvrages d'art et des aménagements hydrauliques et hydroélectriques font désormais partie des nouvelles missions de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Cette dernière peut encore être chargée de la conception et de la réalisation de travaux de génie civil pour le compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructures pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.

Si le texte retenu arrête la dépendance hiérarchique de l'administration à l'égard du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics et spécifie comme chef hiérarchique un directeur assisté dans l'accomplissement de ses missions par deux directeurs adjoints, il renvoie, néanmoins, à des règlements grand-ducaux en ce qui concerne l'organisation de la structure de l'administration en plusieurs divisions et la définition de leurs missions et attributions respectives dans le respect des compétences dévolues normalement au pouvoir exécutif et dans le souci de permettre à l'administration de pouvoir adapter ses structures rapidement aux changements de son environnement. De plus, tout en prévoyant toutes les carrières qui pourraient s'avérer utiles pour le bon fonctionnement de l'administration et tout en ne fixant pas de limite au nombre de fonctionnaires pouvant être occupés dans les différentes carrières, cette limitation devant être opérée annuellement par la loi budgétaire, le texte laisse encore le soin à un règlement grand-ducal de déterminer le détail des questions ayant trait aux conditions d'études, d'admission, de nomination et de promotion des fonctionnaires de l'administration.

Subsidiairement, la présente loi a pour vocation de régler certaines situations individuelles d'agents de l'administration qui ont été engagés sous le régime des employés de l'Etat, faute de vacances d'emploi dans les carrières des fonctionnaires.

\*

### III. AVIS ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Dans son avis du 8 juin 2010, la Chambre des fonctionnaires et employés publics ne formule pas d'objections majeures contre les grandes lignes de la réorganisation proposée.

Par contre, le Conseil d'Etat émet un certain nombre de critiques d'ordre général dans son avis du 23 mars 2010.

En premier lieu, le Conseil d'Etat regrette que la réforme proposée ne fasse que donner une assise légale aux adaptations pratiques introduites durant les trente-cinq années écoulées depuis la loi de 1974, adaptations résultant principalement, à ses yeux, de décisions politiques mal coordonnées.

Ensuite, la Haute Corporation soulève la question de la répartition interne des compétences au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Il note, en effet, que le projet de loi sous rubrique a été élaboré à une époque où les Ministères des Travaux publics et des Transports étaient des entités distinctes attribuées à deux ministères différents. Depuis l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères, ces deux départements font partie du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, bien que les compétences attribuées au Ministre soient compartimentées en „attributions relevant des compétences en matière de transports“ et „en attributions relevant des compétences en matière de travaux publics“. Dans ce contexte, la Haute Corporation se demande si cette distinction en compétences différentes fait survivre les clivages des anciens ministères.

Face aux inquiétudes de certains membres de la commission parlementaire et au constat que les regroupements opérés au niveau des ministères n'ont pas été suivis sur le terrain, Monsieur le Ministre du Développement durable a tenu à amener un certain nombre de précisions aux membres de la commission parlementaire lors de la réunion du 5 mai 2010.

Ainsi a-t-il souligné que le Ministère du Développement durable a justement été mis en place pour régler les questions de coordination et d'organisation notamment du point de vue de la mobilité. Il a fait remarquer d'ailleurs à cet égard que des progrès sensibles ont déjà été réalisés.

Ceci étant, le Ministre a rappelé que l'on se situe ici au niveau des administrations, et non pas au niveau du Ministère, et que les 3 entités s'occupant de travaux de génie civil, à savoir l'Administration des Bâtiments publics, l'Administration des Ponts et Chaussées et le service des installations fixes des CFL, exercent manifestement des métiers très différents et ne doivent dès lors pas fusionner. Selon lui, une telle fusion créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait.

S'il est essentiel à ses yeux de travailler de concert au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures pour la conception des projets, il n'en va pas de même pour ce qui est de l'application et de l'exécution des décisions prises. Il ne faut, en effet, pas confondre „planification“ et „décision“. Les décisions politiques sont prises au sein du Ministère et l'Administration des Ponts et Chaussées se borne à planifier et exécuter ces décisions politiques.

Enfin, il y a lieu de noter qu'après avoir examiné l'analyse détaillée des articles du projet de loi faite par le Conseil d'Etat, les membres de la commission parlementaire ont adopté, à l'unanimité moins une voix, une série d'amendements parlementaires retenant en partie les suggestions émises par la Haute Corporation. Nous vous renvoyons au commentaire des articles pour les développements en la matière.

\*

#### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Article 1er*

Cet article énumère les attributions de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Outre les considérations d'ordre général déjà évoquées plus haut, l'article 1er suscite plusieurs observations de la part du Conseil d'Etat dans son avis du 23 mars 2010:

- A partir du moment où tout travail de génie civil pour compte de l'Etat entre dans les attributions de l'administration, la partie de texte de l'alinéa 3 de l'article 1er commençant par les termes „pour compte de l'Etat“ pourrait être supprimée. Dans le même alinéa 3, la partie de texte introduite par les termes „pour compte de l'Etat et pour compte des communes“ deviendrait „pour compte des communes“ et serait réunie avec la partie de texte qui suit (commençant par les termes „pour compte des communes, dans les limites tracées ci-dessus: ...“, intitulé qui serait supprimé).
- Si le Conseil d'Etat marque son accord avec la possibilité de faire intervenir l'Administration des Ponts et Chaussées dans la conception et la réalisation de travaux pour compte de communes ne disposant pas de services techniques adéquats, il insiste cependant pour que ces interventions fassent l'objet d'une facturation mettant les frais de l'intervention à charge des bénéficiaires réels et pour que l'article 1er crée la base légale afférente.
- La Haute Corporation estime que la catégorie des travaux „pour le compte de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques ou d'établissements publics“ est superflue. Les sociétés et établissements publics visés exécutent les missions qui leur sont confiées également pour le compte de l'Etat, tout comme l'Administration des Ponts et Chaussées. C'est l'Etat qui détient le pouvoir de décision à l'égard de ces sociétés et établissements grâce à leurs statuts et à la désignation de ses représentants dans leurs organes de décision. Pour ce qui est plus particulièrement des sociétés visées, leur capital est détenu soit entièrement soit très largement par l'Etat qui est donc le décideur réel, les entités visées travaillent manifestement pour l'Etat, directement ou indirectement. C'est pour le même bénéficiaire final qu'elles agissent. Les missions relevant de la conception, la construction et la surveillance de grands travaux ne peuvent être donc que des missions figurant parmi celles énumérées sous la rubrique „pour compte de l'Etat“.
- Le Conseil d'Etat constate encore que les administrations de l'Etat qui se voient imposer au départ pour l'accomplissement journalier de leurs missions un appareil procédural assez lourd, notamment en matière de marchés publics et de gestion financière, se déchargent ensuite de certaines missions sur les établissements publics au motif de la plus grande flexibilité offerte par leur encadrement légal. La confiance ainsi témoignée à la flexibilité atteint cependant ses limites lorsqu'il s'agit de la réalisation de travaux de conception, de construction, d'entretien et de surveillance de grandes



infrastructures. Les travaux en question doivent faire retour à une administration agissant selon les règles normales de l'Etat en matière de budget et de marchés publics. Le Conseil d'Etat estime surprenante cette approche de départager le travail entre les établissements publics largement dégagés des méthodes de gestion propres aux administrations de l'Etat et des contrôles qui les accompagnent, et une administration traditionnelle astreinte au respect d'un ensemble de règles de fonctionnement complexes. Dans ce contexte, la Haute Corporation estime nécessaire de repenser fondamentalement le fonctionnement des structures de l'Etat et de libérer l'Administration des Ponts et Chaussées des contraintes législatives qui alourdissent son action journalière.

- Le Conseil d'Etat remarque, enfin, que le dernier alinéa de l'article 1er est superflu, puisque le recours aux services prestés par le secteur privé est ouvert à tous les services de l'Etat, évidemment dans la limite de crédits budgétaires autorisés par le Parlement.

La Commission du Développement durable se propose de suivre en partie les suggestions émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 23 mars 2010.

Elle décide, cependant, de maintenir le terme „*notamment*“ qui figurait à l'alinéa 3 du texte initial, afin de mettre en évidence que la liste des attributions de l'Administration des Ponts et Chaussées n'est pas nécessairement exhaustive.

Dans le but de maintenir un parallélisme entre les second et cinquième alinéas, elle propose également de rajouter la mention „*d'autres départements ministériels*“ au texte introductif proposé par la Haute Corporation.

Enfin, la commission parlementaire a décidé d'ajouter un alinéa *in fine*, afin de donner suite aux remarques du Conseil d'Etat concernant le respect du principe de la transparence budgétaire et comptable se traduisant par une facturation à l'entité bénéficiaire des prestations effectuées à son égard. La Commission tient à cet égard à signaler qu'elle n'a pas donné suite aux remarques du Conseil d'Etat concernant la facturation des prestations en faveur des administrations communales, car celles-ci sont en règle générale effectuées à titre gracieux.

La Commission propose de lire l'article 1er comme suit<sup>1</sup>:

**Art. 1er.** *L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.*

*Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.*

*Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:*

*pour compte de l'Etat:*

- *la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;*
- *la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;*
- *la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;*
- *la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;*
- *la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;*
- *la planification et la construction des pistes cyclables;*
- *l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;*
- *l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et*

<sup>1</sup> Les propositions du Conseil d'Etat que la Commission du Développement durable propose de retenir sont soulignées tandis que les propositions d'amendements sont soulignées et en gras.

- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes:

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article:

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat dit pouvoir se déclarer d'accord avec le texte amendé de l'article 1er qui reprend la substance du texte proposé dans son avis du 23 mars 2010.

Il considère, néanmoins, comme superflus

- l'ajout du mot „notamment“ à l'alinéa 3, la longue et détaillée énumération des travaux dont l'Administration des Ponts et Chaussées est chargée devant être exhaustive;
- l'alinéa 5 dans la mesure où l'alinéa 1er charge l'Administration des ponts et chaussées „des travaux de génie civil pour compte de l'Etat“ et que l'alinéa 2 l'autorise à assumer „la conception et (...) la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ...“, la mention sous le premier tiret de l'alinéa 5 „de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure“ pour compte d'autres départements ministériels n'apporte rien de nouveau; par ailleurs, le texte du deuxième tiret de l'alinéa 5 figure déjà dans l'énumération de l'alinéa 3, deuxième tiret.

Le Conseil d'Etat regrette, en outre, que sa proposition de faire facturer par l'Administration des Ponts et Chaussées, les travaux effectués dans l'intérêt d'administrations communales n'ait pas été retenue par la commission parlementaire. Il ne rejoint pas l'argument développé à cet égard par cette dernière et insiste sur la nécessité de mettre en place le cadre légal afférent à une facturation généralisée afin de mettre toutes les communes sur un pied d'égalité par rapport à l'Administration des Ponts et Chaussées, la présente loi constituant l'occasion appropriée pour ce faire.

La Commission du Développement durable décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat et de maintenir le libellé de l'article tel qu'elle l'a amendé.

#### Article 2

L'article 2 arrête la dépendance hiérarchique de l'administration et définit la compétence et les responsabilités du directeur qui est secondé par deux directeurs adjoints.

La Commission du Développement durable a décidé de retenir la suggestion de formulation légèrement différente avancée par le Conseil d'Etat.

#### Article 3

L'article 3 concerne la fixation de la structure de l'administration.

Dans son avis du 23 mars 2010, la Haute Corporation demande la suppression de l'énumération des diverses sous-divisions de l'administration.

Pour faire suite aux remarques du Conseil d'Etat, la Commission du Développement durable décide d'amender l'article 3 et exprime sa préférence pour une définition de l'organigramme de l'Administration des Ponts et Chaussées par règlement grand-ducal, voire par instruction interne. Elle propose le libellé suivant:

**Art. 3. L'administration comprend la direction ainsi que différentes divisions dont les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.**

**La direction arrête – sous l'approbation du ministre compétent – un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.**

Dans son avis complémentaire du 22 juin 2010, le Conseil d'Etat remarque que l'alinéa 2 tel que proposé par la commission parlementaire diminue sensiblement l'autorité du directeur puisque, bien qu'il soit en tant que chef hiérarchique responsable de la gestion de l'administration, l'élaboration du „règlement d'ordre interne“ est confiée à la „direction“, entité qui a par ailleurs disparu de l'article 4 épuré par l'amendement y relatif. Il marque dès lors sa préférence pour le libellé suivant:

„Le directeur arrête les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.“

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation.

#### *Article 4 initial*

L'article 4 du projet de loi initial définit les missions et attributions de la direction et des dix divisions et prévoit de fusionner en cas de nécessité les divisions de la voirie Nord et Sud pour ne plus former qu'une seule entité. En outre, il offre la possibilité de fixer les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration par voie de règlement d'ordre interne.

Le Conseil d'Etat préconise que le contenu de l'article disparaisse du projet de loi, préférant que le texte soit inséré dans un règlement grand-ducal.

La Commission du Développement durable décide de biffer cet article.

#### *Article 5 initial*

L'article 5 du projet de loi initial règle la situation de l'agent de sécurité prévu à l'article 6 de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et qui aux termes de cette loi „fait partie du personnel du gestionnaire du tunnel“ mais „est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions“.

La Haute Corporation estime que la mesure proposée par cette disposition règle une question d'organisation interne de l'administration et qu'elle n'a par conséquent pas sa place dans un texte de loi.

La Commission du Développement durable décide de supprimer cet article.

#### *Article 6 initial (nouvel article 4)*

Cet article prévoit toutes les carrières qui pourraient s'avérer utiles pour garantir le bon fonctionnement de l'administration. Les différentes carrières prévoient les fonctions telles qu'elles sont inscrites à la loi modifiée du 22 mars 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

La Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler à cet égard.

La Commission du Développement durable a décidé d'introduire une simple adaptation rédactionnelle afin de maintenir un parallélisme des formes dans le texte de cet article et de ne pas retrouver à la fois la mention „Ier“ et la mention „premier“.

#### *Article 7 initial (nouvel article 5)*

Cet article permet de compléter le cadre prévu à l'article précédent par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins de l'administration et dans les limites des crédits budgétaires. Afin de permettre à cette dernière d'adapter ses effectifs à l'évolution de ses missions, le texte ne fixe pas de limite au nombre de fonctionnaires pouvant être occupés dans les différentes carrières. La limitation des nouveaux engagements de personnel est donc opérée annuellement par la loi budgétaire à laquelle il appartient d'autoriser des engagements supplémentaires.

Dans son avis du 23 mars 2010, le Conseil d'Etat constate que l'alinéa 2, en proposant une solution en cas de difficultés de recrutement d'un agent pour la fonction de chef d'atelier, et en ne prévoyant pas des difficultés comparables pour l'occupation d'autres postes, ouvre sans le dire une possibilité de „carrière ouverte“ non couverte par les textes généraux réglant cette matière.

La Commission du Développement durable a décidé, néanmoins, de laisser le libellé de cet article inchangé si ce n'est la modification du renvoi à l'article 6 qui devient un renvoi à l'article 4.

#### *Article 8 (nouvel article 6)*

Afin de ne pas surcharger la loi par des dispositions ayant trait aux conditions d'études, d'admission, de nomination et de promotion des fonctionnaires de l'administration, il a été jugé opportun de se limiter à créer une base habilitante, laissant le soin de déterminer le détail de ces questions à un règlement grand-ducal. Il va sans dire que ce dernier peut se limiter aux conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration, une grande partie des conditions réglant l'accès au service de l'Etat et les détails concernant les différents examens étant déterminés par des dispositions édictées par le Ministère de la Fonction publique et de la Réforme administrative.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler et l'article est maintenu en l'état.

#### *Article 9 (nouvel article 7)*

L'article 9 du projet de loi initial précise que les nominations aux fonctions supérieures au grade 8 sont réservées au Grand-Duc, alors que les nominations aux fonctions inférieures au grade 9 sont prises par le ministre de tutelle.

Le Conseil d'Etat est d'avis que le deuxième alinéa de l'article peut se limiter à mentionner la condition spécifique d'accès aux fonctions de directeur et de directeur adjoint et que la partie finale de la phrase („... sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil“) est superflue, puisque l'alinéa 1er règle la question pour toute l'administration.

La Commission du Développement durable décide pourtant de maintenir ce bout de phrase car cette formule met en évidence la différence entre les nominations définitives et les nominations pour une durée de sept ans.

Par contre, la Commission parlementaire décide de suivre la proposition faite par le Conseil d'Etat de remplacer la dénomination „ministre de tutelle“ par l'adjectif „ministre compétent“, le terme de tutelle étant à réserver aux actes de tutelle administrative de l'Etat à l'égard d'une autre personne juridique de droit public et non à de simples rapports hiérarchiques. Il en va de même pour ce qui est de la suppression de l'expression „en conseil“, la Haute Corporation ayant suggéré de biffer cette mention dans son commentaire de l'article 9 nouveau (article 12 initial).

#### *Article 10 initial*

Par le biais de cet article, il était prévu d'accorder aux cantonniers la qualité d'officier de police judiciaire, étant donné que ces derniers sont appelés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce que les cantonniers soient constitués officiers de police judiciaire, dans la mesure où il s'agirait de leur donner les pouvoirs nécessaires à imposer la discipline aux usagers de la route à l'occasion d'un chantier temporaire. Le fait de décerner des avertissements taxés présuppose que l'agent en charge ait le droit, par exemple, d'obliger un automobiliste à s'arrêter pour constater son identité et pour infliger, le cas échéant, un avertissement taxé. La prérogative de décerner des avertissements taxés présuppose l'existence d'un catalogue de contraventions donnant lieu à intervention et fondé sur des incriminations prévues dans la loi formelle. Le simple renvoi par la loi, dans des termes généraux et sans spécification des infractions à considérer, à un règlement grand-ducal auquel serait confié l'établissement dudit catalogue ne suffit pas aux exigences des articles 12 et 14 de la Constitution.

Suite à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable a décidé de biffer l'article sous rubrique et de continuer à se référer à l'article 6 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, modifiée et complétée par celles des 2 mars 1963, 17 avril 1970, 1er août 1971, 7 avril 1976, 7 juillet 1977, 31 mars 1978, 9 juillet 1982, 3 mai 1984, 28 janvier 1986, 8 avril 1986, 7 septembre 1987, 15 janvier 1991, 21 décembre 1991,

1er juillet 1992, 27 juillet 1993, 26 août 1993, 18 mars 1997, 5 juin 1998, 30 juillet 2002, 2 août 2002, 6 juillet 2004, 22 décembre 2006, 18 septembre 2007, 19 mars 2008 et du 5 juin 2009 qui dispose que „*Les commissaires de district, les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de la carrière du cantonnier de l'Administration des Ponts et Chaussées spécialement habilités à cet effet par le directeur de l'Administration sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions légales et réglementaires et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions*“.

*Article 11 initial (nouvel article 8)*

Vu qu'au moment de leur entrée au service de l'Etat, certains agents n'ont pas pu être engagés sous le statut du fonctionnaire, cet article a pour objet de fonctionnariser ces agents. D'une façon générale, les dispositions transitoires mettent à niveau des carrières que les agents ont commencées sous le régime des employés de l'Etat, faute de vacances de postes dans le cadre légal de l'administration.

Le Conseil d'Etat suggère de biffer la formule „*en vertu de ses études et diplômes*“ aux paragraphes 2, alinéa 1, 3, alinéa 1, 4, alinéa 1, 5, alinéa 1, 6, alinéa 1 et 7, alinéa 1, estimant que cette formulation sous-entend que les agents visés ne remplissent précisément pas les conditions d'études ouvrant l'accès à leur carrière et que l'équivalence nécessaire serait accordée par l'autorité de la loi à voter, et non pas après un examen du dossier et des diplômes en vertu de leur mérite propre, selon les procédures normales en la matière.

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat.

*Article 12 initial (nouvel article 9)*

Cet article a pour objet de procéder dans les meilleurs délais à une augmentation du nombre d'agents. Ce renforcement par la voie de la modification de loi restera exceptionnel puisqu'à l'avenir les renforcements se feront dans le respect du *numerus clausus* dans la loi budgétaire annuelle.

Le Conseil d'Etat suggère d'écrire la première phrase comme suit: „*Le Gouvernement est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration: ...*“. Quant au deuxième alinéa, le Conseil d'Etat demande le remplacement de la mention „*exercice 2009*“ par celle de „*exercice 2010*“. Pour finir, la Haute Corporation propose de supprimer le dernier alinéa de l'article.

La Commission du Développement durable fait siennes les propositions du Conseil d'Etat.

*Articles 10 et 11 nouveaux*

Dans sa réunion du 30 juin 2010, la Commission du Développement durable a constaté que, à l'instar de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics qui, dans son avis du 8 juin 2010, estime que „*comme le projet sous avis règle toutes les dispositions relatives à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, tout comme le fait actuellement la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, il est pour le moins surprenant qu'il ne soit pas prévu d'abroger la loi précitée*“, il serait opportun d'ajouter deux articles *in fine*, afin d'abroger la loi de 1974 et de prendre des mesures transitoires.

Elle a donc décidé d'intégrer au texte du projet de loi les articles 10 et 11 suivants:

„**Art. 10.** *Jusqu'à l'entrée en vigueur des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels prévus dans la présente loi, les règlements et arrêtés pris en exécution des dispositions légales antérieures relatives à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées restent applicables.*“

„**Art. 11.** *Est abrogée la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées. Sont aussi abrogées toutes autres dispositions légales ayant trait à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées qui sont contraires aux dispositions de la présente loi.*“

Dans son deuxième avis complémentaire du 6 juillet 2010, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'article 10 envisagé qui entend proroger par une mesure légale des dispositions réglementaires. En cela, il est contraire à la hiérarchie des normes juridiques. De toute façon, le dispositif est superfétatoire, alors que les dispositions réglementaires en vigueur continuent à s'appliquer, si elles ne sont pas contraires à la loi nouvelle. L'article 11 (10 selon le Conseil d'Etat) ne donne pas lieu à observation.

La Commission du Développement durable décide donc de biffer l'article 10 et de renuméroter l'article 11 initial.

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

\*

### PROJET DE LOI

#### portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées

**Art. 1er.** L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.

Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Merttert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes:

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article:

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

**Art. 2.** L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.

Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique.

Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.

**Art. 3.** L'administration comprend la direction ainsi que différentes divisions dont les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le directeur arrête les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.

**Art. 4.** En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants:

Dans la carrière supérieure de l'administration

- (1) carrière de l'ingénieur:
  - des ingénieurs première classe
  - des ingénieurs-chefs de division
  - des ingénieurs principaux
  - des ingénieurs-inspecteurs
  - des ingénieurs
- (2) carrière de l'attaché de Gouvernement:
  - des conseillers de direction première classe
  - des conseillers de direction
  - des conseillers de direction adjoints
  - des attachés de Gouvernement premiers en rang
  - des attachés de Gouvernement
- (3) carrière de l'ingénieur-conducteur:
  - des ingénieurs-conducteurs principaux
  - des ingénieurs-conducteurs inspecteurs
  - des ingénieurs-conducteurs
- (4) carrière du chargé d'études-informaticien:
  - des conseillers-informaticiens première classe
  - des conseillers-informaticiens
  - des conseillers-informaticiens adjoints
  - des chargés d'études-informaticiens principaux
  - des chargés d'études-informaticiens

Dans la carrière moyenne de l'administration

- (5) carrière du chimiste:
  - des chimistes
- (6) carrière de l'ingénieur technicien:
  - a) services techniques:
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux premiers en rang
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs
  - des ingénieurs techniciens principaux
  - des ingénieurs techniciens
  - b) services des ateliers:
    - trois chefs d'atelier
  - (7) carrière de l'informaticien diplômé:
    - des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang
    - des inspecteurs-informaticiens principaux
    - des inspecteurs-informaticiens
    - des chefs de bureau-informaticiens
    - des chefs de bureau-informaticiens adjoints
    - des informaticiens principaux
    - des informaticiens diplômés
  - (8) carrière du technicien diplômé:
    - des inspecteurs techniques principaux premiers en rang
    - des inspecteurs techniques principaux
    - des inspecteurs techniques
    - des chefs de bureau techniques
    - des chefs de bureau techniques adjoints
    - des techniciens principaux
    - des techniciens diplômés
  - (9) carrière du rédacteur:
    - des inspecteurs principaux premiers en rang
    - des inspecteurs principaux
    - des inspecteurs
    - des chefs de bureau
    - des chefs de bureau adjoints
    - des rédacteurs principaux
    - des rédacteurs
- Dans la carrière inférieure de l'administration
- (10) carrière de l'expéditionnaire technique:
    - des premiers commis techniques principaux
    - des commis techniques principaux
    - des commis techniques
    - des commis techniques adjoints
    - des expéditionnaires techniques
  - (11) carrière de l'expéditionnaire-informaticien:
    - des premiers commis-informaticiens principaux
    - des commis-informaticiens principaux
    - des commis-informaticiens
    - des commis-informaticiens adjoints
    - des expéditionnaires-informaticiens
  - (12) carrière de l'expéditionnaire:
    - des premiers commis principaux
    - des commis principaux



- des commis
- des commis adjoints
- des expéditionnaires
- (13) carrière de l'artisan:
  - des artisans dirigeants
  - des premiers artisans principaux
  - des artisans principaux
  - des premiers artisans
  - des artisans
- (14) carrière du cantonnier:
  - des chefs de brigade dirigeants
  - des chefs de brigade principaux
  - des chefs de brigade
  - des sous-chefs de brigade
  - des chefs-cantonniers
  - des cantonniers
- (15) carrière du concierge:
  - des concierges surveillants principaux
  - des concierges surveillants
  - des concierges.

Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.

**Art. 5.** Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.

**Art. 6.** Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.

**Art. 7.** Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre compétent nomme aux autres emplois.

Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement.

**Art. 8. Dispositions transitoires**

1) Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'Administration des Ponts et Chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.

2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé „Diplomforstwirt“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé „Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen“, engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes „licence des sciences de la terre“ et „maîtrise en sciences de l'environnement“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de „Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique“, engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.

Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui

de l'employé visé par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.

6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.

7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.

**Art. 9.** Le Gouvernement est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration:

- a) 3 ingénieurs;
- b) 1 attaché de gouvernement;
- c) 1 chimiste;
- d) 1 ingénieur technicien;
- e) 1 informaticien diplômé;
- f) 2 expéditionnaires techniques;
- g) 2 expéditionnaires-informaticiens;
- h) 1 expéditionnaire administratif;
- i) 2 artisans;
- j) 11 ouvriers de l'Etat.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2010 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

**Art. 10.** Est abrogée la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées. Sont aussi abrogées toutes autres dispositions légales ayant trait à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées qui sont contraires aux dispositions de la présente loi.

Luxembourg, le 7 juillet 2010

*Le Rapporteur,*  
Lucien CLEMENT

*Le Président,*  
Fernand BODEN

Service Central des Imprimés de l'Etat

6014/08

**N° 6014<sup>8</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

---

**PROJET DE LOI**

**portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(16.7.2010)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 15 juillet 2010 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 juillet 2010 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 23 mars 2010, 22 juin 2010 et 6 juillet 2010;

*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 16 juillet 2010.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat





## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 07 juillet 2010

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010
2. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6110 Projet de loi ayant pour objet
  - A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
  - B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
  - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
  - D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
    - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
    - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
    - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
  - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport (sous réserve de la disponibilité du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat)
5. 6137 Projet de loi relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich
  - Désignation d'un rapporteur
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

## 6. Divers

\*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Georges Molitor, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. André Hoffmann

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

### **1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010 est adopté.

### **2. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 29 juin 2010 suite à la série d'amendements adoptés lors de la réunion du 2 juin 2010. Dans cet avis, la Haute Corporation constate que les quatre amendements proposés tiennent compte de la plupart de ses observations, et notamment de ses oppositions formelles. Elle n'a donc pas d'observations à formuler quant au fond. Quant à la forme, elle signale que le renvoi de la nouvelle annexe III (anciennement annexe II du projet de règlement grand-ducal) doit être adapté. Ainsi, il y a lieu de :

- lire au point 1) de l'annexe « visées à l'article 9 » au lieu de « visées à l'article 10 » ;
- remplacer les termes « aux normes définies dans la présente directive » par ceux de « dans la présente loi » à l'endroit des lettres a) et d) du point 1).

Les membres de la commission parlementaire procèdent aux modifications nécessaires.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite succinctement son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6056<sup>13</sup>. Le projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

**3. 6110 Projet de loi ayant pour objet**

**A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**

**B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**

**C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**

**D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 29 juin 2010, suite à la série d'amendements adoptés lors de la réunion du 2 juin 2010.

Pour rappel, l'amendement I avait pour objet, sur demande de la Chambre des Salariés, d'omettre les mots « également » et « éventuelle ». Le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de cette double suppression, alors que le terme « également » est à interpréter dans le sens de « aussi » et que sa suppression n'apporte aucune plus-value au texte. Par contre, l'article 1<sup>er</sup>, point 8, (ad article 3<sup>ter</sup>) de la directive à transposer dispose expressément qu' « *il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique...* ». Dès lors, le Conseil d'Etat demande que le terme « éventuelle » soit maintenu, assurant ainsi une transposition conforme de la directive.

Quant à l'amendement II, il a trait à l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup> qui permet à une entreprise ferroviaire ou à un regroupement international d'entreprises ferroviaires, candidat à l'acquisition de capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un service ferroviaire, de saisir le régulateur lorsqu'il se sent préjudicié par une décision du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Suite à l'avis de la Chambre des Salariés, la commission parlementaire souhaitait réserver une approche restrictive à l'énumération des hypothèses permettant un recours. Le Conseil d'Etat note que la suppression du point g) de ladite énumération (« *préjudice lié à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs* ») n'enlève rien à la portée du droit de saisine du régulateur par le candidat, pour qui le recours est ouvert chaque fois « *qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout préjudice* » (cf. art. 30, paragraphe 2 de la directive 2001/14/CE), l'énumération qui suit n'ayant, tout comme celle de l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup> du texte de transposition, qu'un caractère exemplatif. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ressent les plus vives hésitations à suivre la commission parlementaire dans sa démarche proposée, qui pourrait exposer le Luxembourg au reproche d'ignorer l'esprit de la directive à transposer. Afin de dissiper tout doute quant à la transposition fidèle de la directive 2001/14/CE sur le point sous examen, la Haute Corporation propose de rapprocher le libellé du paragraphe davantage du texte du paragraphe 2 de l'article 30 de la directive, tout en précisant au point f) les droits qui découlent de l'article 10 de la directive modifiée 91/440/CEE en ce qui concerne l'accès au réseau ferré en matière de services de fret et de services internationaux de voyageurs. Selon le Conseil d'Etat, l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup> devrait se lire comme suit :

« (1) Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être la victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et introduire un recours contre des décisions qui concernent en particulier:

a) le document de référence du réseau;

b) les critères contenus dans ce document;

c) la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;

d) le système de tarification;

e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;

f) les dispositions relatives à l'accès du réseau ferré en matière d'exploitation de services de fret ou en matière d'exploitation de services internationaux de voyageurs, en ce inclus la fourniture de prestations minimales, complémentaires ou connexes, liées à l'infrastructure ainsi que l'accès aux infrastructures de services, y compris dans les gares, le tout sans préjudice des dispositions de l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup> ».

Les membres de la Commission procèdent à un échange de vues afin de décider de la marche à suivre en la matière :

- certains membres de la Commission sont d'avis qu'il faut, dans les deux cas, suivre le Conseil d'Etat, ceci afin de ne pas s'exposer au risque de transposition non conforme de la directive européenne. Ces membres craignent en effet une condamnation du Luxembourg à payer des pénalités pour non-transposition, car ils sont d'avis que la Commission européenne suivra l'opinion du Conseil d'Etat. Cet avis est également partagé par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Ce dernier aurait en effet préféré maintenir les amendements de la Chambre des Députés qui, selon lui, étaient totalement justifiés, mais il estime pourtant que la priorité est de transposer la directive ;
- d'autres membres de la Commission, en l'occurrence les représentants du groupe LSAP, considèrent que, pour éviter une libéralisation totale du transport ferroviaire, il convient de maintenir le texte proposé par la commission parlementaire, d'autant plus que le Conseil d'Etat ne s'y oppose pas formellement.

Face à ces deux points de vue opposés, les membres de la Commission décident de s'accorder un temps de réflexion supplémentaire et de convoquer une nouvelle réunion le 8 juillet à 14h00, afin de prendre une décision finale et d'adopter le projet de rapport.

#### **4. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées**

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 6 juillet 2010, suite à l'amendement introduit le 30 juin 2010. Pour rappel, l'amendement avait pour objet d'ajouter au texte du projet de loi :

- un article 10 prorogeant l'effet des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels concernant l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées jusqu'à l'entrée en vigueur des textes destinés à les remplacer pris sur la base de la loi en projet et,
- un article 11 destiné à abroger la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'article 10 envisagé qui entend proroger par une mesure légale des dispositions réglementaires. En cela, il est contraire à la hiérarchie des normes juridiques. De toute façon, le dispositif est superfétatoire, car les dispositions réglementaires en vigueur continuent à s'appliquer, si elles ne sont pas contraires à la loi nouvelle. L'article 11 ne donne pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en supprimant l'article 10 et en renumérotant l'article 11, qui devient l'article 10.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite succinctement son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6014<sup>7</sup>. Le projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à la majorité des membres présents, les groupes parlementaires DP et *déi gréng* s'abstenant.

La Commission propose le modèle de temps de parole n°1 pour les débats en séance plénière.

#### **5. 6137 Projet de loi relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich**

Monsieur Lucien Clement est désigné rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Un représentant du Ministère présente le projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi porte sur l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich, cela pour un montant total ne pouvant dépasser 70,295 millions d'euros. Dans ce contexte, le réseau routier sera réorganisé avec deux épines dorsales, à savoir le futur boulevard Raiffeisen qui sera aménagé en partie sur le tracé existant de la rue Raiffeisen et qui reliera le plateau de Howald aux quartiers nord-ouest de la ville et le futur boulevard Kockelscheuer qui reliera le rond-point Glück au rond-point Kockelscheuer en traversant le nouveau quartier de l'est vers l'ouest. Par ailleurs, une réorganisation de l'échangeur autoroutier sera effectuée dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du trafic par les automobilistes et afin d'augmenter sa capacité et d'améliorer son intégration dans un site urbanisé.

Il faut savoir que ce montant de 70,295 millions d'euros ne concerne que la part de l'Etat. En effet, les coûts du projet ont été établis sur base d'un devis distinguant les coûts à charge de l'Etat de ceux à charge de la Ville de Luxembourg. Les coûts à charge de la Ville de Luxembourg comportent notamment ceux relatifs aux assises nécessaires aux transports publics, aux dessertes du site par des routes secondaires, aux pistes cyclables, aux pistes pour piétons, aux îlots de verdure,...

Suite à cette présentation, la question des transports en commun est évoquée. A cet égard, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'un autre projet de loi, à savoir le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (document parlementaire 6146) va de pair avec le texte sous rubrique. Il explique succinctement que le projet de loi 6146 vise à faire autoriser l'aménagement de la première phase de la gare périphérique de Howald et nécessitera des investissements à hauteur de 42,8 millions d'euros. Il est d'avis que ces deux textes devront dans la mesure du possible être évacués ensemble. Le représentant du groupe *déi gréng* est du même avis, notamment afin de mettre en place une offre performante de transports en commun, et ceci afin de

contribuer à l'objectif politique d'un modal split 40:60. Il explique en effet que la gare périphérique de Howald constitue un élément-clé du concept global de mobilité urbaine et périurbaine.

Toujours concernant la thématique des transports en commun et suite à une question afférente, il est signalé que le tracé exact du tram n'a pas encore été défini : il existe en effet plusieurs options possibles et la décision finale n'a pas encore été prise.

Il est en outre précisé que les plans n°3 et 4 du document parlementaire 6137 représentent en pointillé orangé les pistes prévues pour les transports en commun. Le Ministère informe que ce tracé a été prévu pour qu'à la fois les bus et les trams puissent circuler sur ces voies. Suite aux doutes exprimés par un membre de la Commission, il est confirmé que des études préalables ont été réalisées sur le terrain par des spécialistes et qu'il en a été conclu que ces voies auront la capacité nécessaire pour accueillir à la fois le bus et le tram. Les responsables gouvernementaux s'engagent cependant à faire contrôler une nouvelle fois ces affirmations.

Suite à plusieurs questions ponctuelles, il est encore souligné que :

- les promoteurs commerciaux prendront à leur charge les coûts liés à l'achat et à l'aménagement des dessertes vers leurs boutiques ;
- le calendrier exact des travaux est extrêmement difficile à évaluer, car il ne s'agira pas uniquement de construire un réseau routier, mais également des infrastructures afin d'urbaniser un quartier. Un projet d'une telle envergure se fera en plusieurs étapes : tout d'abord les routes, puis les échangeurs, et ensuite l'urbanisation. La première étape du projet sera l'aménagement du Boulevard Raiffeisen ;
- au vu de la configuration des lieux, il est très compliqué de prévoir des mesures antibruit. Cependant, il n'y aura pas d'habitations aux abords des grands boulevards, mais uniquement des commerces et des bureaux. En outre, grâce à la présence de pistes cyclables, les constructions seront relativement éloignées des routes. Dans ce contexte, le représentant du groupe *déi gréng* se déclare très satisfait du fait que des pistes cyclables aient été prévues dès les prémisses du projet ; il estime qu'il faudrait à l'avenir systématiquement y penser lors de la construction de nouvelles infrastructures routières ;
- la totalité du nouveau site sera couverte par le chauffage urbain ;
- il est techniquement possible de construire un tram sans caténaire, mais le coût de construction étant sensiblement plus élevé, il est uniquement envisagé de prévoir ce type d'investissement sur les points sensibles (ex. Pont Adolphe), et non pas sur tout le tronçon.

A la demande de la commission parlementaire, une présentation d'ensemble du projet concernant le nouveau quartier aura lieu en septembre ou en octobre. Les membres considèrent en effet qu'il serait intéressant de pouvoir appréhender le projet dans sa globalité, y compris le développement urbanistique ainsi que l'emplacement précis de la plateforme multimodale d'échange pour les différents modes de transports à savoir le train classique, le tram et le bus.

## **6.            Divers**

Monsieur le Président informe que le projet de loi instituant les recours en matière de marchés publics (n°6119) devra encore être examiné par la Commission, voire évacué en séance plénière, avant les vacances d'été, car le délai de transposition de la directive 2007/66/CE modifiant les directives 89/665/CEE et 92/13/CEE du Conseil en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité des procédures de recours en matière de passation des marchés publics, est d'ores et déjà dépassé.

Luxembourg, le 14 juillet 2010

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden





## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 21 juin 2010
2. Echange de vues avec des représentants gouvernementaux au sujet du Conseil "Environnement" réuni en date du 11 juin 2010
3. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées  
- Rapporteur : Monsieur Lucien Clement  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6114 Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004  
1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO  
3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés  
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. André Hoffmann, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Claude Franck, M. Georges Gehl, Mme Martine Kemmer, M. Georges Molitor, Mme Carla Oliveira, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'administration parlementaire

\*

\*

## **1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 21 juin 2010**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 21 juin 2010 est adopté.

## **2. Echange de vues avec des représentants gouvernementaux au sujet du Conseil "Environnement" réuni en date du 11 juin 2010**

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures présente les résultats du Conseil « Environnement » qui s'est tenu le 11 juin dernier, en se concentrant sur les discussions politiques qui ont eu lieu. Il précise que, comme c'est habituellement le cas dans ce type de réunion, les discussions ont été, d'une part, tout à fait formelles et, d'autre part, plus informelles au cours du déjeuner de travail.

Pour ce qui est des discussions formelles, les ministres de l'Environnement des pays membres de l'UE ont mené un échange de vues au sujet de la communication sur le changement climatique de la Commission intitulée « Analyse des options envisageables pour aller au-delà de l'objectif de 20% de réduction des émissions de gaz à effet de serre et évaluation du risque de fuites de carbone ». Cette communication est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

En premier lieu, dans cette communication, la Commission européenne constate qu'à ce jour, elle n'est pas à même, faute de données suffisantes, d'évaluer de manière exacte les conséquences des engagements émis par les différents pays réunis à Copenhague. La Commission européenne estime néanmoins que les engagements seraient insuffisants pour atteindre une réduction des émissions de gaz à effet de serre allant au-delà de 18 % par rapport à 1990 et conclut donc que, pour le moment, les conditions nécessaires ne sont manifestement pas réunies pour concrétiser l'offre de porter l'objectif de réduction de 20% à 30%.

La deuxième partie de la communication tente de chiffrer les implications financières liées à la réalisation de l'objectif de réduction de 20%. Le coût est estimé à 48 milliards EUR/an. A cet égard, il convient de noter que ce coût est moindre que ce qui avait initialement été planifié. En effet, dans l'analyse de 2008, les coûts liés à la réalisation de l'objectif de réduction de 20% avaient été estimés à 70 milliards EUR/an, dans l'hypothèse d'une croissance économique continue.

Pour Monsieur le Ministre, plusieurs questions se posent dans le contexte de cette communication :

- L'estimation actuelle de 48 milliards EUR n'est pas fautive au jour d'aujourd'hui, mais elle prend en compte la récession économique qui a engendré une baisse sensible du prix de la tonne de carbone. Or, la situation économique risque de s'améliorer, donc le prix de la tonne de carbone risque à nouveau d'augmenter. Le chiffre de 48 milliards EUR est donc à appréhender avec beaucoup de précaution ;
- L'estimation de 48 milliards EUR est une estimation globale pour toute l'UE. La répartition de ce coût dans les 27 Etats membres ne se fera pas proportionnellement au nombre d'habitants, mais au contraire en se basant sur des critères d'industrialisation ou de PIB/habitant. Monsieur le Ministre estime essentiel de connaître, dans les meilleurs délais, quelle sera exactement cette répartition et quelle proportion le Luxembourg devra

endosser. C'est ainsi qu'au cours du Conseil « Environnement », il a été donné mandat à la Commission européenne de réaliser une analyse de la répartition du coût de l'objectif de réduction au niveau de chaque Etat membre et de chaque secteur économique ;

- Finalement, la question de la comparabilité par rapport aux pays tiers est évoquée. Il est en effet important d'évaluer où se situe l'UE au niveau mondial. Monsieur le Ministre souligne l'importance d'efforts comparables à entreprendre par les autres pays, notamment les Etats-Unis et les pays émergents.

\*

Comme précisé ci-avant, le Conseil a également donné lieu à des discussions plus informelles, lors desquelles la préparation de la COP16, qui aura lieu à Cancún en décembre prochain, a notamment été évoquée.

Il y a tout d'abord été question du problème institutionnel et procédural de l'UE qui doit, avant de prendre une décision formelle s'assurer que ses 27 pays membres sont d'accord avec cette décision. C'est une méthode de négociation longue, compliquée et pour le moins inefficace si on la compare aux pratiques en cours dans les autres grands pays, qui n'ont qu'un seul représentant. C'est pour cette raison que les ministres de l'environnement ont estimé que :

- un travail diplomatique préalable est absolument nécessaire, afin que l'UE trouve des alliés, notamment parmi les pays émergents. Les alliances préalables sont très importantes, afin d'expliquer la position de l'UE au reste du monde ;
- il est primordial de définir quelle personnalité représentera l'UE à la COP16. Monsieur le Ministre informe que Madame Connie Hedegaard, Commissaire au Climat, aura ce rôle à Cancún ; elle bénéficie du support de la plupart des ministres de l'environnement. Il est en effet établi que le système de présidence tournante a de nombreux inconvénients et que ces inconvénients risqueraient encore d'être exacerbés au regard des problèmes institutionnels que connaissent les deux communautés linguistiques de la Belgique, qui présidera encore l'UE en décembre prochain.

Suite à plusieurs questions afférentes, Monsieur le Ministre explique que Madame Connie Hedegaard a d'ores et déjà mené maintes discussions bilatérales avec de nombreux pays tiers ; elle est très engagée, afin de créer des contacts à l'étranger.

Monsieur le Ministre évoque également les discussions concernant les suites du Protocole de Kyoto. Plusieurs scénarios sont envisageables. Le premier, le plus optimiste, est que la COP16 aboutisse à un accord et que cet accord soit ratifié avant 2012, date de l'échéance du Protocole de Kyoto. Il n'est pourtant pas du tout certain qu'un nouveau protocole puisse être signé à Cancún et beaucoup d'observateurs estiment déjà que Cancún ne sera qu'une étape intermédiaire, et non pas une conclusion définitive. Il faut dès lors se demander quelles sont les alternatives envisageables.

Il faut tout d'abord savoir que si la COP16 n'aboutit à aucun accord, l'on sera face à un problème de temps. En effet, la prochaine Conférence des Parties n'aura pas lieu avant décembre 2011 en Afrique du Sud. Or, étant donné que le processus de ratification d'un tel accord dure au moins un an et que le Protocole de Kyoto arrive à échéance en 2012, l'on peut aisément comprendre que le risque de vide juridique ne peut pas être écarté.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre explique que la position de l'UE est la suivante : en principe et de préférence, un nouveau protocole, incluant tous les pays et comprenant des engagements chiffrés, devrait être signé le plus vite possible afin de pouvoir être appliqué directement après l'échéance du Protocole de Kyoto. Mais, les 27 ministres de l'environnement sont d'avis qu'il faut prévoir le cas où un nouvel accord ne serait pas trouvé

en temps voulu. Dans ce cas, la solution serait de prolonger le Protocole de Kyoto pendant un ou deux ans, en l'assortissant de critères stricts. Les 27 sont conscients que cette alternative n'est pas idéale, mais qu'elle est cependant meilleure que le vide juridique pur et simple. A cet égard, il faut savoir qu'aussi bien à la COP15 et qu'à la Conférence de Bonn, deux groupes de travail bien distincts ont d'ores et déjà été établis : le premier pour réfléchir sur les suites à donner au Protocole de Kyoto et le second pour réfléchir sur un tout nouvel accord.

Monsieur le Ministre souhaite connaître l'avis des membres de la Chambre des Députés sur cette question. Les différents points de vue évoqués peuvent être résumés comme suit :

- Il est très important que lors de la COP16, les experts prennent le pas sur les chefs d'Etat aux egos surdimensionnés. En effet, l'échec de Copenhague est partiellement dû au fait que certaines personnalités ont tenté de se faire valoir afin d'apparaître comme les « sauveurs » du monde ;
- L'UE doit tenter de récupérer la prépondérance dans les négociations sur le changement climatique ;
- L'UE doit absolument montrer de la détermination et déclarer officiellement qu'elle est à la recherche d'un accord à Cancún, même si en coulisses, elle travaille sur l'alternative qui est la prolongation de Protocole de Kyoto ;
- Le problème de légitimation engendré par le fait que la plupart des pays ayant signé le Protocole de Kyoto n'ont pas atteint leur objectif, est également abordé. Le représentant du groupe parlementaire *déi gréng* estime qu'il est difficile dans ces circonstances de persuader d'autres pays de signer un nouvel accord, alors que nous avons été, jusqu'à aujourd'hui, incapables de faire baisser nos émissions de GES. Monsieur le Ministre donne quant à lui à considérer que l'on ne peut en aucun cas considérer que la crédibilité des pays qui ont refusé de signer le Protocole de Kyoto est plus importante que celle des pays qui l'ont signé, même s'ils n'ont pas atteint tous leurs objectifs ;
- L'UE doit montrer l'exemple, être plus offensive et s'engager sans contrepartie à réduire de 30% ses émissions de CO2. Ce serait un signal clair et qui, de surcroît, apporterait des gains de productivité à l'Union sur le long terme.

Le dernier point abordé lors du Conseil « Environnement » est la problématique du *fast-start funding*, à savoir la mise en place d'une aide financière immédiate (entre 2010 à 2012) aux pays en développement. Les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que la concrétisation rapide de cette aide est essentielle pour la crédibilité de l'UE et pour la recherche d'alliances dans les pays émergents.

Suite à une question afférente, il est encore précisé que le dossier du développement de l'utilisation des énergies renouvelables est un dossier traité séparément du dossier sur le changement climatique.

\*

Le Conseil « Environnement » du 11 juin dernier comportait également plusieurs dossiers techniques à son ordre du jour. Ces différents points sont présentés succinctement par un fonctionnaire du Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Pour les détails de cette présentation, il est prié de consulter l'annexe 2 du présent procès-verbal.

### **3. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au courrier électronique n° 90801. Il commente plus particulièrement l'avis complémentaire que le Conseil d'Etat a émis en date du 22 juin 2010, à la suite du train d'amendements parlementaires que la Commission lui a fait parvenir le 5 mai dernier.

Pour ce qui est de l'amendement I, le Conseil d'Etat se déclare d'accord avec le texte amendé de l'article 1<sup>er</sup> qui reprend la substance du texte qu'il a proposé dans son premier avis du 23 mars 2010.

La Haute Corporation estime cependant que l'ajout du mot « *notamment* » à l'alinéa 3 est superflu, car l'énumération détaillée des travaux dont l'Administration des Ponts et Chaussées est chargée devrait être exhaustive. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir le terme « *notamment* ».

Quant à l'alinéa 5, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il est lui aussi superflu. En effet, dans la mesure où l'alinéa 1<sup>er</sup> charge l'Administration des Ponts et Chaussées « *des travaux de génie civil pour compte de l'Etat* » et que l'alinéa 2 l'autorise à assumer « *la conception et (...) la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels...* », la mention sous le premier tiret de l'alinéa 5 « *de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure* » pour compte d'autres départements ministériels n'apporte rien de nouveau. Par ailleurs, le Conseil d'Etat note que le texte du deuxième tiret de l'alinéa 5 figure déjà dans l'énumération de l'alinéa 3, deuxième tiret. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir l'alinéa 5.

Pour finir, le Conseil d'Etat regrette que sa proposition de faire facturer par l'Administration des Ponts et Chaussées les travaux effectués dans l'intérêt d'administrations communales n'ait pas été retenue par la Commission du Développement durable. Il insiste sur une facturation généralisée afin de mettre toutes les communes sur un pied d'égalité. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir le texte tel qu'elle l'a amendé en mai dernier.

Pour ce qui est de l'amendement II concernant l'article 3, le Conseil d'Etat suggère de lire l'alinéa 2 comme suit : « *Le directeur arrête les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.* » Il constate en effet que le libellé choisi par la Commission du Développement durable diminue sensiblement l'autorité du directeur puisque, bien qu'il soit en tant que chef hiérarchique responsable de la gestion de l'administration, l'élaboration du « *règlement d'ordre interne* » est confiée à « *la direction* », entité qui a disparu de l'article 4 épuré par l'amendement y relatif. La commission parlementaire décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation.

Les amendements III, IV et V relatifs aux articles 4 nouveau, 7 nouveau et 10 initial ne soulèvent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

La Commission du Développement durable procède à quelques modifications rédactionnelles mineures dans le texte du projet de rapport.

La commission parlementaire constate encore que, à l'instar de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics qui, dans son avis du 8 juin 2010, estime que « *comme le projet sous avis règle toutes les dispositions relatives à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, tout comme le fait actuellement la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, il est pour le moins surprenant qu'il ne soit pas prévu d'abroger la loi précitée* », il serait opportun d'ajouter deux articles *in fine*, afin d'abroger la loi de 1974 et de prendre des mesures transitoires.

Elle se propose donc d'envoyer un nouvel amendement au Conseil d'Etat, afin d'intégrer au texte du projet de loi les articles 10 et 11 suivants :

« **Art. 10.** *Jusqu'à l'entrée en vigueur des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels prévus dans la présente loi, les règlements et arrêtés pris en exécution des dispositions*

*légales antérieures relatives à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées restent applicables ».*

« **Art. 11.** Est abrogée la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées. Sont aussi abrogées toutes autres dispositions légales ayant trait à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées qui sont contraires aux dispositions de la présente loi ».

Sour réserve de la disponibilité du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, le projet de rapport serait adopté au cours de la réunion du 7 juillet prochain, ceci afin de pouvoir encore évacuer le projet de loi sous rubrique en séance plénière avant le début des vacances d'été.

**4. 6114 Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004**

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO**
- 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6114<sup>3</sup>.

Il précise notamment que, dans son avis complémentaire du 22 juin dernier, le Conseil d'Etat a considéré que l'amendement introduit par la Commission du Développement durable tenait compte des observations qu'il avait émises dans son avis du 10 novembre 2009 et que, partant, cet amendement trouvait son accord.

Suite à cette présentation et à une question afférente, il est signalé que la Commission européenne aurait dû déterminer les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel, avant le mois d'août 2009. Ces données n'ont cependant pas encore été publiées. Le paragraphe afférent du projet de rapport sera amendé afin de préciser ce point.

Suite à quelques modifications rédactionnelles, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents. La commission parlementaire propose le modèle de temps de parole n°1 pour les débats en séance plénière.

**5. Divers**

Les membres de la Commission du Développement durable expriment le souhait d'organiser une réunion jointe, ensemble avec la Commission des Affaires intérieures, de la Grande Région et de la Police au sujet du projet de loi 6023 portant modification 1. de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988, 2. de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, 3. de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, 4. de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, 5. de la loi du 13 mars 2007 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. Cette réunion pourrait avoir lieu en septembre 2010.

\*

La prochaine réunion aura lieu le 7 juillet 2010. Les projets de rapport relatifs aux projets de loi suivants seront adoptés :

- Projet de loi 6014 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées (sous réserve de la disponibilité du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat) ;
- Projet de loi 6056 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ;
- Projet de loi ayant pour objet A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ; B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire ; C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

En outre, la Commission examinera le projet de loi n°6137 relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich.

Luxembourg, le 5 juillet 2010

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden



## **ANNEXE 1**

Bruxelles, le 26 mai 2010

COM(2010) 265 final

### **COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS**

**Analyse des options envisageables pour aller au-delà de l'objectif de 20 % de réduction  
des émissions de gaz à effet de serre et évaluation du risque de «fuites de carbone»**

{SEC(2010) 650}

## 1. INTRODUCTION

En décidant en 2008 de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, l'Union européenne (UE) a montré qu'elle était déterminée à faire face à la menace que constitue le changement climatique et à ouvrir la voie en indiquant les moyens d'y parvenir. En se fixant pour objectifs de réduire ses émissions de 20 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2020 et de porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans sa consommation totale d'énergie, l'UE a franchi une étape décisive dans sa politique de développement durable et a ainsi clairement indiqué au reste du monde qu'elle était prête à prendre les mesures qui s'imposent. L'UE parviendra à atteindre l'objectif établi dans le cadre du protocole de Kyoto, et elle a largement fait ses preuves dans le domaine de la lutte contre le changement climatique.

Toutefois, il a toujours été clair que l'Union européenne ne pourrait pas lutter seule contre le changement climatique et qu'une réduction de 20 % de ses émissions ne mettra pas fin au problème. L'Union européenne ne parviendra pas à elle seule à maintenir l'augmentation de la température mondiale en deçà de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Tous les pays devront consentir des efforts supplémentaires et les pays développés, en particulier, devront réduire leurs émissions à raison de 80 à 95 % d'ici à 2050. L'objectif de 20 % de réduction que s'est fixé l'UE pour 2020 ne constitue qu'une première phase du travail à accomplir pour que les émissions suivent cette tendance.

L'UE a donc décidé de prendre, en plus de son engagement unilatéral de réduire de 20 % ses émissions, l'engagement de porter cette réduction à 30 % dans le cadre d'un véritable effort consenti au niveau mondial<sup>1</sup>, et elle s'en tient actuellement à cette position.

Depuis l'adoption de cette ligne de conduite, la situation générale a changé en peu de temps. Une crise économique d'une ampleur sans précédent a éclaté. Partout en Europe, elle a soumis les entreprises et les collectivités, ainsi que les finances publiques, à une très forte pression. Dans le même temps, elle a confirmé que des vastes perspectives s'offrent à l'Europe pour construire une société économe en ressources.

C'est également à cette période que s'est tenu le sommet de Copenhague. Malgré la déception qu'a suscité l'échec des négociations qui devaient mener à la conclusion d'un accord international complet et contraignant, il est un point très positif, à savoir que les pays actuellement responsables de près de 80 % des émissions de CO<sub>2</sub> se sont engagés à réduire ces émissions, même si l'on sait que cela ne sera pas suffisant pour atteindre l'objectif des 2 °C. Il demeurera essentiel d'intégrer l'accord de Copenhague dans les négociations de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ce qui ne veut pas dire pour autant que le travail s'arrête là.

La présente communication n'a pas pour objet de porter dès à présent l'objectif de réduction à 30 %, les conditions nécessaires n'étant manifestement pas réunies pour le moment. Destiné à permettre aux parties de débattre en meilleure connaissance de cause de l'incidence des différents niveaux d'ambition, ce document présente le résultat des analyses des incidences qu'aurait la mise en œuvre des objectifs de 20 % et de 30 % dans le contexte actuel. Il traite aussi de la question des «fuites de carbone», conformément aux dispositions de la directive

---

<sup>1</sup> En décembre 2008, le Conseil européen a confirmé «l'engagement de l'Union européenne de porter cette réduction à 30 % dans le cadre d'un accord mondial ambitieux et global à Copenhague sur le changement climatique pour l'après-2012 à condition que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émissions comparables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs responsabilités et à leurs capacités respectives.»

sur le système d'échange de quotas d'émission<sup>2</sup> prévoyant de présenter, pour le mois de juin 2010, une analyse tenant compte des conclusions de la conférence de Copenhague. La communication s'accompagne de documents de travail des services de la Commission, qui présentent une analyse technique plus détaillée des points qu'elle aborde.

## **2. L'OBJECTIF ACTUEL DE 20 % DE REDUCTION DES EMISSIONS**

Pour pouvoir apprécier les effets possibles de la mise en œuvre de l'objectif des 30 % de réduction d'émission, il est impératif d'analyser les conséquences actuelles de la réalisation de l'objectif des 20 %. Il n'est pas surprenant de constater que la crise économique a fortement influé sur les hypothèses qui avaient été formulées au moment où l'objectif des 20 % a été fixé, influence qui s'est toutefois manifestée de différentes façons.

### *La crise économique et le défi de la réalisation de l'objectif de 20 % de réduction*

Entre 2005 et 2008, l'UE a réduit ses émissions à raison de 7 à 10 % par rapport aux niveaux de 1990<sup>3</sup>. Ainsi, lorsque la crise a éclaté, l'intensification des mesures de lutte contre le changement climatique et la hausse des prix de l'énergie avaient déjà entraîné une accélération du rythme de réduction des émissions de l'UE.

La crise a immédiatement provoqué une nouvelle réduction des émissions. En 2009, le niveau des émissions vérifiées dans le système d'échange de quotas d'émission était inférieur de 11,6 % à celui des émissions de 2008. Les prix du carbone ont chuté en conséquence, la tonne de CO<sub>2</sub> passant de quelque 25 EUR à 8 EUR au début de l'année 2009<sup>4</sup>. Mais cette chute des prix du carbone a montré que l'influence du système d'échange de quotas d'émission sur les entreprises et les consommateurs pouvait aussi varier en fonction de l'évolution de la situation économique.

Cette progression spectaculaire des efforts de réduction des émissions a fait que les émissions de gaz à effet de serre enregistrées en 2009 pour l'UE ont été inférieures de près de 14 % par rapport au niveau de 1990. Il est toutefois évident qu'avec la reprise de la production dans les secteurs à forte intensité énergétique comme celui de l'acier, on ne peut se contenter d'extrapoler ce taux de réduction et de le transposer dans l'avenir.

Certes, les coûts en valeur absolue liés à la réalisation de l'objectif des 20 % de réduction ont diminué. Dans l'analyse présentée 2008 et sur laquelle repose le paquet «Climat et énergie», les coûts liés à la réalisation de l'objectif fixé avaient été estimés au bas mot à 70 milliards EUR/an pour 2020<sup>5</sup>, dans l'hypothèse d'une croissance économique continue. Aujourd'hui, l'analyse prenant aussi en compte la récession<sup>6</sup>, le coût est désormais évalué à 48 milliards EUR (soit 0,32 % du PIB en 2020), ce qui correspond à une réduction d'environ 22 milliards EUR ou de 30 % par rapport au montant escompté il y a deux ans. Néanmoins, cette réduction des coûts en valeur absolue intervient dans un contexte de crise dans lequel les

---

<sup>2</sup> Directive 2009/29/CE.

<sup>3</sup> Données basées sur les inventaires des États membres, secteur de l'aviation inclus, hors activités liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie (LULUCF).

<sup>4</sup> Ils ont depuis légèrement augmenté pour atteindre entre 12 et 15 EUR.

<sup>5</sup> Ce chiffre représente une augmentation du coût de l'énergie et non une réduction du PIB. Il comprend les investissements supplémentaires nécessaires ainsi que les économies d'énergie, mais pas les avantages en matière de qualité de l'air.

<sup>6</sup> Dans l'analyse présentée en 2008, le rythme annuel moyen du PIB de l'UE pour la période 2005-2020 avait été estimé à 2,4 %. Dans l'analyse révisée, le rythme de progression annuel pour la même période n'est plus que de 1,7 %. Des informations supplémentaires figurent dans le tableau 4 de la partie II du document de travail des services de la Commission (SEC(2010) 650) qui accompagne la présente communication.

entreprises disposent désormais de moyens bien plus limités pour trouver à court terme les investissements nécessaires à leur modernisation et sont laissées dans une grande incertitude quant au temps nécessaire pour renouer avec la croissance. C'est l'interaction de plusieurs facteurs qui fait que le coût du paquet «Climat et énergie» est moindre aujourd'hui. Premièrement, le ralentissement de la croissance a de fait rendu l'objectif de 20 % moins contraignant. Deuxièmement, la hausse des prix du pétrole<sup>7</sup> a agi comme un vecteur d'efficacité énergétique, puisqu'elle a provoqué une baisse de la demande d'énergie. Troisièmement, le prix du carbone devrait conserver son niveau faible, étant donné que les quotas non utilisés pendant la récession sont reportés sur les périodes suivantes.

Du fait de la souplesse du système d'échange de quotas d'émission, les effets de la crise se feront sentir pendant plusieurs années. La crise ayant laissé un grand nombre de quotas inutilisés, les entreprises auront la possibilité de reporter entre 5 et 8 % de leurs quotas alloués pour la période 2008-2012 sur la troisième phase fixée par la directive relative au système d'échange de quotas d'émission (2013-2020). De plus, la réalisation des objectifs liés aux énergies renouvelables et l'application de mesures relatives à l'efficacité énergétique auront pour effet de réduire encore le niveau des émissions. Le prix du carbone s'établira alors à un niveau bien inférieur à celui prévu en 2008<sup>8</sup>

Dans les secteurs concernés par le partage de l'effort<sup>9</sup> mais qui ne relèvent pas du système d'échange de quotas d'émission, une situation similaire se fait jour, avec des niveaux de réduction variés selon les secteurs. La réalisation de l'objectif en matière d'énergies renouvelables et la mise en œuvre déjà en cours des initiatives relatives à l'efficacité énergétique rendront nécessaire l'adoption de mesures d'incitation appropriées pour atteindre l'objectif global que s'est fixé l'Union européenne, à savoir réduire de 10 % ses émissions par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs ne relevant pas du système d'échange de quotas d'émission.

Dans le même temps, la crise a soumis l'économie européenne à une forte pression. Actuellement, les entreprises doivent faire face à une baisse de la demande et éprouvent des difficultés à trouver des sources de financement. Avec la baisse du prix du carbone, les recettes que les gouvernements tirent des enchères pourraient aussi se trouver divisées par deux, ce qui augmenterait la pression exercée sur les finances publiques et réduirait encore une autre source potentielle de financement public pour les mesures en faveur du climat. Dans les secteurs tels que ceux de l'électricité, du chauffage et des transports, il demeure toujours aussi vital de trouver les investissements nécessaires si l'on veut pouvoir espérer atteindre l'objectif qui a été fixé de porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie.

### *La révolution technologique verte*

---

<sup>7</sup> Le prix estimé du baril de pétrole dans le scénario de référence de 2007 était de 66 USD pour 2020, contre 88 USD dans le nouveau scénario de référence.

<sup>8</sup> L'analyse d'impact tablait sur un prix du carbone à quelque 32 EUR (prix de 2008) dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission, dans un scénario de mise en œuvre intégrale du paquet «Climat et énergie» (y compris les mesures relatives aux énergies renouvelables et le recours aux crédits internationaux dans les limites maximales). D'après les nouvelles prévisions établies, le prix du carbone devrait atteindre 16 EUR en 2020 (en tenant compte des mesures relatives aux énergies renouvelables pour atteindre l'objectif des 20 % de réduction, sans recours aux crédits internationaux).

<sup>9</sup> Relèvent de la décision sur le partage de l'effort (décision n° 406/2009/CE) toutes les émissions des secteurs auxquels ne s'applique pas le système d'échange de quotas d'émission, tels que les transports routiers, le secteur du chauffage, l'agriculture (hors LULUCF) et les déchets.

Beaucoup s'accordent désormais à dire que le développement de technologies écologiques et économes en énergie constituera l'un des principaux moteurs de croissance. Alors que dans le monde entier les pays s'efforçaient de stimuler leurs économies en crise au moyen de mesures de relance, on a observé chez les investisseurs une tendance claire à se tourner vers des infrastructures au service de modes de transport moins polluants, tels les transports publics, les systèmes intelligents de gestion du trafic, la production d'énergie à faible intensité de carbone, les réseaux électriques intelligents et le secteur de la recherche et développement dans le domaine des transports et des énergies propres. Des signes du passage à une économie à faible intensité de carbone se font jour à travers le monde, les pays voyant aussi dans l'option écologique le potentiel très important de création d'emplois qu'elle représente.

Le programme «Europe 2020» repose sur la conviction selon laquelle la base industrielle européenne doit se réorienter vers un avenir plus durable et exploiter les possibilités qui lui sont offertes grâce aux investissements dans les technologies dites «vertes» réalisés par l'Europe à un stade précoce. Toutefois, cette capacité de mener le jeu ne doit pas être considérée comme acquise.

Une chose est certaine: la concurrence mondiale est rude. Le secteur automobile européen est à l'avant-garde des efforts consentis pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves. En 2008, 17 % de la totalité des voitures particulières neuves vendues dans l'UE émettaient moins de 120 g/km, la part de marché de ces véhicules s'élevant même dans certains États membres à plus de 25 %. En 2009, des programmes de renouvellement des flottes automobiles ont encore contribué à améliorer la situation. Mais on a pu observer les mêmes progrès chez d'autres constructeurs, qui ont opéré un bond technologique en développant des véhicules hybrides et électriques.

Dans le domaine de l'énergie, les énergies renouvelables représentaient, en 2009, 61 % des nouvelles capacités de production d'électricité dans l'UE. Aujourd'hui, cependant, l'Europe n'est plus seule dans la course. Le baromètre «Renewable energy country attractiveness indices» 2010 classe les États-Unis<sup>10</sup> et la Chine en tête des pays qui offrent les meilleures possibilités d'investissement dans les énergies renouvelables. Les États-Unis prévoient de doubler leur production d'énergie renouvelable d'ici à 2012. En 2009, la Chine a terminé en tête du classement mondial pour ce qui est de l'installation de parcs éoliens. Les constructeurs d'éoliennes chinois et indiens figurent désormais parmi les dix premiers. Actuellement, la majorité des panneaux photovoltaïques produits dans le monde proviennent de Chine et de Taïwan. Et ce au moment où la baisse du prix des matières premières, conjuguée à une efficacité et une productivité accrues, a réduit de moitié le prix des modules photovoltaïques en quelques années à peine. Ces secteurs sont en train d'acquiescer en peu de temps une dimension mondiale.

La sûreté des approvisionnements énergétiques est une autre raison qui justifie la nécessité d'un changement. La consommation d'énergie, après une baisse passagère en 2009, continue d'augmenter. Selon l'Agence internationale de l'énergie, d'ici à 2015, le secteur pétrolier pourrait avoir des difficultés à faire face à la demande croissante, ce qui entraînerait de nouvelles hausses des prix du pétrole et, partant, risquerait d'entraver la reprise économique. L'énergie d'origine nationale, telle que les énergies renouvelables, possède le grand avantage de limiter la dépendance à l'égard des importations.

Il est donc essentiel que l'Europe prenne les mesures nécessaires pour stimuler davantage le développement de ces secteurs sur son territoire. Mais alors que les mesures de relance sont

---

<sup>10</sup> En particulier les États qui disposent de normes en matière de portefeuille de sources d'énergie renouvelables.

peu à peu supprimées et qu'une ère de restrictions budgétaires s'ouvre, les incitations se font plus rares. Certes, il existe d'autres facteurs susceptibles d'encourager le développement, tels que l'objectif concernant les énergies renouvelables, les normes en matière d'efficacité énergétique applicables aux produits et aux véhicules et les marchés publics écologiques. Mais l'objectif de 20 % de réduction a toujours été considéré comme un levier décisif pour la modernisation. Les investissements dans les solutions telles que la capture et le stockage du carbone sont fortement liés au signal donné par le prix du carbone sur le marché. Un carbone peu cher incite beaucoup moins au changement et à l'innovation.

#### *Accroissement de l'écart par rapport à une trajectoire des 2 °C après 2020*

Parvenir à limiter la hausse de la température à moins de 2 °C exigera de la part des pays développés de réduire leurs émissions à raison de 80 à 95 % par rapport aux niveaux de 1990<sup>11</sup>. Pour atteindre un tel taux de réduction, on pourra compter en partie sur les efforts déployés par l'UE au-delà de ses frontières, mais une première estimation indique que l'UE devra tout de même réduire d'environ 70 % ses émissions sur son territoire. La trajectoire de réduction des émissions définie en 2008 devrait faire diminuer les émissions internes de l'UE de 20 % d'ici à 2020 et, sans autre changement, de 25 % d'ici à 2030. Cela ne permettra pas à l'UE d'atteindre le niveau d'ambition qu'elle s'est fixé pour 2050 au meilleur coût. Si les mesures nécessaires étaient reportées, l'UE et ses partenaires mondiaux devraient combler leur retard après 2020. L'Agence internationale de l'énergie a estimé, par exemple, que chaque année de retard d'investissement dans des sources d'énergie à faible intensité de carbone représentait à l'échelle mondiale entre 300 et 400 milliards USD supplémentaires sur la facture<sup>12</sup>. Il y a donc lieu de définir la voie à suivre d'ici à 2050 afin de planifier l'investissement dans les meilleures conditions de coût et d'efficacité possibles.

La réalisation de l'objectif de 20 % de réduction d'ici à 2020 ne constituant pas un vecteur de changement aussi important qu'il était escompté en 2008, le risque existe pour l'UE de devoir fournir davantage d'efforts, y compris financiers, après 2020.

### **3. ANALYSE DE L'OBJECTIF DES 30 % DE RÉDUCTION**

L'évolution de la situation ayant profondément changé la donne en ce qui concerne l'objectif des 20 % de réduction, il semble indispensable d'examiner dans le détail ce qu'il en est pour l'objectif des 30 % de réduction. Les conséquences économiques pour l'UE de la mise en œuvre d'un objectif de 30 % de réduction doivent être clarifiées. Selon toute probabilité, on ne pourra aller au-delà des 20 % de réduction qu'en renforçant les mesures existantes ou en adoptant de nouvelles. Dès lors se pose la question de savoir quelles pourraient être ces nouvelles mesures, quelles mesures actuelles pourraient être renforcées et comment pourraient-on les renforcer?

Les options exposées ci-après figurent parmi celles qui pourraient être envisagées par l'UE si la décision était prise de porter l'objectif de réduction des émissions à 30 %.

---

<sup>11</sup> Pour atteindre l'objectif de limitation à 2 °C de l'augmentation de la température, les pays en développement devront, ensemble, et notamment les plus avancés d'entre eux, limiter considérablement et de manière quantifiable, d'ici à 2020, la croissance de leurs émissions à un niveau inférieur de 15 à 30 % à celui auquel elles se situeraient en l'absence de mesures.

<sup>12</sup> Estimation fournie dans les Perspectives énergétiques mondiales pour 2009 de l'AIE: 500 milliards USD.

### **3.1. OPTIONS POSSIBLES POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF DES 30 % DE RÉDUCTION**

#### *Options possibles dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission*

Principal vecteur de réduction des émissions, le système d'échange de quotas d'émission devrait être le point de départ des options visant à permettre de dépasser l'objectif des 20 % de réduction.

- *Recalibrer le système d'échange de quotas d'émission en «réservant» une part des quotas destinés à la mise aux enchères* - Si la décision politique était prise de relever l'objectif de réduction des émissions, la principale contribution du système d'échange de quotas d'émission à la réalisation d'un objectif relevé pourrait prendre la forme d'une diminution progressive de la quantité de quotas vendus aux enchères. L'abaissement du plafond dans le cadre de ce système relèverait le niveau de performance environnementale et aurait pour effet de renforcer l'effet d'incitation qu'exerce le marché du carbone. Une réduction des droits de mise aux enchères de l'ordre de 15 % pour l'ensemble de la période 2013-2020, soit l'équivalent de 1,4 milliard de quotas, pourrait suffire. Selon certaines prévisions, les recettes tirées de la mise aux enchères pourraient s'accroître de près d'un tiers car l'augmentation des prix du carbone devrait plus que compenser la réduction de la quantité de quotas vendus. L'utilisation que les États membres feront des revenus supplémentaires tirés de la mise aux enchères aura une incidence sur les investissements dans des solutions d'avenir produisant peu de carbone.
- *Récompenser les plus rapides qui investissent dans les technologies les plus performantes* - Le système d'étalonnage (*benchmarking*) offre la possibilité de repérer ceux qui progressent le plus rapidement en matière d'amélioration de leurs performances et de les récompenser en leur allouant, à titre gratuit, des quotas supplémentaires prélevés dans la réserve de quotas non alloués. Cette solution permettrait de dégager des fonds supplémentaires pour les sociétés désireuses d'innover.

#### *Options technologiques*

La réglementation peut contribuer à la réalisation d'objectifs plus ambitieux en matière de climat, notamment en promouvant le rendement énergétique et l'efficacité des ressources. Cela peut se traduire par l'adoption de normes applicables aux produits, telles que les mesures prises au titre de la directive «Éco-design»<sup>13</sup> et les limites applicables aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules<sup>14</sup>, et la mise en œuvre de la «stratégie numérique pour l'Europe»<sup>15</sup>. Les réseaux intelligents peuvent aider à changer le comportement des consommateurs, à améliorer l'efficacité énergétique et à accroître le taux de pénétration des énergies renouvelables. À titre d'exemple, les compteurs intelligents sont amortis, estime-t-on, en moins de quatre ans grâce à un accroissement de la productivité dû à une meilleure information des consommateurs et aux signaux donnés par les prix de l'énergie sur le marché.

#### *Les taxes sur le carbone*

L'introduction de taxes applicables aux émissions de CO<sub>2</sub> dans les secteurs ne relevant pas du système d'échange de quotas d'émission est une solution simple, fondée sur les mécanismes

---

<sup>13</sup> Directive 2005/32/CE.

<sup>14</sup> Règlement (CE) n° 443/2009.

<sup>15</sup> COM(2010) 245.

de marché, pour promouvoir la réduction des émissions au niveau national ou européen. Adapter le régime fiscal applicable aux carburants ou aux biens de telle sorte qu'il tienne compte de la composante CO<sub>2</sub> est l'une des options que certains États membres appliquent d'ores et déjà, par exemple pour exploiter le fort potentiel de réduction que présente le secteur du chauffage, pour réduire l'intensité de carbone du parc automobile et pour améliorer l'efficacité des transports. L'analyse indique que cette solution pourrait grandement contribuer à atteindre les objectifs revus à la hausse et, selon le niveau et l'éventail d'application, générer des recettes très importantes pour les États membres, qui pourraient être affectées à des investissements visant à réduire les émissions de carbone et créateurs d'emplois au niveau local et favoriser la passation de marchés publics écologiques, comme le prévoit la directive sur la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie<sup>16</sup>.

#### *Utiliser les politiques de l'UE comme vecteurs de réduction des émissions*

L'UE pourrait continuer d'encourager les États membres, les régions et les villes à relever le niveau de leurs investissements dans les technologies à faible émission de carbone en orientant une plus grande part des fonds destinés à la politique de cohésion vers des investissements écologiques. Elle ne ferait ainsi qu'accélérer la tendance actuelle consistant à utiliser les fonds de cohésion de manière plus efficace pour promouvoir les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique et les transports publics. Cela constituerait également une alternative à l'utilisation des unités de quantités attribuées surnuméraires comme moyen de financement, laquelle porte atteinte à l'intégrité écologique du marché du carbone.

Du fait de l'existence de nombreux obstacles commerciaux et réglementaires, les possibilités de réaliser des économies d'énergie restent largement inexploitées. Améliorer le cadre de la politique en matière d'efficacité énergétique serait un moyen efficace de dépasser l'objectif des 20 % de réduction.

Les activités liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie, qui étaient exclues du paquet «Climat et énergie» adopté en 2008, offrent des possibilités supplémentaires de réduction des émissions. En outre, l'entretien et la restauration des puits naturels de carbone est nécessaire pour éviter que les émissions n'augmentent encore. Actuellement, des incertitudes de calcul<sup>17</sup> et la volatilité<sup>18</sup> rendent difficile l'évaluation de la prévisibilité à court terme des activités susvisées, de même que celle de leur contribution à la réalisation des objectifs de l'UE. Cependant, à mesure que se poursuivront les travaux consistant à établir des règles efficaces applicables à ces activités, ces dernières pourraient avec le temps contribuer de manière croissante à l'effort de réduction par l'amélioration des modes de culture et de la gestion forestière. Ainsi, la politique agricole commune pourrait être utilisée en particulier pour inciter les exploitants agricoles et forestiers à adopter des pratiques plus durables et, avec le temps, à contribuer davantage à l'effort de réduction des émissions.

#### *Utiliser le poids des crédits internationaux*

---

<sup>16</sup> Directive 2009/33/CE.

<sup>17</sup> Incertitudes liées, par exemple, à un manque de données ou de méthodes approuvées de mesure du carbone dans les forêts et dans les sols agricoles.

<sup>18</sup> Volatilité due à la forte incidence de la variabilité des conditions météorologiques (par exemple, des tempêtes frappant des peuplements forestiers).



L'UE a été la première à constater que les efforts déployés au-delà de ses frontières pouvaient encourager le secteur privé à agir. Le mécanisme de développement propre (MDP) a donné naissance à plusieurs milliers de projets dans le monde et a souvent abouti à des réductions économiquement avantageuses. Il semble toutefois que ces initiatives se prêtent désormais davantage à la mise en œuvre de projets par les économies émergentes elles-mêmes, et un afflux abondant et prolongé de réductions à moindre coût dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE constitue un frein à l'innovation.

L'une des solutions pour renforcer le poids de l'action de l'UE serait de remplacer une partie de la demande de crédits générés au titre du mécanisme de développement propre par de nouveaux crédits sectoriels<sup>19</sup>. Cela réorienterait le financement par le marché du carbone vers des mesures offrant un potentiel de réduction des émissions de carbone plus élevé (comme par exemple dans le secteur de l'électricité dans les économies en développement les plus avancées), et cette mesure pourrait être liée à l'utilisation de systèmes tels qu'un multiplicateur<sup>20</sup> pour les crédits traditionnels générés au titre du développement propre (comme dans les projets relatifs au gaz industriel). Cela pourrait générer d'importantes réductions supplémentaires dans les pays en développement et contribuer ainsi à l'effort global consenti par l'UE, offrant par là même aux pays les moins développés (PMD) davantage de possibilités de bénéficier du mécanisme de développement propre.

En ce qui concerne les émissions maritimes, l'UE continuera à rechercher un accord international dans le cadre de l'OMI et de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (UN-FCCC). Comme convenu dans le paquet «Climat et énergie», l'UE prendra les dispositions nécessaires pour aller de l'avant si aucun accord de ce type n'est conclu d'ici au 31 décembre 2011.

Des progrès importants ont été accomplis à Copenhague quant à la définition de règles internationales strictes visant à accélérer le rythme de la lutte contre la destruction des forêts tropicales. La coopération entre les pays en développement dans lesquels se trouvent des forêts tropicales, les États membres de l'UE et la Commission devrait être renforcée. L'UE pourrait partiellement remplir les objectifs renforcés grâce à des crédits internationaux de réduction des émissions satisfaisant aux normes appropriées en matière d'intégrité de l'environnement.

### **3.2. LE DEFI DE LA REALISATION DE L'OBJECTIF DES 30 % DE REDUCTION**

Le fait que l'objectif des 20 % de réduction semble aujourd'hui plus facile à atteindre que ce qu'on ne pensait en 2008 a une certaine incidence sur la gageure que représente la réalisation de l'objectif des 30 %. En valeurs absolues, le montant estimé à 70 milliards EUR pour 2020 au début de l'année 2008 suffirait pour permettre à l'UE d'effectuer la moitié du chemin

---

<sup>19</sup> L'article 11 *bis*, paragraphe 5, de la directive relative au système d'échange de quotas d'émission (2009/29/CE) contient la base juridique en vertu de laquelle la Communauté peut conclure des accords avec des pays tiers pour l'attribution de crédits sectoriels dans le cas où les négociations d'un accord international sur le changement climatique n'auraient pas abouti au 31 décembre 2009.

<sup>20</sup> Dans le cas d'un multiplicateur de 2, par exemple, pour chaque tonne émise dans une installation relevant du système d'échange de quotas d'émission, il faudrait restituer deux tonnes de crédits générés au titre du mécanisme de développement propre. De cette manière, chaque crédit généré au titre du mécanisme de développement propre utilisé pour compenser une tonne émise en Europe aurait pour effet connexe d'entraîner une nouvelle réduction d'une tonne dans un pays en développement.

nécessaire pour passer de 20 à 30 % de réduction, dans un contexte où l'économie de l'UE est toutefois plus limitée.

Le coût total additionnel que l'Europe aurait à supporter pour passer de l'objectif actuel des 20 % de réduction à un objectif de 30 % serait d'environ 33 milliards EUR pour 2020, soit 0,2 % du PIB. Selon les estimations, pour parvenir à une réduction de 30 %, il faudrait que le prix du carbone dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE soit d'environ 30 EUR/tonne de CO<sub>2</sub>, ce qui correspond au niveau de prix jugé nécessaire en 2008 pour atteindre l'objectif de réduction de 20 %. Les émissions internes diminueraient de 25 % par rapport aux niveaux de 1990 et le pourcentage restant serait couvert au moyen de quotas prélevés dans la réserve et de crédits internationaux<sup>21</sup>.

Le coût total d'une réduction de 30 % des émissions, comprenant les coûts liés à la réalisation de l'objectif des 20 %, est estimé à 81 milliards EUR, soit 0,54 % du PIB<sup>22</sup>.

Si l'on se souvient qu'au début de l'année 2008, le coût du paquet «Climat et énergie» avait été estimé à 70 milliards EUR ou 0,45 % du PIB pour 2020, on constate que pour atteindre l'objectif de 30 % de réduction, le coût serait majoré de 11 milliards EUR par rapport aux estimations de coût en valeurs absolues du paquet «Climat et énergie» en 2020 établies en 2008.

Les coûts ont certes clairement diminué, mais la baisse de la rentabilité des entreprises et du pouvoir d'achat des consommateurs et l'accès plus limité aux prêts bancaires ont aussi amoindri la capacité de l'UE d'investir dans les technologies à faible intensité de carbone; seuls le retour de la croissance et la prise d'initiatives visant à privilégier la croissance dans ces secteurs permettront de remédier aux conséquences de la crise.

#### *Comment la charge supplémentaire sera-t-elle répartie?*

Il ressort de l'analyse que le secteur de l'électricité est celui qui offre le potentiel de réduction des émissions le plus important en raison des effets conjugués de la maîtrise accrue de la demande et de la diminution des investissements des fournisseurs dans les technologies à forte intensité de carbone. Une grande partie des capacités de production d'électricité vieillissantes devra être remplacée au cours des dix prochaines années; le fait de recourir à des solutions à faible intensité de carbone à cette fin offrirait des possibilités importantes de réduction. Certains des secteurs industriels relevant du système d'échange de quotas d'émission (par exemple, les raffineries) offrent un important potentiel de réduction réalisable dans de bonnes conditions d'économie et d'efficacité. Dans les secteurs concernés par le partage de l'effort, les ménages et les services jouent un rôle majeur dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, et notamment des émissions provenant des installations de chauffage. Dans le secteur agricole, l'expérience acquise dans certains États membres laisse penser que l'on pourrait peut-être encore réduire les émissions de méthane et de protoxyde d'azote provenant de l'agriculture intensive, même s'il convient d'abord d'en évaluer le coût avec précision.

Pour ce qui est de la répartition géographique, le potentiel de réduction des émissions jugé nécessaire pour passer d'un objectif de 20% à un objectif de 30% de réduction est proportionnellement plus élevé dans les États membres pauvres. Il faudra mobiliser des ressources financières publiques et privées pour réduire davantage les émissions sans

<sup>21</sup> Selon les dispositions de la législation en vigueur.

<sup>22</sup> Estimation de coût tenant compte de la réalisation de l'objectif des 20 % d'énergies renouvelables.

compromettre la croissance économique. En ce sens, la politique de cohésion de l'UE constitue un instrument important.

L'analyse montre également qu'en termes relatifs, dans le cas d'un objectif de 30 % de réduction, la répartition rationnelle des efforts entre les secteurs relevant du système d'échange de quotas d'émission et les autres secteurs demeure largement semblable à celle constatée dans le cas de l'objectif de 20 % de réduction. Si l'on passait à un objectif de 30 % en 2020, le plafond d'émission fixé dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission serait de 34 % contre 21 % actuellement par rapport aux niveaux de 2005, tandis que l'objectif global pour les secteurs ne relevant pas du système d'échange serait de 16 %, contre 10 % actuellement par rapport aux niveaux de 2005.

L'analyse qui figure dans le document de travail des services de la Commission qui accompagne la présente communication a été effectuée à l'échelle de l'UE. L'adoption éventuelle d'un objectif de 30 % de réduction exigerait que l'on décide d'une combinaison spécifique d'options concernant la clé de répartition des réductions supplémentaires. Une analyse détaillée de l'incidence au niveau des États membres et des secteurs économiques ne pourra se faire que sur la base d'options spécifiques.

### **3.3. AUTRES EFFETS LIÉS À LA RÉALISATION D'UN OBJECTIF DE 30 % DE RÉDUCTION**

La réalisation d'un objectif de réduction de 30 % ne peut être prise en considération de manière isolée. Outre la mise en œuvre même de cet objectif, on pourra observer différents phénomènes connexes.

À titre d'exemple, les incitations à l'innovation, qui avaient disparu dès lors que l'objectif des 20 % était devenu plus facile à atteindre, devraient réapparaître. Ce point est très important car les technologies à faible intensité de carbone nécessitent généralement une main-d'œuvre plus importante que les secteurs traditionnels et renforcent la sûreté des approvisionnements énergétiques. La mise en œuvre d'un objectif de 30 % de réduction aurait pour effet de réduire les importations de pétrole et de gaz d'environ 40 milliards EUR en 2020, dans l'hypothèse d'un prix du baril de pétrole à 88 USD en 2020. Les investissements seraient donc destinés à promouvoir les emplois dits «verts» dans les technologies à faible intensité de carbone de l'UE, telles que la constitution d'un parc immobilier plus efficace sur le plan énergétique. L'analyse macro-économique montre généralement que les effets sur l'emploi sont globalement limités, même s'il existe des différences sectorielles, mais la situation est tout autre lorsque les recettes tirées des enchères et les taxes sur le carbone sont utilisées à bon escient. Des mesures de recyclage et de perfectionnement de la main-d'œuvre seront également nécessaires, et les systèmes d'enseignement et de formation devront être adaptés à ces nouveaux défis, comme l'explique l'initiative phare de la stratégie «Europe 2020».

#### *Marchés mondiaux des technologies à faible intensité de carbone et avantages associés en matière de qualité de l'air*

Le fait de prendre les devants assurera à l'Europe des retombées durables importantes sur sa compétitivité et lui permettra de conserver une position solide sur un marché mondial des technologies à faible intensité de carbone à la croissance rapide.

La qualité de l'air devrait aussi bénéficier de retombées positives. Si l'objectif des 30 % de réduction était atteint, on aurait besoin de moins d'équipements de lutte contre la pollution pour réduire les autres polluants tels que les particules, le dioxyde de soufre et les métaux

lourds, de sorte que les coûts liés à la réalisation des objectifs de la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique s'en trouveraient diminués d'environ 3 milliards EUR en 2020. L'amélioration de la qualité de l'air aurait également des effets positifs sur la santé qui, selon les estimations, représenteraient entre 3,5 et 8 milliards EUR en 2020<sup>23</sup>. Ces avantages associés ne sont pas pris en compte dans l'estimation des coûts liés à la réalisation d'un objectif de 30 % de réduction.

#### **4. ÉVALUATION DU RISQUE DE FUITE DE CARBONE**

Un aspect important de la politique de l'UE en matière de climat concerne les «fuites de carbone» et la nécessité de les éviter. Il existe un risque, en l'absence d'efforts suffisants au niveau mondial, que des mesures prises au niveau national conduisent à un glissement de parts de marché en faveur d'installations moins performantes à l'extérieur, augmentant ainsi le niveau d'émissions dans le monde. Les avantages et désavantages concurrentiels dépendent bien sûr d'une variété de facteurs en dehors du prix du carbone, mais plus il y a de pays concurrents qui s'engagent à fournir des efforts comparables pour réduire leurs émissions, plus le risque de fuite de carbone diminue. Il est admis dans le paquet «Climat et énergie» que ce risque doit être surveillé, et des mesures de prévention appropriées ont été prévues.

Le fait que le prix du carbone soit moins élevé qu'il n'avait été prévu initialement a des conséquences sur le débat relatif aux fuites de carbone. De plus, en raison de la diminution des émissions, il est probable que les secteurs à forte intensité énergétique qui relevaient déjà du système d'échange de quotas d'émission avant 2013 se trouveront à la fin de la seconde période du système d'échange de quotas d'émission, en 2012, avec un nombre considérable de quotas alloués à titre gratuit non utilisés, qui pourront être reportés sur la troisième phase (2013-2020). Ces secteurs occuperont alors dans une position concurrentielle comparativement plus favorable au niveau mondial que ce que ne prévoyaient les estimations de 2008.

La législation relative au système d'échange de droits d'émission prévoit la présentation d'un rapport d'ici juin 2010 pour examiner la question des fuites de carbone au regard des conclusions des négociations internationales en matière de climat. La poursuite des négociations au sein de la CCNUCC rend difficile une évaluation définitive. Il est cependant évident que la mise en œuvre de l'accord de Copenhague serait un pas dans la bonne direction. L'ensemble des pays développés et les principaux pays en développement – qui forment ensemble le noyau dur de la concurrence pour les industries à forte intensité énergétique de l'UE – se sont pour la première fois officiellement engagés à prendre des mesures concrètes pour réduire leurs émissions.

On estime que l'incidence sur la production de l'objectif de 20 % de réduction de l'UE, dans l'hypothèse où les autres parties mettent en œuvre leurs objectifs les moins contraignants, se limiterait à moins de 1 %, les secteurs des produits chimiques organiques, inorganiques et des engrais étant les plus durement touchés avec une perte de production de 0,5 %, 0,6 % et 0,7 % respectivement. Seul le secteur «autres produits chimiques» subirait une perte plus lourde (2,4 %). Comparé à l'hypothèse d'une mise en œuvre unilatérale par l'UE de son objectif de 20 %, certains secteurs à forte intensité énergétique de l'UE se trouveraient dans une position légèrement plus favorable, alors que pour d'autres secteurs cela ne ferait aucune différence. Étant donné les incertitudes qui accompagnent la mise en œuvre de l'accord de Copenhague,

---

<sup>23</sup> Ce qui contribuera à la réalisation des objectifs de la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique – COM(2005) 466.

la Commission estime que les mesures sur lesquelles un accord a déjà été trouvé pour aider les industries à forte intensité énergétique (quotas alloués à titre gratuit et accès aux crédits internationaux) sont toujours justifiées pour le moment.

#### *Passer à un objectif de 30 % de réduction*

L'analyse macroéconomique montre qu'une augmentation de l'effort de l'UE à 30 %, tandis que les autres parties se borneraient à respecter leurs objectifs les moins ambitieux, par rapport au paquet «Climat et énergie» aurait des conséquences limitées sur la production des industries à forte intensité énergétique de l'UE, pour autant que les mesures spéciales prévues pour ces industries restent en place. On estime que porter l'objectif de l'UE à 30 % entraînerait une perte de production supplémentaire d'environ 1 % pour les métaux ferreux et non ferreux, pour les produits chimiques et pour d'autres industries énergivores comparé à un objectif de 20%. Les incidences pour les secteurs des produits chimiques organiques et inorganiques, des engrais et des «autres produits chimiques» s'élèveraient alors à 0,9 %, 1,1 %, 1,2 % et 3,5 % respectivement. Le risque de fuite de carbone diminuerait à mesure que les principaux partenaires commerciaux appliqueraient leurs engagements les plus contraignants.

L'observation des fluctuations d'émissions des industries à forte intensité énergétique n'a jusqu'à présent pas permis de tirer de conclusions quant à la mesure dans laquelle la politique sur le climat de l'UE influe sur la délocalisation d'activités économiques en dehors de l'Europe. D'une part, les émissions des secteurs énergivores ont considérablement diminué ces dernières années. Les quotas alloués à titre gratuits qui n'ont pas été utilisés ont été monétisés. D'autre part, l'investissement dans les technologies à faible intensité de carbone dans les secteurs à faible intensité énergétique a renforcé leur productivité globale.

Dans certains cas, les fuites de carbone peuvent entraîner d'autres effets que la perte de compétitivité. Pour certains États membres à la périphérie de l'Union qui sont géographiquement proches de pays tiers, elles peuvent avoir des effets en matière de sécurité énergétique. C'est le cas, par exemple, des États baltes, du fait de la situation unique de leurs marchés de l'électricité. C'est l'une des raisons pour lesquelles le système d'échange de quotas d'émission a déjà prévu une exemption optionnelle et partielle de mise aux enchères intégrale pour ces pays. Des investissements dans le réseau de transport peuvent aider à réduire les risques en matière de sûreté des approvisionnements dans le secteur de l'électricité. En outre, la Commission suivra de près l'évolution de la situation et pourra, si nécessaire, prendre des mesures pour favoriser la sûreté dans ce secteur et assurer une concurrence équilibrée sur les marchés de l'électricité.

#### *Options pour faire face aux fuites de carbone*

Le principal problème en matière de fuites de carbone est la différence concurrentielle entre l'UE et les pays tiers. Il existe trois manières de faire face à ce problème: en apportant un soutien plus grand aux industries à forte intensité énergétique en continuant à leur allouer des quotas à titre gratuit, en augmentant les coûts d'importation pour compenser l'avantage dont jouissent les pays qui n'appliquent pas de politique de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ou en prenant des mesures pour que les autres pays fournissent un effort d'un niveau proche de celui consenti par l'UE.

Étant donné les incertitudes qui entourent les engagements pris à Copenhague, le passage à un objectif de réduction de 30 % pourrait s'accompagner de mesures complémentaires. Ces

mesures auraient aussi pour effet de pousser les pays à relever le niveau de leur engagement dans un accord international.

Le moyen le plus évident de contribuer à uniformiser les règles du jeu par une action au sein de l'UE est de maintenir l'allocation de quotas à titre gratuit.

Comme le prévoit la législation en vigueur, il serait également possible *d'inclure les importations dans le système d'échange de quotas d'émission*. Des propositions spécifiques ont été faites en ce sens qui ont conduit à l'intégration des activités aériennes dans le système susmentionné. Dans ce scénario, des quotas devraient être achetés sur le marché pour couvrir les émissions de certaines marchandises importées. Des propositions similaires sont actuellement à l'étude aux États-Unis et il serait naturellement souhaitable que de telles initiatives soient prises conjointement avec des partenaires de ce type.

Cela soulève des questions plus larges concernant la politique commerciale de l'UE et plus généralement son intérêt dans un système commercial ouvert: un certain nombre d'économies émergentes ont déjà exprimé des inquiétudes sur ce point et il convient de reconnaître que les efforts des pays développés et des pays en développement ne suivront pas le même rythme. Par ailleurs, il faut tenir compte des effets qu'aurait l'augmentation des coûts d'importations d'intrants pour les fabricants de l'UE. De plus, une telle mesure pourrait potentiellement être contournée: les importations de l'UE pourraient provenir des producteurs de pays tiers les plus «propres», dont la production «moins propre» serait réservée à un usage national.

L'intégration des importations dans le système d'échange de quotas d'émission en soi devrait être soigneusement préparée afin de s'assurer que le système est compatible avec les règles de l'OMC. Il pourrait être difficile de mettre en œuvre un système qui cherche à définir en détail la teneur en carbone de chaque catégorie de marchandises, mais ce niveau de précision pourrait être nécessaire: cela signifie que le système pourrait au mieux être envisageable pour un nombre limité de marchandises standardisées, comme le ciment ou l'acier. De plus, il faudrait définir une teneur moyenne en carbone UE pour chaque catégorie de marchandises. Cela représenterait une charge administrative et nécessiterait de trouver un accord sur cette valeur moyenne, ce qui exigerait sans doute un processus difficile et très long. En outre, il serait difficile de vérifier le niveau de performance de différentes installations dans les pays tiers sans un système de suivi et de notification très sophistiqué dans ces installations.

Plusieurs moyens permettraient à une action de l'UE d'aider à *rapprocher les mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des autres pays des mesures prises par l'UE*, réduisant l'écart concurrentiel entre les industries à forte intensité énergétique. Cela permettrait d'éviter les phénomènes de «cavaliers seuls» et la concurrence déloyale des pays tiers.

Par exemple, l'UE devrait envisager d'appliquer une approche plus ciblée de la nature et de la reconnaissance des crédits internationaux dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission. Les différentes options consistent à redoubler d'efforts pour progresser vers des crédits sectoriels reposant sur des seuils de crédit ambitieux (excepté pour les pays les moins avancés) et à restreindre l'utilisation de crédits du mécanisme de développement propre générés dans les secteurs à forte intensité énergétique (acier, ciment et aluminium) dans les pays tiers qui ne font pas partie des pays les moins avancés. Il conviendrait également d'envisager une consolidation de l'intégrité environnementale des crédits du mécanisme de développement propre provenant des pays qui ne participent pas de manière adéquate aux efforts internationaux en matière de climat. Une option prometteuse consisterait pour ce faire

à appliquer un coefficient multiplicateur, par exemple en prévoyant que deux crédits du mécanisme de développement propre seraient rendus pour une tonne de CO<sub>2</sub> émise dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission. Ces idées pourraient s'inscrire dans des accords bilatéraux relatifs aux crédits sectoriels qui seraient passés entre l'UE et un certain nombre de pays tiers. Par exemple, l'UE prendrait l'engagement de soutenir un projet pilote en vue d'un accord UE/Chine de crédits sectoriels pour l'acier.

D'autres approches consisteraient à ce que l'UE fournisse des efforts accrus pour aider ses partenaires à atteindre son propre niveau d'action en matière de climat et à réduire les écarts concurrentiels. Dans le cas des pays en développement et émergents, cela passerait par des transferts de technologie. Pour les partenaires plus développés, l'évolution rapide d'un marché international du carbone couvrant dans un premier temps les secteurs à plus forte intensité énergétique dans le monde rendrait inutile l'adoption de mesures spéciales.

## **5. CONCLUSION**

Depuis que l'UE a adopté des décisions historiques en matière de lutte contre le changement climatique en 2008, la crise économique a entraîné des changements fondamentaux dans le paysage politique et économique de l'UE dans lequel s'inscrit la politique de l'UE dans le domaine. La pression sur l'économie de l'Union est intense. Quoi qu'il en soit, l'Union a raison de maintenir un engagement solide en faveur d'une action pour lutter contre le changement climatique. Contenir l'élévation de la température mondiale reste l'un des plus grands défis auxquels doit faire face la génération actuelle. L'UE a été la première à montrer que des mesures concrètes et efficaces pouvaient être prises pour renverser la tendance des émissions de gaz à effet de serre à augmenter sans pour autant freiner la croissance économique. Elle restera à l'avant-garde des efforts internationaux en mettant en œuvre le paquet «Climat et énergie».

La mise en œuvre de mesure de réduction des émissions de gaz à effet de serre joue un rôle moteur dans la modernisation de l'économie européenne, en canalisant les investissements et l'innovation vers des secteurs à fort potentiel de croissance et d'emploi dans le futur. Comme il est inscrit dans la stratégie «Europe 2020», assurer une prospérité durable pour l'avenir est un point essentiel de toute stratégie crédible.

La présente communication a montré comment l'évolution de la situation mondiale a modifié les objectifs fixés en 2008. Si le coût absolu de la mise en œuvre de l'objectif de 20 % de réduction d'émissions a diminué, soulageant les entreprises qui livrent la bataille de la reprise, il se pourrait aussi que l'efficacité d'un objectif à 20 % en tant que vecteur de changement se trouve diminuée. Ceci à un moment où les contraintes économiques sont nombreuses, tant pour les gouvernements que pour les entreprises.

Il est donc important d'analyser les conséquences directes d'un éventuel passage à l'objectif de 30 de réduction d'émissions. La décision politique de changer ainsi d'objectif ne peut être prise sans tenir compte du contexte international. À l'heure actuelle, les conditions nécessaires à ce changement d'objectif ne sont pas réunies, mais il faut également prendre pleinement conscience des conséquences économiques qu'une telle décision entraînerait dans l'Union. Tant le contexte international que l'analyse économique donnent à penser que le passage à l'objectif de 30 % devrait rester une option viable pour l'UE: nous devrions être prêts à agir dès que les conditions permettront de prendre cette décision.

Entretemps, nous devons redoubler nos efforts pour collaborer avec nos partenaires internationaux et les encourager afin que nous puissions atteindre le niveau d'ambition nécessaire pour que les efforts mondiaux garantissent la limite au changement climatique envers laquelle nous sommes tous engagés à agir.

La Commission continuera de suivre la situation, et notamment de surveiller la compétitivité de l'industrie de l'UE par rapport à celle de ses principaux concurrents internationaux, en particulier ceux qui n'ont pas encore entrepris d'action convaincante en matière de lutte contre le changement climatique. De plus, la Commission actualisera son analyse en tenant compte de l'évolution de la situation et des négociations internationales en matière de climat, afin d'apporter des éléments d'information au débat en cours au Conseil et au Parlement européen sur le contenu de la présente communication.



## **ANNEXE 2 : note du MDDI concernant le Conseil** **« Environnement » du 11 juin 2010**

Les ministres de l'environnement ont pris acte de l'état des travaux sur quatre propositions législatives, à savoir

- déchets électriques et électroniques
- restriction de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques
- mise sur le marché et utilisation des produits biocides
- normes de performance en matière d'émissions pour les nouveaux véhicules commerciaux légers dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers.

### **Déchets électriques et électroniques / Restriction de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques**

En date du 3 décembre 2008, la Commission européenne a adopté une proposition de directive sur les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) et une proposition de directive sur la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques. Les directives proposées visent à faire face au flux en augmentation rapide des déchets d'équipements électriques et électroniques; elles complètent les mesures communautaires concernant la mise en décharge et l'incinération des déchets. Grâce à l'augmentation du recyclage des équipements électriques et électroniques prévue par la proposition de directive sur les DEEE, on limitera la quantité totale de déchets devant faire l'objet d'une élimination finale. Il incombera aux producteurs de reprendre et de recycler les équipements électriques et électroniques. Cela les incitera à concevoir les équipements électriques et électroniques de façon à les rendre moins polluants, compte tenu dûment des aspects relatifs à la gestion des déchets. Les consommateurs pourront se défaire gratuitement de leurs vieux équipements. Pour empêcher la production de déchets dangereux, la proposition de directive sur la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques prévoit le remplacement de différents métaux lourds et de retardateurs de flammes bromés dans les nouveaux équipements électriques et électroniques à partir du 1er janvier 2008.

La directive sur les DEEE, qui repose sur l'article 175 du traité, couvrira tous les équipements électriques et électroniques utilisés par les consommateurs et qui ne sont actuellement pas traités avant d'être brûlés dans des incinérateurs ou mis en décharge<sup>24</sup>. Elle couvre également une large gamme d'équipements électriques et électroniques utilisés à des fins professionnelles, tels que le matériel des technologies de l'information (TI) et des télécommunications, qui n'est pas suffisamment recyclé à l'heure actuelle.

La directive sur les déchets électroniques complète le droit communautaire sur l'élimination des déchets, notamment les directives sur la mise en décharge et l'incinération des déchets, et suit l'exemple d'autres directives particulières sur d'autres flux de déchets, telles que la directive sur les véhicules en fin de vie, qui vient d'être adoptée. Étant donné qu'à l'heure actuelle plus de

<sup>24</sup>

Tels que les gros appareils électroménagers (frigos, machines à laver, etc.), les petits équipements électroménagers (grille-pain, sèche-cheveux, etc.), les jouets, les postes de télévision, les magnétoscopes....

90 % des déchets électroniques sont éliminés ou broyés sans le moindre traitement préalable, la dépollution et un recyclage adéquat de ces déchets sont les principaux objectifs de la proposition. Un traitement préalable et un recyclage adéquats ne sont toutefois possibles que s'il existe un ramassage sélectif des déchets électroniques. En conséquence, les États membres devront organiser ce ramassage auprès des ménages. Les producteurs devront alors emporter les déchets à partir d'installations de ramassage désignées. De là, les déchets devront être envoyés dans des installations de traitement agréées, où le traitement des déchets pourra continuer conformément aux normes fixées par la directive. Les normes de traitement prévoient des pourcentages minimaux de valorisation de ces déchets. Ces pourcentages seront appliqués avant 2006 au plus tard. Le taux de valorisation devra se situer entre 70 et 90 % selon les catégories de produits.

Conformément au principe du pollueur-payeur, les producteurs doivent organiser et financer le traitement, la valorisation et l'élimination des déchets. L'entrée en vigueur de l'obligation de financer sera repoussée de cinq ans de façon à réduire l'impact pour les producteurs de l'exigence de financement concernant les déchets provenant de produits mis sur le marché avant l'entrée en vigueur de la législation ("déchets historiques").

La directive proposée sur la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques, qui repose sur l'article 95 du traité, introduit une exigence de substitution pour les substances contenues dans les équipements électroniques qui posent les plus graves problèmes environnementaux au cours de l'élimination et du recyclage de ces déchets. Cette exigence soutiendra les efforts déployés actuellement en vue de remplacer ces substances par d'autres moins dangereuses. Conformément à la directive sur les véhicules en fin de vie, les substances visées sont les métaux lourds, le plomb, le mercure, le cadmium et le chrome hexavalent.

En outre, deux types de retardateurs de flammes bromés, le PBB et le PBDE, doivent être remplacés avant le 1er janvier 2008. Le remplacement du PBB et du PBDE ne doit pas conduire à un affaiblissement des normes anti-incendie. En conséquence, la directive prévoit des exemptions à l'exigence de substitution dans les cas où une telle substitution est impossible.

Pour ce qui est de la directive DEEE, les principaux points en discussion concernent le champ d'application, le taux de collecte séparée ainsi que la définition et le rôle du producteur.

La présidence ES ayant réussi à consolider la notion de producteur – ceci à l'opposé de ce que la Commission avait préconisé dans sa proposition – les deux problèmes majeurs auxquels aura à faire face la présidence BE sont le champ d'application, y compris les exclusions, et le taux de collecte séparée.

Pour ce qui est de la directive ROH's, les principaux points en discussion concernent le champ d'application, la liste de substances interdites et les exemptions à l'interdiction. Les deux problèmes majeurs auxquels aura faire face la présidence BE sont les exclusions ainsi que la liste des substances interdites, y compris les critères de révision.

### **Mise sur le marché et utilisation des produits biocides**

En juin 2009, la Commission a présenté une proposition de règlement qui vise à renforcer la protection contre les biocides.

La proposition de règlement prévoit, tout d'abord, une élimination progressive des substances les plus dangereuses (comme celles pouvant causer des cancers ou des problèmes de fertilité)

en privilégiant, si possible, l'utilisation de substances alternatives. Ce texte prévoit également d'intégrer de nouvelles règles pour certains objets (meubles, vêtements, etc.) qui sont traités avec des biocides et qui ne sont, à ce jour, pas couverts par la législation existante. Sur ce dernier point, ces produits ne pourront être traités qu'avec des biocides autorisés et seront étiquetés de manière à ce que les consommateurs puissent effectuer leur choix en toute connaissance de cause.

La proposition de règlement prévoit, ensuite, une simplification des procédures existantes afin d'inciter les entreprises à développer des produits plus sûrs contre les parasites nuisibles et les microbes.

Enfin, la proposition de règlement prévoit de mettre en place une autorisation centralisée des biocides afin de promouvoir l'utilisation de ceux qui présentent un risque faible au sein de l'Union européenne

### ***Débat d'orientation Conseil environnement du 22 décembre 2009***

Le débat s'est concentré sur les principales modifications apportées par la refonte législative exposées ci-après.

#### **– Procédure d'autorisation centralisée**

Un soutien large, presque unanime, s'est manifesté en faveur du principe de l'autorisation centralisée des produits, option venant s'ajouter au système en vigueur d'autorisations nationales assorties d'une reconnaissance mutuelle. Certains ont toutefois fait valoir qu'il faut maintenir les procédures nationales afin de prendre en compte les conditions particulières d'utilisation dans les différents Etats membres.

En ce qui concerne le champ d'application de la procédure d'autorisation centralisée, les vues étaient assez variées. Certains Etats membres proposaient que les produits associant faible risque et faible exposition, ainsi que d'autres produits caractérisés par une faible exposition y soient inclus, tandis que d'autres soutenaient la proposition de la Commission de commencer avec les nouvelles substances actives et les produits à faible risque et que d'autres suggéraient encore d'autres solutions.

Il a également été souligné qu'une procédure d'autorisation centralisée ne doit pas causer une charge excessive pour les PME, notamment sous la forme de redevances.

#### **– Critères d'exclusion**

Un grand nombre de délégations se sont félicitées de la proposition de la Commission de fixer des critères permettant de recenser les substances actives dont l'utilisation dans les produits biocides serait interdite en raison de leurs propriétés intrinsèques de danger. Les délégations et la Commission ont décidé que les risques environnementaux devraient être ajoutés à la liste des critères d'exclusion. En outre, un large accord s'est dégagé pour que des substances actives satisfaisant aux critères d'exclusion puissent être autorisées lorsque certains critères sévères de risque ou de nature socio-économique sont remplis.

#### **- Articles et matériaux traités**

Les délégations ont marqué leur accord sur l'inclusion dans le champ d'application du règlement de tous les articles et matériaux traités avec des produits biocides ou qui en comprennent, tels que les meubles, les textiles et les matières entrant en contact avec les denrées alimentaires. Un large accord s'est également dégagé pour exiger que les articles dont la fonction primaire est d'être biocides soient autorisés en tant que produits biocides. Toutefois, certaines délégations ont souligné la nécessité d'adopter une approche pratique et proportionnée, notamment en ce qui concerne l'étiquetage.

A part les thèmes ayant fait l'objet du débat d'orientation, les principaux points en discussion concernent les conditions et modalités de l'autorisation communautaire et le rôle de l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA).

### **Normes de performance en matière d'émissions pour les nouveaux véhicules commerciaux légers dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers**

La Commission européenne a présenté le 28 octobre 2009 une proposition visant à réduire à 175 grammes par kilomètre les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers (camionnettes). La proposition sera mise en œuvre progressivement entre 2014 et 2016 et comporte un objectif plus lointain de réduction des émissions à 135 g/km d'ici à 2020. La forme de la proposition est semblable à celle des propositions relatives aux voitures particulières adoptées à la fin de 2008. Il s'agit de l'un des derniers éléments manquants de la stratégie européenne visant à optimiser la consommation de carburant des véhicules utilitaires légers, qui sont responsables d'environ 15 % des émissions totales de carbone de l'UE. La proposition insiste sur la détermination de l'UE à mettre en place des mesures concrètes pour respecter ses engagements en matière d'émissions de gaz à effet de serre dans la perspective de la conférence de Copenhague sur le climat.

Comment fonctionnera ce texte législatif?

La législation en projet s'inspire largement du règlement relatif aux émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières. Elle prévoit une réduction progressive à 175 g/km, de 2014 à 2016, des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des camionnettes neuves. À long terme, elle vise une réduction des émissions moyennes à 135 g/km d'ici à 2020. Les limites d'émission sont fixées en fonction du poids du véhicule, selon une courbe de valeurs limites. La courbe est définie sur la base d'une moyenne de 175 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre pour l'ensemble du parc automobile. Les constructeurs devront garantir que les véhicules mis en circulation dans l'UE à partir de 2014 – à raison de 75 % du total des véhicules – présenteront des émissions moyennes qui se trouveront sous la courbe des valeurs limites. En 2015, ce pourcentage passera à 80 % et, dès 2016, 100 % du parc automobile devra respecter la moyenne. Seule la moyenne du parc automobile est réglementée. Les constructeurs conserveront donc la possibilité de fabriquer des véhicules dont les émissions sont supérieures à la courbe des valeurs limites si celles-ci sont compensées par celles d'autres véhicules qui se trouvent sous la courbe.

#### Quels sont les véhicules concernés?

La proposition concerne les camionnettes, qui représentent environ 12 % du marché des véhicules utilitaires légers, c'est-à-dire les véhicules destinés au transport de marchandises dont le poids ne dépasse pas 3,5 t (essentiellement les camionnettes et les camionnettes apparentées aux voitures, ou catégorie N1), et qui pèsent moins de 2 610 kg à vide. Les États membres contrôleront chaque année les progrès réalisés par les constructeurs sur la base des données d'immatriculation des nouveaux véhicules.

Y aura-t-il des sanctions pour les constructeurs?

La proposition incite les constructeurs à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en instaurant le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires si les valeurs d'émission moyennes dépassent la courbe des valeurs limites. Cette prime sera calculée, pour les véhicules mis en circulation par le constructeur, en fonction du nombre excédentaire moyen de grammes par kilomètre (g/km) par rapport à la courbe, multiplié par le nombre de véhicules. Au cours d'une période initiale allant jusqu'en 2018, le montant de la prime s'élèvera à 5 EUR pour le premier g/km au-dessus de la

courbe, 15 EUR pour le deuxième g/km, 25 EUR pour le troisième et 120 EUR pour chaque g/km supplémentaire au-dessus de la courbe des valeurs limites. À partir de 2019, le premier g/km coûtera 120 EUR par véhicule. Ce montant est plus élevé que celui appliqué aux voitures (95 EUR) en raison des différences de coût de mise en conformité. Les constructeurs devraient respecter l'objectif fixé dans la proposition. Ils éviteront ainsi de lourdes sanctions.

#### La compétitivité grâce à la flexibilité

Cette proposition vise à préserver la compétitivité de l'Europe en encourageant le développement de technologies automobiles de pointe. Afin de favoriser toutes les innovations, il est prévu un mécanisme d'octroi de crédits aux véhicules équipés d'innovations qui réduisent les émissions mais ne sont pas couvertes par la procédure normale d'essai d'émissions de CO<sub>2</sub>. Par ailleurs, les véhicules présentant des taux d'émissions extrêmement faibles (inférieurs à 50 g/km) bénéficieront d'incitations supplémentaires jusqu'en 2008.

La proposition contient un certain degré de flexibilité. Les constructeurs peuvent se rassembler en groupements et agir conjointement pour atteindre les objectifs spécifiques d'émissions. Les constructeurs indépendants qui vendent moins de 22 000 véhicules par an peuvent également demander à la Commission de leur fixer un objectif individuel.

#### ***Conseil environnement 15 mars 2010 : débat d'orientation***

Les ministres ont été invités à se prononcer sur les questions suivantes:

– *Acceptez-vous l'objectif à long terme de 135 g de CO<sub>2</sub>/km en 2020, pour autant que sa viabilité soit confirmée par une réévaluation de la situation?*

Un large accord s'est dégagé en faveur d'un objectif à long terme, pour autant que sa viabilité soit confirmée par une analyse d'impact, étant donné qu'il conférerait une sécurité en matière de programmation et offrirait des avantages concurrentiels au secteur automobile, tout en garantissant une baisse des émissions. Un groupe de délégations a également souligné l'importance d'un tel objectif dans le cadre de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE et a mis l'accent sur le caractère ambitieux du projet de règlement. Certaines délégations ont demandé que son champ d'application soit étendu aux minibus et aux véhicules utilitaires plus lourds. D'autres délégations ont fait valoir qu'il était difficile d'atteindre l'objectif de 135 g CO<sub>2</sub>/km d'ici 2020 et ont demandé un délai supplémentaire, compte tenu de la durée des cycles d'investissement dans le secteur automobile.

– *Considérez-vous que les mécanismes de flexibilité prévus par la proposition sont de nature à assurer l'équilibre nécessaire entre la nécessité de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et la faisabilité des objectifs du texte?*

Plusieurs ministres ont demandé la suppression de la réalisation progressive de l'objectif entre 2014 et 2016 afin de réduire plus rapidement les émissions. D'autres ont demandé que la phase de réalisation progressive soit prolongée jusqu'en 2017 afin de tenir compte des cycles de développement des produits dans le secteur. Les ministres ont soutenu le principe d'une dérogation applicable aux petits constructeurs.

Les ministres de l'environnement ont adopté une série de conclusions ayant trait

- aux forêts : « préparer les forêts au changement climatique. Protection des forêts et information sur les forêts dans l'UE »

- à la conférence des Nations –unies sur le développement durable (2012)
- à la COP 5 servant de réunion des parties (COP/MOP 5) au Protocole de Carthagène sur la prévention des risques biotechnologiques
- à la pénurie d'eau, la sécheresse et l'adaptation au changement climatique.

*Ad forêts* : Les conclusions reposent essentiellement sur le *Livre vert* présentant différentes approches possibles pour l'UE en ce qui concerne la protection des forêts et l'information relative aux ressources forestières et à l'état de ces ressources. La Commission se fondera sur les réponses reçues du public, des États membres, des institutions de l'UE et des autres parties intéressées à la consultation sur le Livre vert pour décider si des mesures supplémentaires s'imposent au niveau européen.

Le Livre vert expose les principaux problèmes qui touchent les forêts européennes. Il présente les systèmes d'information existants sur les forêts et les instruments disponibles pour assurer la protection des forêts, et soulève une série de questions à examiner dans le cadre de l'élaboration de solutions stratégiques futures. Ce document s'inscrit dans la continuité du Livre blanc sur l'adaptation au changement climatique, adopté par la Commission en avril 2009. La politique forestière relevant principalement de la compétence des États membres, il convient d'axer le débat sur la manière dont le changement climatique modifie la donne en matière de gestion et de protection des forêts en Europe et sur l'orientation à imprimer à la politique de l'UE pour accroître sa contribution aux initiatives mises en oeuvre par les États membres.

Les conclusions visent principalement l'amélioration des systèmes d'information sur les forêts : la nécessité d'une information comparable au niveau européen ; la collecte au niveau européen d'informations rassemblées par les EM, ceci à travers des systèmes existants tel le « European Forest Data Centre » ; la nécessité du développement de la surveillance et de l'information dans l'UE, en se basant sur les structures et processus existants.

*Ad DD* : Les conclusions font suite à la PrepCom 1 (1<sup>er</sup> comité préparatoire), qui s'est déroulée à New York en date du 17-19 mai 2010.

L'objectif des conclusions de procédure est d'envoyer un message politique, qui réaffirme l'engagement au processus de l'UE et de ses EM.

La Commission entend présenter une communication afférente pour la fin de l'année 2010.

Les deux thèmes à l'ordre du jour de la Conférence en 2012 sont « green economy in the context of sustainable development and poverty eradication » et « institutional framework for sustainable development ».

Les ministres de l'environnement sont globalement d'accord pour un renforcement de la gouvernance internationale, tout particulièrement à travers une organisation renforcée en matière environnementale : la structure actuelle c'est-à-dire le Programme des Nations –Unies pour l'environnement (PNUE) est jugée insuffisante.

*Ad Protocole de Carthagène* : Les conclusions ont trait aux priorités de l'UE pour la COP/MOP 5 qui se déroulera à Nagoya, Japon, 11-15 octobre 2010) ; la COP 5 à la Convention sur la diversité biologique servira de 5<sup>ième</sup> réunion des parties au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques.

A part les négociations en cours en vue d'un régime international contraignant en matière de responsabilité et de réparation des dommages résultant des mouvements transfrontières d'organismes vivants modifiés (OVM), il y a lieu notamment d'adopter un plan stratégique, qui soit cohérent avec le plan stratégique de la Convention sur la diversité biologique de promouvoir l'évaluation et la gestion des risques, en prenant en compte les spécificités des écosystèmes d'encourager un recours accru au Biosafety Clearing House (BCH), en vue d'améliorer l'échange d'expérience sur la mise en œuvre du Protocole.

*Ad pénurie d'eau et sécheresse* : Les conclusions reposent essentiellement sur une série de réunions organisées dans le passé, tout particulièrement une conférence qui s'est tenue en la matière en Espagne, en février 2010.

Sans préjudice des rapports et stratégies escomptés en 2012 et ayant trait respectivement à la mise en œuvre de la directive cadre « eau » et à l'adaptation au changement climatique, les conclusions en question rappellent les conclusions d'octobre 2007 qui ont invité la Commission à réviser et à développer davantage à l'horizon 2012 la stratégie UE de 2007 sur la pénurie d'eau et la sécheresse.

Les conclusions relèvent l'opportunité d'une stratégie UE « eau », à présenter par la Commission pour 2012 : « Blue –print for Europe's Water ». En outre, elles appuient le développement de l'observatoire UE « sécheresse » en liaison étroite avec les structures et activités existantes.

Les ministres ont mené un échange de vues sur la communication de la Commission « Analyse des options envisageables pour aller au-delà de l'objectif de 20% de réduction des émissions de gaz à effet de serre et évaluation du risque de fuites de carbone »

La communication de la Commission fait suite aux conclusions du Conseil du 15 mars, qui demandaient la réalisation d'une étude sur les coûts et les avantages de l'offre conditionnelle de l'UE de s'engager à réduire ses émissions de 30 % ainsi que d'une analyse de la comparabilité des réductions proposées par les autres parties dans les négociations internationales. Le débat du Conseil devrait orienter la prochaine étude de la Commission sur les options stratégiques et sur leurs coûts et avantages.

Par ailleurs, comme le prévoit la directive sur le système d'échange de quotas d'émission, le document de la Commission évalue également la situation des secteurs grands consommateurs d'énergie après la conférence de l'ONU sur le climat qui s'est tenue en décembre dernier. Dans ce contexte, les ministres débattront également des moyens de réduire le risque de fuite de carbone, soit la possibilité que des entreprises européennes déménagent vers des pays imposant des normes environnementales et de réduction des émissions moins strictes, nuisant de ce fait tant à l'environnement qu'à la compétitivité de l'UE.

Dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission, les secteurs exposés à un risque important de fuite de carbone ont droit à une allocation de quotas d'émission à titre gratuit. Le

volume total des quotas alloués à titre gratuit ne peut toutefois pas dépasser un niveau de référence ambitieux calculé à partir de la performance moyenne des 10% d'installations les plus efficaces dans l'UE pour les années 2007-2008. Si les émissions d'une installation dépassent ce niveau, celle-ci devra acquérir des quotas d'un niveau correspondant à ses émissions effectives. Les secteurs qui relèvent de ces dispositions ont été énumérés dans une décision de la Commission (JO L 1 du 5.1.2010). La directive sur le système d'échange de quotas d'émission exige la présentation d'un rapport sur ces dispositions pour le 30 juin 2010 afin de vérifier si elles sont toujours adéquates compte tenu des résultats des discussions de Copenhague.

Dans une lettre datée du 28 janvier 2010, l'UE et ses États membres se sont associés à l'accord de Copenhague négocié en décembre et ont présenté leurs objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020: l'UE dispose déjà d'une législation qui garantit d'ici 2020 une réduction de 20% par rapport aux niveaux de 1990. Elle maintient son offre conditionnelle d'une réduction de 30%, pour autant que d'autres pays développés prennent l'engagement de parvenir à des réductions comparables de leurs émissions et que les pays en développement contribuent à l'effort de manière appropriée.

Des conclusions afférentes – adoptées à l'unanimité - demandent à la Commission de procéder à une analyse approfondie des implications d'un objectif de réduction porté à 30% à l'horizon 2020.

Le ministre Claude WISELER a salué la communication comme un excellent point de départ devant mener, le moment venu, à une décision de porter l'objectif communautaire de 20% à 30%. Il s'agit maintenant d'approfondir les analyses politiques concernant les objectifs de réduction des pays industrialisés et l'analyse de l'impact d'une augmentation de l'objectif au niveau de chaque Etat membre et des différents secteurs économiques. Il a souligné l'importance d'efforts comparables par les autres pays, notamment les Etats Unis et les pays émergents.

IV. La Commission a présenté sous point divers sa communication en matière de gestion des biodéchets (cf note pour la Commission du DD du 9 juin 2010).

V. Sous point divers, la délégation FR a interrogé la Commission sur la politique qu'elle entend mener en matière d'OGM. (cf point I)



25

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 05 mai 2010

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 28 avril 2010
2. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
  - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
  - Poursuite de l'examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6114 Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004
  - 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
  - 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
  - 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés
    - Désignation d'un rapporteur
    - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. Divers

\*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Georges Gehl, M. Tom Schram, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Georges Molitor, de l'Administration des Ponts et Chaussées,

Mme Martine Kemmer, M. Robert Schmit, de l'Administration de l'Environnement,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. André Hoffmann

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

## **1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 28 avril 2010**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 28 avril 2010 est adopté.

## **2. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées**

Monsieur le Président rappelle qu'au cours de la réunion du 28 avril dernier, la Commission du Développement durable avait entamé l'examen du projet de loi sous rubrique et de l'avis du Conseil d'Etat afférent, mais qu'elle n'avait pas pris de décision définitive quant à la teneur à donner au texte de la future loi, car elle souhaitait d'abord obtenir des réponses à certaines questions qui s'étaient posées au cours des débats.

La Commission entame donc l'examen des articles du projet de loi, à la lumière des explications de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

### Article 1<sup>er</sup>

Dans son avis du 23 mars 2010, le Conseil d'Etat s'était déclaré d'accord avec la possibilité de faire intervenir l'Administration des Ponts et Chaussées dans la conception et la réalisation de travaux pour compte de communes ne disposant pas des services techniques adéquats. Il insistait cependant pour que ces interventions fassent l'objet d'une facturation mettant les frais de l'intervention à charge des bénéficiaires réels et pour que l'article 1<sup>er</sup> crée la base légale afférente. Lors de la réunion du 28 avril dernier, les membres de la Commission du Développement durable ont eu un échange de vues en la matière et, à défaut de compromis, ont décidé d'écouter la prise de position de Monsieur le Ministre sur ce point.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique que, dans le texte déposé par le Gouvernement, il n'a pas été fait mention de la facturation aux communes, car les travaux visés sont plutôt apparentés à une aide de l'Administration des Ponts et Chaussées aux communes ne disposant pas de service technique et n'est jamais facturé. Les seuls travaux qui sont facturés sont des travaux de géologie ou de mise en place de pancartes pour des manifestations commerciales. Monsieur le Ministre précise en outre que le système actuel n'a jamais créé de problèmes, de complications ou de rivalités entre communes.

Après un bref échange de vues, il est finalement décidé d'ajouter un alinéa *in fine*, afin de donner suite aux remarques du Conseil d'Etat concernant le respect du principe de la transparence budgétaire et comptable se traduisant par une facturation à l'entité bénéficiaire des prestations effectuées à son égard par le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que par le service géologique de l'Etat. Par contre, la Commission

décide de ne pas donner suite aux remarques du Conseil d'Etat concernant la facturation des prestations d'autre nature en faveur des administrations communales, car celles-ci sont en règle générale effectuées à titre gracieux.

La seconde question restée sans réponse lors de la précédente réunion était celle de la nouvelle répartition ministérielle qui, d'après le Conseil d'Etat ne se reflète pas sur le terrain.

Monsieur le Ministre donne à considérer que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a été mis en place pour régler des questions conceptuelles d'organisation et de coordination, notamment du point de vue de la mobilité. Il signale d'ailleurs que des progrès sensibles ont d'ores et déjà été réalisés. Cela étant dit, l'on se trouve en l'occurrence, non pas au niveau du Ministère, mais au niveau des administrations, et la situation y est très différente. Il existe en effet trois entités s'occupant de travaux de génie civil, à savoir : l'Administration des Bâtiments publics, l'Administration des Ponts et Chaussées et le service des installations fixes des CFL. Monsieur le Ministre est d'avis que ces trois entités ne doivent pas fusionner, car elles exercent manifestement des métiers très différents : il estime en effet qu'une fusion créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait.

En résumé, Monsieur le Ministre est d'avis qu'il est important de travailler de concert au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures pour la planification et la conception, mais pas pour ce qui est de l'application et de l'exécution des décisions prises. Dans ce contexte et suite à une requête afférente, il donne en outre à considérer que l'organisation du Ministère est de la responsabilité seule du Gouvernement mais qu'il ne s'oppose pas à venir présenter à la Chambre des Députés les grandes lignes et la stratégie de cette organisation.

Dans le même ordre d'idées, il est demandé à Monsieur le Rapporteur de préciser, dans son rapport écrit, que le terme de « planification » ne signifie pas « décision ». En effet, les décisions politiques sont prises au Ministère et l'Administration des Ponts et Chaussées se borne à planifier et à exécuter ces décisions politiques.

Suite à une question concernant la planification et la construction des pistes cyclables, il est précisé que ne sont visées dans le texte de l'article 1<sup>er</sup> que les pistes cyclables qui sont définies comme telles par la loi.

Après ce bref échange de vues, la Commission du Développement durable décide de suivre en partie les suggestions émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 23 mars 2010. Elle convient cependant de maintenir le terme « *notamment* » qui figurait à l'alinéa 3 du texte initial, afin de mettre en évidence que la liste des attributions de l'Administration des Ponts et Chaussées n'est pas nécessairement exhaustive.

Afin de maintenir un parallélisme entre le second et le cinquième alinéas, elle décide en outre de rajouter la mention « *d'autres départements ministériels* » au texte introductif proposé par la Haute Corporation.

Ces amendements sont adoptés à l'unanimité moins une voix. Ainsi, le texte retenu sera le suivant :

**Art. 1er.** *L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.*

*Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le*

compte d'autres départements **ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.**

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes :

pour compte de l'Etat:

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes :

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article :

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

**Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.**

## Article 2

La Commission du Développement durable décide, à l'unanimité moins une voix, de retenir la proposition du Conseil d'Etat et de libeller l'article comme suit :

**Art. 2.** L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.

Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique. Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.

## Article 3

Le Conseil d'Etat demande la suppression de l'énumération des diverses sous-divisions de l'administration. Après un bref échange de vues, les membres de la Commission du Développement durable décident, à l'unanimité moins une voix, d'amender cet article et de le libeller comme suit :

**Art. 3. L'administration comprend la direction ainsi que différentes divisions dont les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.**  
**La direction arrête - sous l'approbation du ministre compétent - un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.**

Articles 4 et 5

Après lecture de l'avis du Conseil d'Etat, les membres de la Commission du Développement durable décident, à l'unanimité moins une voix, de biffer ces deux articles.

Article 6 initial (nouvel article 4)

Cet article n'appelle pas d'observation et se lira comme suit :

**Art. 6.** *En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants :*

*Dans la carrière supérieure de l'administration*

(1) *carrière de l'ingénieur :*

*des ingénieurs première classe  
des ingénieurs-chefs de division  
des ingénieurs principaux  
des ingénieurs-inspecteurs  
des ingénieurs*

(2) *carrière de l'attaché de Gouvernement :*

*des conseillers de direction première classe  
des conseillers de direction  
des conseillers de direction adjoints  
des attachés de Gouvernement premiers en rang  
des attachés de Gouvernement*

(3) *carrière de l'ingénieur-conducteur :*

*des ingénieurs-conducteurs principaux  
des ingénieurs-conducteurs inspecteurs  
des ingénieurs-conducteurs*

(4) *carrière du chargé d'études-informaticien :*

*des conseillers-informaticiens première classe  
des conseillers-informaticiens  
des conseillers-informaticiens adjoints  
des chargés d'études-informaticiens principaux  
des chargés d'études-informaticiens*

*Dans la carrière moyenne de l'administration*

(5) *carrière du chimiste :*

*des chimistes*

(6) *carrière de l'ingénieur technicien:*

a) *services techniques:*

*des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang  
des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux  
des ingénieurs techniciens-inspecteurs  
des ingénieurs techniciens principaux  
des ingénieurs techniciens*

b) *services des ateliers:*

*trois chefs d'atelier*

(7) *carrière de l'informaticien diplômé:*

*des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang*

- des inspecteurs-informaticiens principaux*
- des inspecteurs-informaticiens*
- des chefs de bureau-informaticiens*
- des chefs de bureau-informaticiens adjoints*
- des informaticiens principaux*
- des informaticiens diplômés*
- (8) *carrière du technicien diplômé:*
  - des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang*
  - des inspecteurs techniques principaux*
  - des inspecteurs techniques*
  - des chefs de bureau techniques*
  - des chefs de bureau techniques adjoints*
  - des techniciens principaux*
  - des techniciens diplômés*
- (9) *carrière du rédacteur:*
  - des inspecteurs principaux 1ers en rang*
  - des inspecteurs principaux*
  - des inspecteurs*
  - des chefs de bureau*
  - des chefs de bureau adjoints*
  - des rédacteurs principaux*
  - des rédacteurs*
- Dans la carrière inférieure de l'administration*
- (10) *carrière de l'expéditionnaire technique:*
  - des premiers commis techniques principaux*
  - des commis techniques principaux*
  - des commis techniques*
  - des commis techniques adjoints*
  - des expéditionnaires techniques*
- (11) *carrière de l'expéditionnaire-informaticien:*
  - des premiers commis-informaticiens principaux*
  - des commis-informaticiens principaux*
  - des commis-informaticiens*
  - des commis-informaticiens adjoints*
  - des expéditionnaires-informaticiens*
- (12) *carrière de l'expéditionnaire:*
  - des premiers commis principaux*
  - des commis principaux*
  - des commis*
  - des commis adjoints*
  - des expéditionnaires*
- (13) *carrière de l'artisan:*
  - des artisans dirigeants*
  - des premiers artisans principaux*
  - des artisans principaux*
  - des premiers artisans*
  - des artisans*
- (14) *carrière du cantonnier:*
  - des chefs de brigade dirigeants*
  - des chefs de brigade principaux*
  - des chefs de brigade*
  - des sous-chefs de brigade*
  - des chefs-cantonniers*
  - des cantonniers*
- (15) *carrière du concierge:*

*des concierges surveillants principaux  
des concierges surveillants  
des concierges.*

*Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.*

#### Article 7 initial (nouvel article 5)

Outre la modification du renvoi à l'article 6, qui devient un renvoi à l'article 4, le libellé de cet article reste inchangé :

**Art. 7.** *Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.*

*En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.*

#### Article 8 initial (nouvel article 6)

L'article est maintenu dans sa version initiale :

**Art. 8.** *Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.*

#### Article 9 initial (nouvel article 7)

Le Conseil d'Etat est d'avis que le deuxième alinéa de l'article peut se limiter à mentionner la condition spécifique d'accès aux fonctions de directeur et de directeur adjoint et que la partie finale de la phrase (« ... sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil ») est superflue, puisque l'alinéa 1er règle la question pour toute l'administration. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir ce bout de phrase, car cette formule met en évidence la différence entre les nominations définitives et les nominations pour une durée de sept ans.

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition que le Conseil d'Etat a faite dans son commentaire à l'égard de l'article 4 : « il est erroné de parler du „ministère de tutelle“, alors qu'est visé en l'occurrence le „ministre compétent“. En effet, le terme „tutelle“ est à réserver aux actes de tutelle administrative de l'Etat à l'égard d'une autre personne juridique de droit public (tels les communes ou les établissements publics), et non à des rapports simplement hiérarchiques ». Elle remplace donc l'expression « de tutelle » par l'adjectif « compétent ».

Il en est de même pour ce qui est de la suppression de l'expression « en conseil ». En effet, à l'article 9 nouveau (12 initial), le Conseil d'Etat avait suggéré de biffer cette mention.

Le nouvel article 7 est libellé comme suit :

**Art. 7.** *Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8 ; le ministre **compétent** nomme aux autres emplois.*



*Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.*

#### Article 10 initial

Par le biais de cet article, il était prévu d'accorder aux cantonniers la qualité d'officier de police judiciaire, étant donné que ces derniers seraient appelés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier. Le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à ce que les cantonniers soient constitués officiers de police judiciaire. Suite à cette opposition formelle, la commission parlementaire décide, à l'unanimité moins une voix, de biffer l'article sous rubrique.

#### Article 11 initial (nouvel article 8)

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de biffer la formule « *en vertu de ses études et diplômes* » aux paragraphes 2, alinéa 1, 3, alinéa 1, 4, alinéa 1, 5, alinéa 1, 6, alinéa 1 et 7, alinéa 1. Le nouvel article 8 se lira comme suit :

#### **Art. 8. Dispositions transitoires**

1) *Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'Administration des Ponts et Chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.*

2) *L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé « Diplomforstwirt », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.*

*Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 2.*

3) *L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé «Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen», engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.*

*Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à*

*l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.*

*4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes «licence des sciences de la terre» et «maîtrise en sciences de l'environnement», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.*

*Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.*

*5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de «Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.*

*Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.*

*Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.*

*6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.*

*Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.*

*7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur*

technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.

#### Article 12 initial (nouvel article 9)

La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat. Le nouvel article 9 sera lira donc comme suit :

#### **Art. 9.**

Le Gouvernement ~~en conseil~~ est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration :

- a) 3 ingénieurs ;
- b) 1 attaché de gouvernement ;
- c) 1 chimiste ;
- d) 1 ingénieur technicien ;
- e) 1 informaticien diplômé ;
- f) 2 expéditionnaires techniques ;
- g) 2 expéditionnaires-informaticiens ;
- h) 1 expéditionnaire administratif ;
- i) 2 artisans ;
- j) 11 ouvriers de l'Etat.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice ~~2009~~ 2010 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

~~Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.~~

\*

Une lettre d'amendements sera envoyée au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

### **3. 6114 Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004**

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO**
- 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet a pour objet de transposer la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. A cet effet, il adapte la loi de transposition de la directive de 2003, à savoir la loi du 23 décembre 2004, en y insérant les dispositions relatives à l'aviation. Cette loi, qui a transposé la directive de 2003, a été adaptée par la loi du 27 mars 2006, afin de transposer la directive 2004/101/CE.

Les représentants gouvernementaux expliquent que le projet de loi respecte le principe de transposition 1/1 de la directive 2008/101/CE. Cette dernière part du constat que le transport aérien international a récemment connu une croissance exponentielle et que les émissions ont quasiment doublé sur les vingt dernières années. Cependant, étant donné que le transport aérien n'est pas encore couvert par le Protocole de Kyoto, cette croissance n'a, pour le moment, aucune incidence juridique, mais n'exerce pas moins des incidences sur l'environnement qu'il convient de traiter dans le cadre d'une politique efficace dans le domaine du changement climatique.

Les représentants gouvernementaux présentent ensuite les principes directeurs de la directive et du projet de loi, pour les détails desquels il est prié de se reporter à l'exposé des motifs du document parlementaire 6114.

Il s'agit, en bref, de mettre en place une approche harmonisée d'allocations de quotas au niveau européen. Le nouveau système couvrira tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire à partir du 1er janvier 2012. Certaines exceptions sont cependant prévues, notamment pour les vols effectués par des aéronefs d'Etat, les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols circulaires, les vols effectués afin de tester les équipements de navigation, les vols d'entraînement, les vols de sauvetage et les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage est inférieur à 5.700 kg.

Suite à une question afférente, il est également précisé que le nouveau système prévoit, dès 2013, la création d'une réserve spéciale européenne pour certains exploitants d'aéronefs. Ainsi, pour chaque période d'allocation, 3% de la quantité totale de quotas à allouer seront versés dans cette réserve spéciale. L'objectif est de ne pas pénaliser les nouveaux exploitants d'aéronefs ou les exploitants d'aéronefs dont la croissance annuelle du nombre de tonnes-kilomètres effectuées est supérieure à 18%.

Suite à la présentation du projet de loi, il est procédé à un bref échange de vues, dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- Il est difficile, voire impossible, de prévoir les coûts supplémentaires que le nouveau système engendrera pour les compagnies aériennes ;
- Les vols nationaux reliant deux villes d'un même pays sont aussi intégrés dans le système ;
- Le projet de loi sous rubrique deviendra une simple loi de transition, car une nouvelle directive qui date de 2009, modifie une nouvelle fois le système. Il s'agit de la directive 2009/29/CE du 23 avril 2009 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'améliorer et d'étendre le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, qui devra être transposée en droit national au plus tard le 31 décembre 2012 ;
- L'idée d'intégrer les émissions de GES du secteur de l'aviation dans le système d'échange semble logique et normale dans un contexte de lutte contre le changement climatique, mais il ne faut pas oublier les arguments économiques qui sont en jeu. Ainsi, ce nouveau système engendrera des frais supplémentaires, mais uniquement pour les compagnies aériennes européennes, qui en souffriront au niveau de la compétitivité

internationale. Les membres de la Commission et les représentants du Ministère sont d'avis qu'il aurait été préférable d'intégrer ce système dans un accord international incluant le maximum de pays ;

- En 2009, la Commission européenne a établi une liste officielle reprenant les exploitants d'aéronefs par Etat membre d'administration. Le principe est que chaque compagnie aérienne qui atterrit et décolle sur le territoire l'UE est attribuée à un Etat membre. Aux termes de l'article 18 bis de la directive 2008/101/CE, l'Etat membre responsable d'un exploitant d'aéronef est :
  - a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n°2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question ;
  - b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.Il est encore précisé que jusqu'à présent, le Luxembourg s'est vu attribuer neuf compagnies aériennes, mais la liste devra sans doute être amendée.

\*

Les membres de la commission parlementaire notent que la procédure législative relative au projet de loi 6114 est quelque peu différente de la procédure habituelle. En effet, le projet de loi a été adopté par le Conseil de Gouvernement en juin 2009 et l'avis du Conseil d'Etat a été demandé avant le dépôt du projet de loi à la Chambre. Le projet de loi n'a été déposé à la Chambre qu'une fois remanié à la lumière de l'avis de la Haute Corporation. Les représentants gouvernementaux expliquent que cette procédure a été choisie afin de gagner du temps, étant donné que le Luxembourg est d'ores et déjà en retard de transposition (la directive 2008/101/CE aurait dû être transposée pour février 2010) ; ils précisent en outre que, bien que cette procédure ne soit pas habituelle, elle est constitutionnelle.

Dans ce contexte et afin de permettre un travail plus aisé aux membres de la Commission, les services du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ont élaboré plusieurs documents qui se trouvent en annexe du présent procès-verbal :

- un tableau synoptique (annexe 1) ;
- le texte initial du projet de loi, tel qu'adopté par le Conseil de Gouvernement en juin 2009 (annexe 2) ;
- le texte coordonné de la loi modifiée du 23 décembre 2004 (annexe 3).

Dans son avis daté du 10 novembre 2009, le Conseil d'Etat constate que la façon de procéder des auteurs du projet de loi, à savoir l'insertion des dispositions relatives à l'aviation dans la loi modifiée du 23 décembre 2004, est certes correcte mais qu'elle conduit à un texte difficilement lisible. C'est pour cette raison que la Haute Corporation suggère de le remplacer intégralement et qu'elle propose un nouveau texte coordonné.

Certains membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que la proposition du Conseil d'Etat devrait être retenue. Cependant, suite aux explications des représentants gouvernementaux, il apparaît que le texte coordonné proposé par la Haute Corporation ne tient pas compte de la première période d'allocation des quotas et qu'il n'est donc pas totalement conforme au droit communautaire. En outre, le texte coordonné proposé contient plusieurs références erronées. Les membres de la Commission décident donc de travailler sur base du texte initial, et non sur base du texte proposé par le Conseil d'Etat.

Il est encore signalé que le Conseil d'Etat n'a pas émis d'opposition formelle, mais a simplement suggéré quelques modifications rédactionnelles ponctuelles. L'on devrait donc pouvoir voter ce texte de loi sans devoir l'amender. Seules deux rectifications textuelles devront être signalées par simple courrier à la Haute Corporation.

Au cours d'une prochaine réunion, les membres de la Commission examineront les articles du projet de loi, sur base de la dernière colonne du tableau synoptique repris en annexe 1 du procès-verbal.

#### **4. Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 12 mai 2010 ; il s'agit d'une réunion jointe avec la Commission des Classes moyennes et du Tourisme à propos du projet de construction d'un centre commercial à Livange<sup>1</sup>.

Les réunions suivantes seront consacrées aux projets de loi :

- N° 6056 : Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ;
- N° 6110 : Projet de loi ayant pour objet A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire; B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire; C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- N° 6114 : Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Monsieur le Président signale également qu'un membre de la majorité et un membre de l'opposition parmi les membres de la Commission du Développement durable ont été autorisés à assister au Forum de l'OCDE, « *Road to Recovery : Innovation, Jobs and Clean Growth* », qui se tiendra à Paris les 26 et 27 mai prochains. Il prie les personnes intéressées de prendre contact avec le service des Relations internationales.

Il informe en outre que la Commission de l'Economie du Landtag de la Sarre se propose d'organiser une réunion au sujet de la problématique de l'adaptation des écluses de la Moselle, à laquelle elle invite la Commission des Transports et de l'Economie du Land de Rhénanie-Palatinat ainsi que la Commission du Développement durable de la Chambre des Députés. Cette réunion jointe se tiendra le 26 août 2010 à Perl, à Saarburg ou à Schengen, et aura comme objet les capacités de transport sur la Moselle dans le contexte de l'économie de la sidérurgie et de l'électricité.

---

<sup>1</sup> Cette réunion a été reportée au 19 mai 2010.

Luxembourg, le 11 mai 2010

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## ANNEXE 1 : Tableau comparatif PL 6114

| Texte du PL (version juin 2009)   | Avis du C.E. du 19.11.2009   | Texte proposé suite à l'avis du C.E.  | PL 6114   |
|---|--|---|---|
| <p><b>PROJET DE LOI</b><br/>portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés</p>   | <p><u>Observation préliminaire</u></p> <p>Le projet de loi modificatif prévoit d'insérer les dispositions relatives à l'aviation, telles qu'elles résultent de la directive 2008/101/CE, dans la loi modifiée du 23 décembre 2004; cette manière de procéder est certes correcte mais conduit à un texte difficilement lisible. Pour assurer une application sans faille, le Conseil d'Etat préfère remplacer intégralement la loi tout en respectant la transcription fidèle des dispositions techniques de la directive susmentionnée. En vue de l'examen des articles, il se référera au texte coordonné de la loi qu'il proposera en annexe du présent avis.</p> | <p><u>Ad observation préliminaire et intitulé</u></p> <p>La Haute Corporation suggère – notamment à des fins de lisibilité – de remplacer intégralement la loi du 23 décembre 2004, telle que modifiée par la loi du 27 mars 2006. Cette démarche dépasse le cadre de la proposition du Gouvernement qui consiste à ne modifier que ponctuellement la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée. D'ailleurs, l'analyse détaillée de l'avis en question montre que le texte coordonné suggéré par le Conseil d'Etat risque de ne pas répondre aux impératifs d'une transposition fidèle et complète des directives successives intervenues en la matière. Il est donc recommandé – dans un souci notamment d'assurer la conformité de la loi avec la directive 2008/101/CE – de maintenir le texte gouvernemental, quitte à le modifier à la lumière des observations pertinentes du Conseil d'Etat. Il y a lieu de noter qu'il s'agit en l'espèce d'une loi de transition, qui sera remplacée par une nouvelle législation portant transposition de la directive 2009/29/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'améliorer et d'étendre le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.</p> | <p><b>PROJET DE LOI</b><br/>portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés</p>   |
| <p><b>Art. 1er.</b> Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:</p> <p>1. Avant l'article 1er de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre I: Dispositions générales</b>“;</p> <p>2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre II: Aviation</b>“;</p> <p>3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre III: Installations fixes</b>“;</p> <p>4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes</b>“;</p> <p>5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre V: Dispositions diverses</b>“.</p> |  |   | <p><b>Art. 1er.</b> Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:</p> <p>1. Avant l'article 1er de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre I: Dispositions générales</b>“;</p> <p>2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre II: Aviation</b>“;</p> <p>3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre III: Installations fixes</b>“;</p> <p>4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes</b>“;</p> <p>5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant: „<b>Chapitre V: Dispositions diverses</b>“.</p> |
| <p><b>Art. 2.</b> L'article 3 de la LOI est modifié comme suit:</p> <p>1. Le point b) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„b) „émissions“, le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;“</p> <p>2. Les points p), q), r), s), t) nouveaux sont ajoutés:</p> <p>„p) „exploitant d'aéronef“, la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;“</p> <p>„q) „transporteur aérien commercial“, un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des</p>  |  | <p><u>Ad article 2 (définitions)</u></p> <p>Il est proposé de reprendre la notion de « Commission », telle que suggérée par la Haute Corporation et partant d'ajouter une définition afférente en tant que nouveau point u) formulé comme suit :</p> <p>« u) « Commission », la Commission européenne ».</p>  | <p><b>Art. 2.</b> L'article 3 de la LOI est modifié comme suit:</p> <p>1. Le point b) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„b) „émissions“, le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;“</p> <p>2. Les points p), q), r), s), t) nouveaux sont ajoutés:</p> <p>„p) „exploitant d'aéronef“, la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;“</p> <p>„q) „transporteur aérien commercial“, un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des</p>  |



|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| <p>services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier;"</p> <p>„r) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5septies;"</p> <p>„s) „émissions de l'aviation attribuées“, les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aérodrome en provenance des pays tiers;"</p> <p>„t) „émissions historiques du secteur de l'aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;"</p>   |   |   | <p>services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier;"</p> <p>„r) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5septies;"</p> <p>„s) „émissions de l'aviation attribuées“, les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aérodrome en provenance des pays tiers;"</p> <p>„t) „émissions historiques du secteur de l'aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;"</p> <p>„u) „Commission“, la Commission européenne."</p> |
| <p><b>Art. 3.</b></p> <p>1. A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit: « Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi »</p> <p>2. L'article est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit : « Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière ».</p>   | <p><b>Article 3</b></p> <p>Les auteurs du projet de loi proposent que les annexes puissent être modifiées par voie de règlement grand-ducal. Le Conseil d'Etat rappelle que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Le Conseil d'Etat n'a donc pas retenu cette possibilité, de sorte que toute modification d'annexe devra se faire par le biais d'une loi modificative.</p> <p>Si les auteurs du projet de loi sous revue insistent à maintenir cette voie de modification des annexes, car étant plus rapide, ils devraient par conséquent insérer ces annexes dès le départ dans un règlement grand ducal.</p> | <p><b>Ad article 3 (annexes)</b></p> <p>La Haute Corporation est d'avis que toute modification d'annexe devra se faire par une loi modificative, ceci au motif que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Cette approche est justifiée et appropriée et partant la disposition selon laquelle</p> <p>« 2. <i>Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière</i> »</p> <p>et qui est à destinée à compléter l'article par un alinéa 2 est à biffer. Il s'ensuit que le chiffre 1 en tant que tel est à supprimer.</p>  | <p><b>Art. 3.</b> A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit:</p> <p>„Annexe I: catégories d'activités relevant de la présente loi“.</p>   |
| <p><b>Art. 4.</b></p> <p>La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 5 bis. Quantité totale de quotas pour l'aviation</b></p> <p>1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.</p> <p>2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1<sup>er</sup> janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.</p> <p>3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. »</p> | <p><b>Article 4 (ad Article 7 selon le Conseil d'Etat)</b></p> <p>Le projet de loi mentionne les obligations de la Commission européenne à déterminer les émissions historiques de l'aviation et la liste des exploitants d'aéronefs concernés. Le Conseil d'Etat estime que ces obligations n'ont pas leur place dans le dispositif normatif national et ne les a pas repris dans son texte coordonné. La liste mentionnée a d'ailleurs été publiée au règlement (CE) N 748/2009 de la Commission du 5 août 2009.</p>  | <p><b>Ad article 4 ajoutant un nouvel article 5 bis (ad article 7 selon le Conseil d'Etat) et article 4 ajoutant un nouvel article 5 septies</b></p> <p>La Haute Corporation est d'avis que la mention des obligations de la Commission quant à la détermination des émissions historiques de l'aviation et de la liste des exploitants d'aéronefs concernés n'a pas sa place dans le dispositif normatif national. Cette approche est justifiée et appropriée ; il s'ensuit que le paragraphe 3 d'un nouvel article 5 bis, formulé comme suit :</p> <p>« 3. <i>Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel.</i> » est à biffer.</p> <p>Il en va de même du paragraphe 3 d'un nouvel article 5 septies, selon lequel</p> <p>« 3. <i>Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :</i></p> <p>a) <i>publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1 ; et</i></p> <p>b) <i>actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.</i> »</p> | <p><b>Art. 4.</b> La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:</p> <p>„<b>Art. 5bis: Quantité totale de quotas pour l'aviation</b></p> <p>1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97% des émissions historiques du secteur de l'aviation.</p> <p>2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1<sup>er</sup> janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.“</p>  |
| <p><b>Art. 5.</b></p> <p>La LOI est complétée par un nouvel article 5 ter formulé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 5 ter . Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères</b></p> <p>1. Pendant la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>2. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, 15 % des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à</p>  | <p><b>Article 5 (ad Article 8, paragraphe 4 selon le Conseil d'Etat)</b></p> <p>Pour ce qui est des recettes de la mise aux enchères, à porter directement au fonds de financement des mécanismes de Kyoto, le Conseil d'Etat constate qu'il s'agit d'une entorse au principe de non-attribution des recettes de l'Etat, motivée par l'article 3quinquies, point 4 de la directive à transposer, qui laisse aux Etats membres le libre usage des recettes de la mise aux enchères des quotas, tout en ajoutant qu'elles « <i>devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers</i> ».</p>   | <p><b>Ad article 5 ajoutant un nouvel article 5 ter (ad article 8, paragraphe 4 selon le Conseil d'Etat)</b></p> <p>La Haute Corporation relève que les dispositions du paragraphe 4 d'un nouvel article 5 ter, selon lequel « 4. <i>Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.</i> » constituent une entorse au principe de non-attribution des recettes de l'Etat. Cependant, le Conseil d'Etat reprend les dispositions afférentes dans le texte coordonné, la loi du 23 décembre 2004 – telle que modifiée par la suite – prévoyant en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autre par l'achat ou la vente de crédits d'émission et est alimenté entre autre par le produit de la vente de crédits d'émission et que les recettes afférentes sont portées directement en recette au fonds.</p>  | <p><b>Art. 5.</b> La LOI est complétée par un nouvel article 5ter formulé comme suit:</p> <p>„<b>Art. 5ter: Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères</b></p> <p>1. Pendant la période visée à l'article 5bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>2. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article</p>   |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5 bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.</p> <p>4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.<br/>La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe. »</p>  |  |  | <p>5bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile seterminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.<br/>4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.<br/>La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe.“</p>   |
| <p><b>Art. 6.</b><br/>La LOI est compétée par un nouvel article 5 quater formulé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 5 quater. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs</b></p> <p>1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5 bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1.</p> <p>2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.</p> <p>3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :</p> <p>a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5 bis,<br/>b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5 ter,<br/>c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5 quinquies, paragraphe 1,<br/>d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a) ; et<br/>e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.<br/>Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.</p> <p>4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :</p> <p>a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) ; et</p> |  |  | <p><b>Art. 6.</b> La LOI est compétée par un nouvel article 5quater formulé comme suit:<br/><b>„Art. 5quater: Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs</b></p> <p>1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1.<br/>Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1.</p> <p>2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.</p> <p>3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant:<br/>a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5bis,<br/>b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5ter,<br/>c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5quinquies, paragraphe 1,<br/>d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a); et<br/>e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.<br/>Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.</p> <p>4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique:<br/>a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque</p> |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <p>b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.</p> <p>5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5 quinquies. »</p>  |   |  | <p>exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e);</p> <p>et</p> <p>b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.</p> <p>5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5quinquies. »</p>  |
| <p><b>Art. 7.</b><br/>La LOI est complétée par un nouvel article 5 quinquies formulé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 5 quinquies. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs</b></p> <p>1. Pour chaque période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :</p> <p>a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2 ; ou</p> <p>b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;</p> <p>et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.</p> <p>2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.</p> <p>En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1 000 000 quotas.</p> <p>3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :</p> <p>a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte ;</p> <p>b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis ; et</p> <p>c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique :</p> <p>i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se</p> | <p><u>Article 7 (ad Article 10, paragraphe 8 selon le Conseil d'Etat)</u><br/>La directive laisse aux Etats membres la faculté de mettre aux enchères les quotas demeurant, le cas échéant, dans la réserve spéciale. Une transposition correcte de cette disposition requiert des autorités nationales qu'elles optent pour ou contre cette faculté. Si les auteurs du projet de loi sous revue veulent retenir la possibilité de mettre aux enchères les quotas visés, il convient d'en fixer les modalités, entre autres les conditions d'ouverture d'une telle mise aux enchères.</p> | <p><u>Ad article 7 ajoutant un nouvel article 5 quinquies (ad article 10, paragraphe 8 selon le Conseil d'Etat)</u></p> <p>La Haute Corporation souligne que la directive laisse aux Etats membres la faculté de mettre aux enchères les quotas demeurant, le cas échéant, dans la réserve spéciale et qu'une transposition correcte requiert des autorités nationales qu'elles optent pour ou contre cette faculté. Dans la mesure où les auteurs du projet de loi voudraient retenir cette faculté, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faudrait en fixer les modalités. Il y a lieu d'attirer l'attention sur l'article 3 quinquies, paragraphe 3 de la directive, selon lequel un règlement communautaire fixera des dispositions détaillées, en vue de la mise aux enchères, des quotas qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit. En outre, l'article 3 septies de la directive prévoit en son paragraphe 9 que la Commission peut établir des modalités d'exécution concernant le fonctionnement de la réserve spéciale.</p> <p>Dans l'attente de telles règles et pour des raisons de sécurité juridique, il est recommandé – en accord avec le Conseil d'Etat - de biffer le paragraphe 8 d'un nouvel article 5 quinquies, selon lequel « 8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères. ».</p> | <p><b>Art. 7.</b> La LOI est complétée par un nouvel article 5quinquies formulé comme suit:</p> <p>„<b>Art. 5quinquies: Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs</b></p> <p>1. Pour chaque période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs:</p> <p>a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2;</p> <p>ou</p> <p>b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18% entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.</p> <p>2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.</p> <p>En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.</p> <p>3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:</p> <p>a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte;</p> <p>b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis; et</p> <p>c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique:</p> <p>i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;</p> <p>ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives</p> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;</p> <p>ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes – kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ; et</p> <p>iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).</p> <p>4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.</p> <p>5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4. Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme :</p> <p>a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4 ; et</p> <p>b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.</p> <p>6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne –kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5 quater, paragraphe 4.</p> <p>7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :</p> <p>a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 :</p> <p>i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à</p> |  |  | <p>aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, para graphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et</p> <p>iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).</p> <p>4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.</p> <p>5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.</p> <p>Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme:</p> <p>a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4; et</p> <p>b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.</p> <p>6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5quater, paragraphe 4.</p> <p>7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique:</p> <p>a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5;</p> <p>i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4;</p> <p>ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4; et</p> <p>b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.“</p> |
|--|--|--|--|

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <p>la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4 ;</p> <p>ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes –kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4 ; et</p> <p>b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.</p> <p>8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères. »</p>   |  |  |   |
| <p><b>Art. 8.</b><br/>La LOI est complétée par un nouvel article 5 sexies formulé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 5 sexies. Programmes de suivi et de notification</b><br/>Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5 quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15. »</p>  |  |  | <p><b>Art. 8.</b> La LOI est complétée par un nouvel article 5sexies formulé comme suit:<br/>„<b>Art. 5sexies: Programmes de suivi et de notification</b><br/>Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15.“</p>   |
| <p><b>Art. 9.</b><br/>La LOI est complétée par un nouvel article 5 septies libellé comme suit :</p> <p>« <b>Art. 5 septies. Etat membre responsable</b></p> <p>1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est :</p> <p>a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question ; et</p> <p>b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.</p> <p>2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5 bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.</p> <p>3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :</p> <p>a) publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1 ; et</p> <p>b) actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.</p> <p>4. Aux fins du paragraphe 1, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des</p> |  | <p>Voir commentaire CE au niveau de l'article 4</p> <p>Le Conseil d'Etat estime que la mention des obligations de la Commission quant à la détermination des émissions historiques de l'aviation et de la liste des exploitants d'aéronefs concernés n'a pas sa place dans le dispositif normatif national. La liste mentionnée a d'ailleurs été publiée au règlement (CE) N°748/2009 de la Commission du 5 août 2009.</p> <p>Cette approche est justifiée ; il s'ensuit que le paragraphe 3 du nouvel article 5 bis, formulé comme suit : « 3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. », est à biffer.</p> <p>Il en va de même du paragraphe 3 d'un nouvel article 5 septies, selon lequel<br/>« 3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :<br/>a) publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1 ; et<br/>b) actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date. »</p> | <p><b>Art. 9.</b> La LOI est complétée par un nouvel article 5septies libellé comme suit:<br/>„<b>Art. 5septies: Etat membre responsable</b><br/>1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est:<br/>a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question; et<br/>b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.<br/>2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.<br/>3. Aux fins du paragraphe 1, on entend par „année de base“, dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006.“</p> |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006. »   |   |   |   |
| <b>Art. 10.</b><br>A l'article 8 de la loi du LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit :<br>« e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. »  |   |   | <b>Art. 10.</b> A l'article 8 de la LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit:<br>„e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16.“  |
| <b>Art. 11.</b><br>L'article 12 bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :<br>« 4. Pendant la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis.» La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis » »  |   |   | <b>Art. 11.</b> L'article 12bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit:<br>„4. Pendant la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis.“   |
| <b>Art. 12.</b><br>A l'article 12 ter de la LOI, le mot « installation(s) » est remplacé par le mot « activités ».   |   |   | <b>Art. 12.</b> A l'article 12ter de la LOI, le mot „installation(s)“ est remplacé par le mot „activités“.  |
| <b>Art. 13.</b><br>L'article 13 de la LOI est modifié comme suit :<br><br>1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit :<br>« 2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations ».<br><br>2. Le paragraphe 2 bis suivant est inséré :<br>« 2 bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »<br><br>3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :<br>« 3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. » |   |   | <b>Art. 13.</b> L'article 13 de la LOI est modifié comme suit:<br>1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:<br>„2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations.“<br>2. Le paragraphe 2bis suivant est inséré:<br>„2bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“<br>3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:<br>„3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“ |
| <b>Art. 14.</b><br>Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit :<br>« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 12, paragraphe 2 bis ou 3. »  |   |   | <b>Art. 14.</b> Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit:<br>„Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 2bis ou 3.“  |
| <b>Art. 15.</b><br>L'article 15 de la LOI est modifié comme suit :<br><br>1. L'intitulé est adapté comme suit : « <b>Surveillance et déclaration des émissions</b> »<br><br>2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :<br>« 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes   | <u>Article 15 (ad Article 23, paragraphe 2 selon le Conseil d'Etat)</u><br>Chaque exploitant déclarera les émissions conformément aux lignes directrices; étant donné que ces lignes sont précisées dans le règlement grand-ducal d'exécution de la loi en projet, le Conseil d'Etat tient à se référer à cette précision | <u>Ad article 15 (ad article 23, paragraphe 2 selon le Conseil d'Etat)</u><br><br>La précision suggérée par la Haute Corporation, laquelle consiste à préciser que les lignes directrices sont définies dans un règlement grand-ducal, est à reprendre. Le paragraphe 2 serait libellé comme suit :<br><br>« 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes | <b>Art. 15.</b> L'article 15 de la LOI est modifié comme suit:<br>1. L'intitulé est adapté comme suit: „ <b>Surveillance et déclaration des émissions</b> “<br>2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:<br>„2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices définies dans un règlement grand-ducal.“  |

| directrices. »   |   | <i>directrices définies dans un règlement grand-ducal ».</i>  |   |
|--|---|---|---|
| <p><b>Art. 16.</b><br/>L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant :</p> <p>«<b>Art. 16.</b> Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef. L'administration est informée du résultat des vérifications.</p> <p>Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante. »</p>   |   |   | <p><b>Art. 16.</b> L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant:<br/>„<b>Art. 16.</b> Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef.</p> <p>L'administration est informée du résultat des vérifications.</p> <p>Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.“</p>  |
| <p><b>Art. 17.</b><br/>L'article 20 de la LOI est modifié comme suit :</p> <p>1. L'intitulé est libellé comme suit :<br/>« <b>Art. 20. Mesures administratives</b> »</p> <p>2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit :<br/>« 1. En cas de non-respect des dispositions de l'article 21 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,<br/>- impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,<br/>- faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.</p> <p>Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.</p> <p>Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées. »</p> <p>3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit :<br/>« 3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. »</p> <p>4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4 bis ayant la teneur suivante :<br/>« 4 bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.</p> | <p><u>Article 17 (ad Article 28 selon le Conseil d'Etat)</u><br/>Le renvoi des auteurs du projet sous revue à l'article 21 est erroné. Le Conseil d'Etat exige que les articles concernés soient précisés. Suite aux obligations découlant de la Convention sur l'accès à l'information, la participation au public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998 et approuvée par la loi du 31 juillet 2005, toute décision en matière environnementale pourra faire l'objet d'un recours en réformation. Le Conseil d'Etat en tient compte dans sa version coordonnée du projet de loi annexée au présent avis.</p> | <p><u>Ad article 17 (ad article 28 selon le Conseil d'Etat)</u></p> <p>Il est recommandé de suivre les suggestions de la Haute Corporation et qui consistent d'une part à préciser les articles dont le non-respect est susceptible de mesures administratives et d'autre part à déterminer la nature du recours administratif, ceci sous la forme d'un recours en réformation.</p> <p>Il s'ensuit que le paragraphe 2 de l'article 17 serait libellé comme suit :</p> <p>« 2. <i>Le paragraphe 1 est formulé comme suit :</i><br/>« 1. <i>En cas de non-respect des dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,</i><br/>- <i>impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,</i><br/>- <i>faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.</i><br/><i>Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.</i><br/><i>Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées. »</i></p> <p>En outre, au point 7 dudit article, la première phrase prendrait la teneur suivante :<br/>« 8. <i>Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond</i> ».</p> | <p><b>Art. 17.</b> L'article 20 de la LOI est modifié comme suit:<br/>1. L'intitulé est libellé comme suit:<br/>„<b>Art. 20: Mesures administratives</b>“<br/>2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit:<br/>„1. En cas de non-respect des dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas, – impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans, – faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.<br/>Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.<br/>Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées.“<br/>3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit:<br/>„3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.“<br/>4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4bis ayant la teneur suivante:<br/>„4bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.<br/>Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte:<br/>a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi;<br/>b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi;</p> |

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <p>Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :</p> <p>a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;</p> <p>b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;</p> <p>c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire ; et</p> <p>d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.</p> <p>Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.</p> <p>La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national. »</p> <p>5. Le paragraphe 6 est supprimé.</p> <p>6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit :<br/>« 7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis ou 3, est publié. »</p> <p>7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit :<br/>« 8. Les décisions prises en application des paragraphes 1, 2, 3, 4, 4 bis, 5 et 7 sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »</p> |   |  | <p>c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire; et</p> <p>d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.</p> <p>Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.</p> <p>La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.“</p> <p>5. Le paragraphe 6 est supprimé.</p> <p>6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit:<br/>„7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis ou 3, est publié.“</p> <p>7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit:<br/>„8. Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.“</p> |
| <p><b>Art. 18.</b><br/>L'article 21 de la LOI est modifié comme suit :</p> <p>1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit :<br/>« 1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexes, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi. »</p> <p>2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit :<br/>« 2. Les mêmes peines sont applicables<br/>- en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20<br/>- aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. »</p>   | <p><b>Article 18</b> (ad Article 29 selon le Conseil d'Etat)<br/>Le paragraphe 2 prévoit que les peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. Etant donné qu'un arrêté constitue par définition une mesure individuelle, il n'y a pas lieu d'y greffer une peine en plus de celles prévues par la loi et ses règlements d'exécution.</p>   | <p><b>Ad article 18</b> (ad article 29 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>La remarque de la Haute Corporation consistant à ne pas appliquer les sanctions pénales aux infractions aux arrêtés pris en exécution de la loi est fondée.</p> <p>Il s'ensuit qu'au paragraphe 2 dudit article, le deuxième tiret serait à lire comme suit :<br/>« - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi. »</p>  | <p><b>Art. 18.</b> L'article 21 de la LOI est modifié comme suit:<br/>1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit:<br/>„1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi.“</p> <p>2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:<br/>„2. Les mêmes peines sont applicables<br/>- en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20<br/>- aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.“</p>   |
|  | <p><b>Observation concernant l'article 32 du texte ci-après proposé par le Conseil d'Etat</b> (ancien article 22ter)<br/>Etant donné que l'article 9 de la loi budgétaire 2010 prévoit une modification de l'ancien article 22ter, il s'agit d'accorder le projet de loi en conséquence en adaptant les montants et en insérant un alinéa nouveau avec le contenu prévu dans le cadre de ladite loi budgétaire (doc. parl. n° 6100). Le Conseil d'Etat peut d'ores et déjà marquer son accord avec la modification à intervenir.<br/>Suit le texte proposé par le Conseil d'Etat:</p> | <p><b>3. Rectification de deux erreurs matérielles</b></p> <p><b>Ad article 14</b></p> <p>Il y a lieu de rectifier une coquille s'étant glissée dans le texte soumis au Conseil de Gouvernement et au Conseil d'Etat et qui vise le paragraphe 3 , premier alinéa.</p> <p>Texte initial</p> <p>« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 12, paragraphe 2 bis ou 3. »</p> <p>Rectification de l'erreur matérielle proposée :</p> <p>« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée</p> |   |



|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  | <p>à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article <u>13</u>, paragraphe 2 bis ou 3. »</p> <p><u>Ad article 19</u></p> <p>Il y a lieu de rectifier une coquille s'étant glissée dans le texte soumis au Conseil de Gouvernement et au Conseil d'Etat et qui concerne la catégorie d'activité « Aviation » figurant au point j) de l'annexe I.</p> <p>Texte initial :</p> <p><i>« Les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point. »</i></p> <p>Rectification de l'erreur matérielle proposée :</p> <p><i>« Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ».</i></p> |  |
|--|--|--|--|

## ANNEXE 2 : TEXTE DU PL, VERSION 06/2009

### **Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004**

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO**
- 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.**

#### **Art. 1<sup>er</sup>.**

Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
- 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés,  
dénommée ci-après « LOI » :

1. Avant l'article 1<sup>er</sup> de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre I : Dispositions générales** » ;
2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre II : Aviation** » ;
3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre III : Installations fixes** » ;
4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre IV : Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes** ».
5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre V : Dispositions diverses** ».

#### **Art. 2.**

L'article 3 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le point b) est remplacé par le texte suivant :  
« b) « émissions », le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité ; »
2. Les points p), q), r), s), t) nouveaux sont ajoutés :  
  
« p) « exploitant d'aéronef », la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même ; »

- « q) « transporteur aérien commercial », un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier ; »
- « r) « Etat membre responsable », l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5 septies ; »
- « s) « émissions de l'aviation attribuées », les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport en provenance des pays tiers ; »
- « t) « émissions historiques du secteur de l'aviation », la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ; »

### **Art. 3.**

1. A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit:

« Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi »

2. L'article est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit :

« Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière ».

### **Art. 4.**

La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit :

#### **« Art. 5 bis. Quantité totale de quotas pour l'aviation »**

1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.
2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1<sup>er</sup> janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.
3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. »

### **Art. 5.**

La LOI est complétée par un nouvel article 5 ter formulé comme suit :

#### **« Art. 5 ter . Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères »**

1. Pendant la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.
2. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, 15 % des quotas sont mis aux enchères.
3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5 bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.
4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.  
La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe. »

#### **Art. 6.**

La LOI est complétée par un nouvel article 5 quater formulé comme suit :

#### **« Art. 5 quater. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs**

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5 bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1.
2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.
3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :
  - a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5 bis,
  - b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5 ter,
  - c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5 quinquies, paragraphe 1,

d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a) ; et

e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.

Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.

4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :

a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) ; et

b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.

5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5 quinquies. »

#### **Art. 7.**

La LOI est complétée par un nouvel article 5 quinquies formulé comme suit :

#### **« Art. 5 quinquies. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs**

1. Pour chaque période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :

a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2 ; ou

b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;

et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.

2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le

30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.

En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1 000 000 quotas.

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :
  - a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte ;
  - b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis ; et
  - c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique :
    - i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;
    - ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes -kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ; et
    - iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).
4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.
5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.

Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme :

  - a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4 ; et
  - b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.

6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne – kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5 quater, paragraphe 4.
7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :
  - a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 ;
    - i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4 ;
    - ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes –kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4 ; et
  - b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.
8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères. »

**Art. 8.**

La LOI est complétée par un nouvel article 5 sexies formulé comme suit :

**« Art. 5 sexies. Programmes de suivi et de notification**

Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5 quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15. »

**Art. 9.**

La LOI est complétée par un nouvel article 5 septies libellé comme suit :

**« Art. 5 septies. Etat membre responsable**

1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est :
  - a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question ; et

- b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.
2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5 bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.
3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :
- a) publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1; et
- b) actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.
4. Aux fins du paragraphe 1, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006. »

**Art. 10.**

A l'article 8 de la loi du LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit :  
« e) l'obligation de restituer , dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. »

**Art. 11.**

L'article 12 bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :  
« 4. Pendant la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis.» La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis » »

**Art. 12.**

A l'article 12 ter de la LOI, le mot « installation(s) » est remplacé par le mot « activités ».

**Art. 13.**

L'article 13 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit :



« 2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations ».

2. Le paragraphe 2 bis suivant est inséré :

« 2 bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16 , résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »

3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :

« 3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16 . Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »

#### **Art. 14.**

Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit :

« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 12, paragraphe 2 bis ou 3. »

#### **Art. 15.**

L'article 15 de la LOI est modifié comme suit :

1. L'intitulé est adapté comme suit : « **Surveillance et déclaration des émissions** »

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices. »

#### **Art. 16.**

L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant :

«**Art. 16.** Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef. L'administration est informée du résultat des vérifications.

Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une

déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante. »

**Art. 17.**

L'article 20 de la LOI est modifié comme suit :

1. L'intitulé est libellé comme suit :

« **Art. 20. Mesures administratives** »

2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit :

« 1. En cas de non-respect des dispositions de l'article 21 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,

- impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,
- faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.

Dés qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées. »

3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit :

« 3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. »

4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4 bis ayant la teneur suivante :

« 4 bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :

- a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;
- c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire ; et
- d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par

écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national. »

5. Le paragraphe 6 est supprimé.

6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit :

« 7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis ou 3, est publié. »

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit :

« 8. Les décisions prises en application des paragraphes 1, 2, 3, 4, 4 bis, 5 et 7 sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »

#### **Art. 18.**

L'article 21 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit :

« 1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi. »

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit :

« 2. Les mêmes peines sont applicables  
- en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20  
- aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. »

#### **Art. 19.**

L'annexe I de la LOI est modifiée comme suit :

1. Le titre est remplacé par le texte suivant :

« **Catégories d'activités relevant de la présente loi** »

2. L'alinéa suivant est inséré au paragraphe 2 avant le tableau :

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité seront couverts »

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée :

|   |     |
|---|-----|
| « Aviation<br>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité. | DdD |
|---|-----|

Sont exclus de cette définition :

- a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ;
- b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ;
- c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu ; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ;
- d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago ;
- e) les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;
- f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;
- g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ;
- h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5700 kg ;
- i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 2408 /92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30000 sièges par an ;
- j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :
  - soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;
  - soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10000 tonnes par an.

Les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point »

### ANNEXE 3

#### PL 6114 - Texte coordonné officieux de la loi modifiée du 23.12.2004

Un premier projet de loi a été adopté par le Conseil de Gouvernement en date du 5 juin 2009. Les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des Métiers et du Conseil d'Etat datent respectivement des 18 juin 2009, 10 septembre 2009 et 10 novembre 2009.

Le PL déposé à la CHD en date du 22.2.2010 tient compte des modifications proposées par le Gouvernement suite à l'avis du Conseil d'Etat.

Pour une meilleure lisibilité du texte coordonné officieux, le texte qui a été supprimé par le PL 6114 par rapport au projet de juin 2009 est barré.

Les modifications qui sont à apporter par rapport au texte de la loi actuellement en vigueur sont exprimées en rouge.

\*\*\*

#### **Loi modifiée du 23 décembre 2004**

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre;**
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto;**
- 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.**

#### **Chapitre I : Dispositions générales<sup>1</sup>**

##### **Art. 1er. Objet.**

La présente loi établit un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes.

##### **Art. 2. Champ d'application.**

La présente loi s'applique aux émissions résultant des activités indiquées à l'annexe I et aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II.

##### **Art. 3. Définitions.**

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- a) «quota», le quota autorisant à émettre une tonne d'équivalent-dioxyde de carbone au cours d'une période spécifiée, valable uniquement pour respecter les exigences de la présente loi, et transférable conformément aux dispositions de la présente loi;

---

<sup>1</sup> art. 1<sup>er</sup>

b) ~~«émissions», le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation;~~ « émissions », le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité ;

c) «gaz à effet de serre», les gaz dont la liste figure à l'annexe II;

d) «autorisation d'émettre des gaz à effet de serre», l'autorisation délivrée conformément aux articles 7 et 8;

e) «installation», une unité technique fixe où se déroulent une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I ainsi que toute autre activité s'y rapportant directement qui est liée techniquement aux activités exercées sur le site et qui est susceptible d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution;

f) «exploitant», toute personne qui exploite ou contrôle une installation ou toute personne à qui un pouvoir économique déterminant sur le fonctionnement technique de l'installation a été délégué;

g) «personne», toute personne physique ou morale;

h) «nouvel entrant», toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I, qui a obtenu une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre ou une actualisation de son autorisation d'émettre des gaz à effet de serre en raison d'un changement intervenu dans sa nature ou son fonctionnement ou d'une extension de l'installation, postérieurement à la notification à la Commission européenne du plan national d'allocation des quotas;

i) «le public», une ou plusieurs personnes ainsi que les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes;

j) «tonne d'équivalent-dioxyde de carbone», une tonne métrique de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre visé à l'annexe II ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent;

k) «ministre», le membre du Gouvernement ayant l'environnement dans ses attributions;

l) «administration», l'administration de l'Environnement;

(Loi du 27 mars 2006)

«m) «activité de projet»: une activité de projet approuvée par une ou plusieurs parties visées à l'annexe I de la Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, faite à New York, le 9 mai 1992, telle qu'approuvée par une loi du 4 mars 1994, et dénommée ci-après «CCNUCC», conformément à l'article 6 ou 12 du Protocole à ladite Convention, fait à Kyoto, le 11 décembre 1997, tel qu'approuvée par une loi du 29 novembre 2001 et dénommé ci-après «Protocole» et aux décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole, pour autant que lesdites parties aient ratifié le Protocole;

n) «unité de réduction des émissions» ou «URE»: une unité délivrée en application de l'article 6 du Protocole, et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole;

o) «réduction d'émissions certifiées» ou «REC»: une unité délivrée en application de l'article 12 du Protocole et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole.»

« p) « exploitant d'aéronef », la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même ; »

« q) « transporteur aérien commercial », un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier ; »

« r) « Etat membre responsable », l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5 septies ; »

« s) « émissions de l'aviation attribuées », les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport en provenance des pays tiers ; »

« t) « émissions historiques du secteur de l'aviation », la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

« u) « Commission », la Commission européenne. »<sup>2</sup>

#### **Art. 4. Annexes.**

Font partie intégrante de la présente loi les annexes suivantes:

~~Annexe I: catégories d'activités visées à l'article 2, à l'article 3 et à l'article 6~~

**Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi<sup>3</sup>**

Annexe II: gaz à effet de serre visés à l'article 3

Annexe III: critères applicables au plan national d'allocation de quotas visé à l'article 10.

#### **Art. 5. Comité d'accompagnement.**

Il est institué auprès du ministre un comité d'accompagnement qui a pour mission principale de discuter et de se prononcer, sur demande du ministre ou de sa propre initiative, sur les problèmes généraux pouvant se présenter dans le contexte de l'exécution de la présente loi.

Le comité, qui peut se faire assister par des experts, comprend des représentants

- du ministre,
- du ministre ayant dans ses attributions les Classes moyennes,
- du ministre ayant dans ses attributions le Logement,
- du ministre ayant dans ses attributions l'Economie,

---

<sup>2</sup> art. 2

<sup>3</sup> art. 3

- du ministre ayant dans ses attributions les Finances,
- du ministre ayant dans ses attributions les Transports.

Les membres effectifs et suppléants sont nommés par le ministre avec l'accord, le cas échéant, des ministres concernés.

Ils sont nommés pour une durée de 3 ans. Leur mandat est renouvelable. Le président est désigné parmi les délégués du ministre.

## **Chapitre II : Aviation<sup>4</sup>**

### **Art. 5 bis: Quantité totale de quotas pour l'aviation**

1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.
2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1er janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.<sup>5</sup>

### **Art. 5 ter : Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères**

1. Pendant la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.
2. A compter du 1er janvier 2013, 15 % des quotas sont mis aux enchères.
3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5 bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.
4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.

La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe.<sup>6</sup>

### **Art. 5 quater : Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs**

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5 bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en

---

<sup>4</sup> art. 1<sup>er</sup>

<sup>5</sup> art. 4

<sup>6</sup> art 5



soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1.

2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.
3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :
  - a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5 bis,
  - b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5 ter,
  - c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5 quinquies, paragraphe 1,
  - d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a) ; et
  - e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.

Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.

4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :
  - a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) ; et
  - b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.

5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas

alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5 quinquies.<sup>7</sup>

### **Art. 5 quinquies : Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs**

1. Pour chaque période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :

a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2 ; ou

b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;

et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.

2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.

En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :

a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte ;

b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis ; et

c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique :

i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;

ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes -kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à

---

<sup>7</sup> art. 6

l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ; et

iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).

4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.

5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.

Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme :

a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4 ; et

b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.

6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne -kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5 quater, paragraphe 4.

7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :

a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 ;

i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4 ;

ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes -kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4 ; et

b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années

civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.<sup>8</sup>

#### **Art. 5 sexies. Programmes de suivi et de notification**

Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5 quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15.<sup>9</sup>

#### **Art. 5 septies. Etat membre responsable**

1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est :
  - a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question ; et
  - b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.
2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5 bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.
3. Aux fins du paragraphe 1, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006.<sup>10</sup>

#### **Art. 6. Autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.**

A partir du 1er janvier 2005, pour toute installation se livrant à une activité visée à l'annexe I, l'exploitant est soumis à une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

### **Chapitre III : Installations fixes<sup>11</sup>**

#### **Art. 7. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.**

---

<sup>8</sup> art. 7

<sup>9</sup> art. 8

<sup>10</sup> art. 9

<sup>11</sup> art. 1<sup>er</sup>

Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre comprend une description:

- a) de l'installation et de ses activités ainsi que des technologies utilisées;
- b) des matières premières et auxiliaires dont l'emploi est susceptible d'entraîner des émissions des gaz énumérés à l'annexe II;
- c) des sources d'émission des gaz énumérés à l'annexe II de l'installation et
- d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions conformément aux lignes directrices dont question à l'article 15, paragraphe 1.

La demande comprend également un résumé non technique des informations visées au premier alinéa.

#### **Art. 8. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.**

1. Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre concernant les émissions en provenance de tout ou partie d'une installation, s'il considère que l'exploitant est en mesure de surveiller et de déclarer les émissions.

Une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre peut couvrir une ou plusieurs installations exploitées sur le même site par le même exploitant.

2. L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants:

- a) le nom et l'adresse de l'exploitant;
- b) une description des activités et des émissions de l'installation;
- c) les exigences en matière de surveillance, précisant la méthode et la fréquence de la surveillance;
- d) les exigences en matière de déclaration;
- e) ~~l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16.~~ l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16.<sup>12</sup>

3. L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre est réexaminée régulièrement. Elle peut être modifiée ou complétée en cas de nécessité.

4. Sur demande motivée du ministre, l'exploitant d'une installation doit délivrer les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

#### **Art. 9. Changements concernant les installations.**

L'exploitant informe le ministre de tous changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement ou une extension de l'installation, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

Le cas échéant, le ministre actualise l'autorisation.

---

<sup>12</sup> art. 10

En cas de changement de l'identité de l'exploitant de l'installation, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse du nouvel exploitant.

#### **Art. 10. Plan national d'allocation de quotas.**

1. Pour chaque période visée à l'article 12, paragraphes 1 et 2, le ministre élabore ou fait élaborer par l'administration et en collaboration avec les secteurs concernés, un projet de plan national précisant la quantité totale de quotas qu'elle a l'intention d'allouer pour la période considérée et la manière dont elle se propose de les attribuer. Le projet de plan fait l'objet d'une publicité sur support électronique. Un avis concernant le projet de plan et informant sur le début de la période de publicité qui est d'un mois au moins est inséré dans 4 journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché. Au cours de ladite période, les intéressés peuvent émettre leurs observations et suggestions par le biais dudit support ou transmettre ces dernières directement au ministre.

(Loi du 27 mars 2006)

«Pour chaque période visée à l'article 12, paragraphe 2, le projet de plan précise également l'utilisation globale d'URE et de REC ainsi que le pourcentage de l'allocation accordée à chaque installation à concurrence duquel les exploitants sont autorisés à utiliser pour cette période les URE et les REC dans le système institué par la présente loi. L'utilisation totale des URE et des REC est compatible avec les obligations de complémentarité pertinentes découlant du Protocole et de la CCNUCC ainsi que des décisions adoptées à ce titre.»

2. En ce qui concerne la période visée à l'article 12, paragraphe 1, le projet de plan est adressé à la Commission européenne et aux autres Etats membres de l'Union européenne dans les meilleurs délais et au plus tard dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi. Pour les périodes ultérieures, le projet de plan est adressé au moins dix-huit mois avant le début de la période concernée.

3. Le plan tel qu'accepté par la Commission est fondé sur des critères objectifs et transparents, incluant les critères énumérés à l'annexe III. Il tient dûment compte des observations formulées par le public. Il peut être déclaré obligatoire, en tout ou en partie, par voie de règlement grand-ducal. Il est notifié à la Commission.

#### **Art. 11. Méthode d'allocation de quotas.**

Pour la période de trois ans qui débute le 1er janvier 2005 les quotas sont alloués à titre gratuit. Pour la période de cinq ans qui débute le 1er janvier 2008, au moins 90% des quotas sont alloués à titre gratuit.

#### **Art. 12. Allocation et délivrance de quotas.**

1. Pour la période de trois ans qui débute le 1er janvier 2005, le ministre, en application des articles 6 et 10, détermine la quantité totale de quotas à allouer pour cette période et fixe la quantité de quotas à attribuer à l'exploitant de chaque installation.

2. Pour la période de cinq ans qui débute le 1er janvier 2008, et pour chaque période de cinq ans suivante, le ministre détermine la quantité totale de quotas à allouer pour cette période et lance le processus d'attribution de ces quotas à l'exploitant de chaque installation. Le ministre prend cette

initiative au moins douze mois avant le début de la période concernée, sur la base du plan national d'allocation de quotas élaboré en application de l'article 10.

3. Lorsqu'il statue sur l'allocation de quotas, le ministre tient compte de la nécessité d'ouvrir l'accès aux quotas aux nouveaux entrants.

4. Le ministre délivre une partie de la quantité totale de quotas chaque année de la période visée au paragraphe 1 ou 2, au plus tard le 28 février de l'année en question.

(Loi du 27 mars 2006)

**«Art. 12bis. Utilisation des REC et des URE résultant d'activités de projets dans le système communautaire**

1. Sous réserve du paragraphe 3 et durant chaque période visée à l'article 12, paragraphe 2, le Ministre peut autoriser les exploitants à utiliser des REC et des URE résultant d'activités de projets dans le cadre du système institué par la présente loi, jusqu'à concurrence d'un pourcentage de l'allocation des quotas attribuée à chaque installation, devant être spécifié dans le plan national d'allocation de quotas. A cette fin, le Ministre délivre et restitue immédiatement un quota en échange d'une REC ou d'une URE détenue par cet exploitant dans le registre visé à l'article 18.

2. Sous réserve du paragraphe 3 et durant la période visée à l'article 12, paragraphe 1er, le Ministre peut autoriser les exploitants à utiliser des REC résultant d'activités de projets dans le cadre du système institué par la présente loi.

A cette fin, le Ministre délivre et restitue immédiatement un quota en échange d'une REC. Les REC utilisées par les exploitants durant la période visée à l'article 12, paragraphe 1er sont annulées par le Ministre.

3. Toutes les REC et les URE qui sont délivrées et qui peuvent être utilisées conformément à la CCNUCC, au Protocole et aux décisions ultérieures adoptées à ce titre peuvent être utilisées dans le système institué par la présente loi:

a) sauf que, les exploitants doivent s'abstenir d'utiliser les REC et les URE générées par des installations nucléaires dans le système institué par la présente loi pendant la période visée à l'article 12, paragraphe 1er et la première période de cinq années visée à l'article 12, paragraphe 2, et

b) à l'exception de celles qui résultent des activités d'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie.

4. Pendant la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis.<sup>13</sup>

**Art. 12ter. Activités de projets**

---

<sup>13</sup> art. 11

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3, et lorsqu'une activité de projet est mise en oeuvre, aucune URE ou REC ne peut être délivrée pour une réduction ou une limitation des émissions de gaz à effet de serre des ~~installations~~ activités<sup>14</sup> qui relèvent de la présente loi.

2. Jusqu'au 31 décembre 2012, pour les activités de projet MOC et MDP qui réduisent ou limitent directement les émissions d'une ~~installation~~ activité<sup>15</sup> tombant dans le champ d'application de la présente loi, des URE ou des REC ne peuvent être délivrées que si un nombre égal de quotas est annulé par l'exploitant de l'~~installation~~ activité<sup>16</sup> en question.

3. Jusqu'au 31 décembre 2012, pour les activités de projet MOC et MDP qui réduisent ou limitent indirectement les émissions d'une ~~installation~~ activité<sup>17</sup> tombant dans le champ d'application de la présente loi, des URE ou des REC ne peuvent être délivrées que si un nombre égal de quotas est annulé dans le registre national de l'Etat membre d'origine des URE ou des REC.

4. Lorsqu'il autorise la participation d'entités privées ou publiques à des activités de projet, le Ministre veille à ce qu'elle soit compatible avec les orientations, modalités et procédures pertinentes adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole.

5. Dans le cas d'activités de projet de production d'hydroélectricité avec une capacité de production excédant 20 MW, le Ministre s'assure, lorsqu'il approuve de telles activités de projet, que les critères et lignes directrices internationaux pertinents, y compris ceux contenus dans le rapport final de 2000 de la Commission mondiale des Barrages, «Barrages et développement: un nouveau cadre pour la prise de décision», seront respectés pendant la mise en place de telles activités de projet.»

### **Art. 13. Transfert, restitution et annulation de quotas.**

1. Les quotas peuvent être transférés entre:

- a) personnes dans la Communauté européenne;
- b) personnes dans la Communauté européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre la Communauté européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

~~2. Les quotas délivrés par un ministre d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins du respect des obligations incombant aux exploitants en application du paragraphe 3.~~ Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations.

2 bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente,

---

<sup>14</sup> art. 12

<sup>15</sup> art. 12

<sup>16</sup> art. 12

<sup>17</sup> art. 12



vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.

~~3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.~~ **Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16 . Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.**<sup>18</sup>

4. Des quotas peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

5. Tout transfert de quotas dans lequel est impliqué un exploitant sis au Grand-Duché doit immédiatement être notifié à l'administration.

6. Toute cessation totale ou partielle de l'exploitation d'une installation doit immédiatement être notifiée au ministre. Le ministre statue sur la restitution totale ou partielle des quotas non utilisés.

#### **Art. 14. Validité des quotas.**

1. Les quotas sont valables pour les émissions produites au cours de la période visée à l'article 12, paragraphe 1 ou 2, pour laquelle ils sont délivrés.

2. Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 3.

Le ministre peut délivrer des quotas aux personnes pour la période en cours afin de remplacer tout quota qu'elles détenaient et qui a été annulé conformément au premier alinéa.

~~3. Quatre mois après le début de chaque période de cinq ans suivante visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 3.~~ **Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 2 bis ou 3.**<sup>19</sup>

Le ministre délivre des quotas aux personnes pour la période en cours afin de remplacer tout quota qu'elles détenaient et qui a été annulé.

#### **Art. 15. ~~Surveillance des émissions.~~ Surveillance et déclaration des émissions**

---

<sup>18</sup> art. 13

<sup>19</sup> art. 14

1. La surveillance des émissions est effectuée par l'administration au titre des lignes directrices qui sont élaborées selon les modalités déterminées au niveau de l'Union européenne. Ces lignes directrices sont fondées sur les principes en matière de surveillance et de déclaration définis par règlement grand-ducal.

L'administration peut se faire assister par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales privées ou publiques, autres que l'Etat pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement.

~~2. Chaque exploitant d'une installation déclare à l'administration les émissions de cette installation au cours de chaque année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices.~~ Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices définies dans un règlement grand-ducal.<sup>20</sup>

#### **Art. 16. Vérification.**

~~1. Les déclarations présentées par les exploitants en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales privées ou publiques, autres que l'Etat pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant. L'administration est informée du résultat des vérifications.~~

~~2. Un exploitant dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante par le ministre, après vérification conformément aux critères définis par règlement grand-ducal, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de sa part ait été vérifiée comme étant satisfaisante.~~

Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef. L'administration est informée du résultat des vérifications.

Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.<sup>21</sup>

#### **Art. 17. Accès à l'information.**

---

<sup>20</sup> art. 15

<sup>21</sup> art. 16

(Loi du 27 mars 2006)

«Les décisions relatives à l'allocation de quotas, les informations relatives aux activités de projets et les rapports sur les émissions requis conformément à l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre qui sont détenus respectivement par le Ministre et l'Administration sont mis à la disposition du public conformément à la législation concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement.»

## **Chapitre IV : Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes<sup>22</sup>**

### **Art. 18. Registres.**

1. L'administration établit et maintient un registre afin de tenir une comptabilité précise des quotas délivrés, détenus, transférés et annulés. Elle peut coopérer avec une ou plusieurs autorités compétentes d'un autre Etat membre en vue de la gestion des registres dans un système consolidé. Elle peut se faire assister par un expert.

2. Toute personne peut détenir des quotas. Le registre est accessible au public et comporte des comptes séparés pour enregistrer les quotas détenus par chaque personne à laquelle et de laquelle des quotas sont délivrés ou transférés.

### **Art. 19. Constatation des infractions et pouvoirs de contrôle.**

1. Les officiers de police judiciaire et les fonctionnaires de la Police grand-ducale sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou installations à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

3. Ils peuvent en outre prélever des échantillons aux fins d'analyser la quantité des émissions de gaz à effet de serre visés à l'annexe II. Ces échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant de l'établissement ou au détenteur pour le compte de celui-ci, à moins que l'exploitant ou le détenteur n'y renoncent expressément.

4. Hormis les cas de flagrant délit, ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de documents, qu'en vertu d'un mandat délivré par le juge d'instruction.

### **Art. 20. Mesures et sanctions administratives. Mesures administratives<sup>23</sup>**

#### **1. En cas**

~~– d'émission non autorisée de gaz à effet de serre provenant d'une installation,~~

---

<sup>22</sup> art. 1<sup>er</sup>

<sup>23</sup> art. 17

~~— de défaut de communiquer au ministre les changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement ou l'extension d'une installation, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre,~~  
~~— de défaut de restituer pour le 30 avril de chaque année au plus tard un nombre de quotas vérifiés conformément à l'article 16, correspondant aux émissions totales d'une installation au cours de l'année civile écoulée,~~  
~~— de défaut de déclarer annuellement à l'administration les émissions d'une installation se rapportant à une année civile,~~  
~~— de transfert de quotas pour lesquels une déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, le ministre peut, selon le cas,~~  
~~— impartir à l'exploitant d'une installation un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à un an,~~  
~~— faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.~~

1. En cas de non-respect des dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,

- impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,
- faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.

Dés qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées.<sup>24</sup>

2. Le ministre peut retirer à l'exploitant l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre si celle-ci a été délivrée sur base de renseignements sciemment inexacts ou s'il ne respecte pas les dispositions réglementaires ou les conditions particulières déterminées dans l'autorisation.

3. ~~Tout exploitant qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires, sauf cas de force majeure dûment justifié. Pour chaque tonne d'équivalent dioxyde de carbone émise par une installation pour laquelle l'exploitant n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 € Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.~~ Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou

---

<sup>24</sup> art. 17

exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.

4. Au cours de la période de trois ans qui débute le 1er janvier 2005, pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise par une installation pour laquelle l'exploitant n'a pas restitué de quotas, sauf cas de force majeure dûment justifié, l'amende sur les émissions excédentaires est de 40€ Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.

4 bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :

- a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;
- c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire ; et
- d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.

5. Le recouvrement des amendes visées aux paragraphes 3. et 4. est effectué par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

~~6. Les mesures énumérées au paragraphe 1. du présent article sont levées lorsque l'infraction constatée aura cessé.~~

~~7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 3, est publié.~~ Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis ou 3, est publié.

~~8. Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.~~ Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal

administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.<sup>25</sup>

## **Art. 21. Sanctions pénales.**

~~1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 6, 9, 13.3, 15.2 et 16.2 de la présente loi et qui concernent:~~

- ~~- l'émission non autorisée de gaz à effet de serre provenant d'une installation,~~
- ~~- le défaut de communiquer au ministre les changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement ou l'extension d'une installation, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre,~~
- ~~- le défaut de restituer pour le 30 avril de chaque année au plus tard un nombre de quotas vérifiés conformément à l'article 16, correspondant aux émissions totales d'une installation au cours de l'année civile écoulée,~~
- ~~- le défaut de déclarer annuellement à l'administration les émissions d'une installation se rapportant à une année civile,~~
- ~~- le transfert de quotas pour lesquels une déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante.~~

1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi.

~~2. Les mêmes peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi.~~

2. Les mêmes peines sont applicables

- en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20
- aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.

(Loi du 22 décembre 2006)

## **«Art. 22. Fonds de financement des mécanismes de Kyoto.**

(1) Il est créé un fonds spécial sous la dénomination de «Fonds de financement des mécanismes de Kyoto» et appelé fonds par la suite.

Le fonds est placé sous l'autorité du ministre ayant l'environnement dans ses attributions et dénommé ci-après le «ministre».

Le financement se fait sur décision conjointe du ministre et du ministre ayant les Finances dans ses attributions, à l'exception des interventions énumérées au paragraphe (2), alinéa 2, point 5., pour lesquelles le financement se fait sur décision du ministre.

(2) Le fonds a pour objet de contribuer au financement des mécanismes de flexibilité de Kyoto et des mesures nationales afférentes qui sont mis en oeuvre en vue de la réduction des émissions à effet de serre.

Il intervient dans les domaines suivants:

---

<sup>25</sup> art. 17

1. échange de droits d'émission dans le cadre d'un accord avec respectivement un pays ayant ratifié le protocole de Kyoto ou une entité privée;
2. activités de projet de mise en oeuvre conjointe (MOC) réalisées dans les pays membres de l'OCDE et les pays à économie de transition dans le but d'acquérir des unités de réduction des émissions;
3. activités de projet de mécanisme de développement propre (MDP) dans des pays en voie de développement dans le but d'acquérir des réductions d'émissions certifiées;
4. participation à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux qui ont pour mission notamment d'appuyer financièrement lesdites activités;
5. projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le fonds intervient

1. soit par l'achat ou la vente de crédits d'émission,
2. soit par le financement ou le cofinancement des domaines visés sous les points 2 à 5, sous la forme
  - a) soit d'investissements,
  - b) soit d'études ou de conseils portant sur les modalités d'investissement
  - c) soit d'études ou de conseils portant sur la faisabilité et l'éligibilité d'activités de projet,
  - d) soit d'études portant sur les potentiels de réduction des émissions,
  - e) de participation financière directe.

La limite de quarante pour cent, prévue au dernier alinéa de l'article 14 de la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés

publics, ne s'applique pas aux interventions du fonds.

(3) Le fonds est alimenté:

1. par des dotations budgétaires annuelles,
2. par le produit de la vente de crédits d'émissions,
3. par des dons,
4. par un droit d'accise autonome additionnel prélevé sur les huiles minérales légères et les gasoils destinés à l'alimentation des moteurs de véhicules routiers et utilisés comme carburant, dénommé contribution changement climatique,
5. par une partie du produit de la taxe sur les véhicules routiers fixée au budget.

Les recettes prévues aux points 2, 3, 4 et 5 y sont portées directement en recette au fonds.

(4) Il est institué un comité interministériel chargé de conseiller le ministre sur les secteurs d'intervention dont question au paragraphe (2).

### **Art. 22bis. Autorité nationale**

Le ministre est l'interlocuteur en matière d'approbation des activités de projet en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point a) du protocole ainsi que l'autorité nationale en matière de mise en oeuvre de l'article 12 du Protocole.

### **Art. 22ter. Contribution changement climatique**

Les huiles minérales légères et les gasoils ci-après destinés à l'alimentation des moteurs de véhicules routiers circulant sur la voie publique et utilisés comme carburant, qui sont mis à la

consommation dans le pays, sont soumis à un droit d'accise autonome additionnel dénommé contribution changement climatique ne pouvant dépasser les taux suivants par 1.000 litres à la température de 15°C:

essence au plomb: ~~50~~ 20 euros

essence sans plomb: ~~50~~ 20 euros

gasoil: ~~50~~<sup>26</sup> 25 euros

Les conditions d'application de la présente loi sont arrêtées par voie de règlement grand-ducal. Sont applicables au droit d'accise autonome additionnel les dispositions légales et réglementaires relatives au droit d'accise sur les produits énergétiques.»

### **Art. 23. Disposition modificative.**

L'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés est complété par un nouveau paragraphe 6 ayant la teneur suivante:

«6. Lorsque les émissions d'un gaz à effet de serre proviennent d'une installation soumise aux dispositions de la loi du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto et modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, l'autorisation délivrée au titre de la présente loi ne comporte pas de valeur limite d'émission pour les émissions directes de ce gaz, à moins que cela ne soit nécessaire pour éviter toute pollution locale significative. En tant que de besoin, l'autorisation en question est modifiée en conséquence.»

### **Chapitre V : Dispositions diverses<sup>27</sup>**

(Loi du 27 mars 2006)

#### **«Art. 24. Intitulé abrégé.**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «loi du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre».»

---

<sup>26</sup> art. 9 Budget 2010 (Mém. A N° 254 du 24.12.2009)

<sup>27</sup> art 1<sup>er</sup>







## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 28 avril 2010

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 15 mars et des 14 et 21 avril 2010
2. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
  - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
3. Echange de vues avec des représentants gouvernementaux au sujet des conséquences de l'éruption volcanique en Islande
4. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. André Hoffmann, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Georges Molitor, M. Max Nilles, Mme Carla Oliveira, M. Frank Reimen, M. Claude Waltzing, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

- 1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 15 mars et des 14 et 21 avril 2010**

Les procès-verbaux des réunions des 15 mars et des 14 et 21 avril 2010 sont adoptés.

## **2. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé par le Gouvernement précédent en date du 13 mars 2009 et le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 23 mars 2010.

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. En bref, le projet de loi a deux objectifs :

1. modifier la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées afin d'adapter les cadres et l'organisation de cette administration aux évolutions des techniques, du trafic, de la formation académique ainsi qu'aux changements qu'a subis le pays depuis 1974 dans le domaine de ses infrastructures ;
2. régler certaines situations individuelles d'agents de l'administration qui ont été engagés sous le régime des employés de l'Etat, faute de vacances d'emploi dans les carrières des fonctionnaires.

Les membres de la commission parlementaire analysent tout d'abord certains des commentaires émis par le Conseil d'Etat dans ses considérations générales. A cet égard, il est précisé que ces remarques de la Haute Corporation sont des considérations purement politiques et qu'elles sont donc adressées au Ministre. Les fonctionnaires du Ministère ne souhaitent pas prendre position en l'absence de ce dernier.

En premier lieu, le Conseil d'Etat constate que la base légale de l'Administration des Ponts et Chaussées a été modifiée à de nombreuses reprises afin d'adapter l'organisation de cette administration aux évolutions des techniques, du trafic, de la formation académique ainsi qu'aux changements qu'a subis le pays depuis 1974 dans le domaine de ses infrastructures. La Haute Corporation est en outre d'avis que les décisions politiques mal coordonnées sont l'un des facteurs principaux qui a exigé des adaptations constantes de la part de l'Administration des Ponts et Chaussées et que l'administration a ainsi été confrontée de façon continue à la nécessité de faire face à des changements répétés provoqués par ces décisions politiques.

Le Conseil d'Etat soulève ensuite la question de la répartition interne des compétences au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Il note en effet que le projet de loi sous rubrique a été élaboré à une époque où les Ministères des Travaux publics et des Transports étaient des entités distinctes attribuées à deux ministres différents. Depuis l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères, ces deux départements font partie du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, bien que les compétences attribuées au Ministre soient compartimentées en « attributions relevant des compétences en matière de transports » et en « attributions relevant des compétences en matière de travaux publics ». Dans ce contexte, la Haute Corporation se demande si cette distinction en compétences différentes fait survivre les clivages des anciens ministères.

Plusieurs membres de la Commission jugent les remarques du Conseil d'Etat extrêmement pertinentes et constatent que les regroupements opérés au niveau des ministères n'ont pas été suivis sur le terrain. Sur base d'exemples concrets, ils mettent en avant que les divisions subsistent et engendrent inévitablement des difficultés d'application dès que plusieurs administrations sont concernées par un projet. Les fonctionnaires du Ministère expliquent

qu'il existe une très bonne collaboration entre les différents départements et font valoir que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a justement été mis en place pour régler ces questions de coordination et appréhender les problèmes de manière horizontale.

Dans ce contexte et suite à une question afférente, les représentants du Ministère signalent que, pour les travaux de planification d'un tram léger à Luxembourg, un groupement d'intérêt économique (GIE) a été mis en place en juin 2007. Ils précisent que cette solution a justement été retenue, car plusieurs administrations, ainsi que la ville de Luxembourg, sont concernées par le projet.

\*

La question de la dénomination de l'Administration des Ponts et Chaussées est soulevée. Certains estiment que ce nom n'est plus d'actualité, car il ne reflète pas la totalité des missions de l'Administration. En effet, l'Administration des Ponts et Chaussées est plutôt une « administration des infrastructures », qui ne s'occupe pas simplement des « ponts » et des « chaussées », mais qui prend en charge des missions bien plus vastes de planification, de construction, d'aménagement, d'entretien,... Suite à un bref échange de vues, il apparaît cependant que ni les représentants de ladite administration, ni la majorité des membres de la commission parlementaire ne soient en faveur d'un changement d'appellation.

\*

Les membres de la Commission examinent les articles du projet de loi sur base d'un texte juxtaposé élaboré par les services du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

(Note du Secrétariat : les propositions du Conseil d'Etat que le Ministère propose de retenir sont soulignées tandis que les propositions d'amendements sont soulignées et en gras)

#### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1er énumère les attributions de l'administration. Il est repris en partie de la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées. Toutefois, il comporte quelques nouveautés. Ainsi, il offre la possibilité de confier à l'Administration des Ponts et Chaussées la conception, la réalisation et la surveillance de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ou sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques. Comme dans le passé, l'administration peut assurer la construction et la surveillance de la voirie communale et de ses dépendances pour le compte des communes. Le texte de l'article 1<sup>er</sup> dans sa version initiale est le suivant :

**Art. 1er.** *L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.*

*Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ou de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques.*

*Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:*

*pour compte de l'Etat:*

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour bus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

*pour compte de l'Etat et pour compte des communes:*

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée et
- des opérations topographiques, photogrammétriques et le mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil.

*pour compte des communes, dans les limites tracées ci-dessus:*

- la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que la surveillance des travaux.

*pour le compte de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques ou d'établissements publics:*

- la conception, la construction et la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

*Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.*

L'article 1<sup>er</sup> suscite plusieurs observations de la part du Conseil d'Etat :

- A partir du moment où tout travail de génie civil pour compte de l'Etat entre dans les attributions de l'administration, la partie de texte de l'alinéa 3 de l'article 1<sup>er</sup> commençant par les termes « pour compte de l'Etat » pourrait être supprimée. Dans le même alinéa 3, la partie de texte introduite par les termes « pour compte de l'Etat et pour compte des communes » deviendrait « pour compte des communes » et serait réunie avec la partie de texte qui la suit (commençant par les termes « pour compte des communes, dans les limites tracées ci-dessus: ... », intitulé qui serait supprimé).
- Le Conseil d'Etat est d'accord avec la possibilité de faire intervenir l'Administration des Ponts et Chaussées dans la conception et la réalisation de travaux pour compte de communes ne disposant pas des services techniques adéquats. Il insiste cependant pour que ces interventions fassent l'objet d'une facturation mettant les frais de l'intervention à charge des bénéficiaires réels et pour que l'article 1<sup>er</sup> crée la base légale afférente. Si certains membres de la Commission du Développement durable peuvent comprendre cette remarque du Conseil d'Etat, d'autres au contraire la jugent inacceptable, car la collaboration a toujours été exemplaire entre l'Administration des Ponts et Chaussées et les administrations communales. Etant donné que le Conseil d'Etat insiste sur ce point, le Ministère a élaboré une proposition de texte pour créer la base légale de cette facturation (voir ci-dessous le texte suggéré). Les membres de la Commission souhaitent, à ce stade, ne pas prendre de décision définitive et décident d'entendre la prise de position de Monsieur le Ministre en la matière.
- la Haute Corporation estime que la catégorie des travaux « pour le compte de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques ou d'établissements publics » est superflue. Les sociétés et établissements publics visés exécutent les missions qui leur

sont confiées également pour compte de l'Etat, tout comme l'Administration des Ponts et Chaussées. A l'égard de ces sociétés et établissements, c'est l'Etat qui détient le pouvoir de décision. Pour ce qui est des sociétés visées, leur capital est détenu soit entièrement, soit très largement par l'Etat, qui est donc le décideur réel. Les entités visées travaillent manifestement pour l'Etat, directement ou indirectement. C'est pour le même bénéficiaire final qu'elles agissent. Les missions relevant de la conception, la construction et la surveillance de grands travaux d'infrastructure ne peuvent être que des missions figurant parmi celles énumérées sous la rubrique « pour compte de l'Etat ».

- Le Conseil d'Etat constate que les administrations de l'Etat se voient imposer pour l'accomplissement journalier de leurs missions un appareil procédural lourd, notamment en matière de marchés publics et de gestion financière. L'Etat se décharge ensuite de certaines missions sur les établissements publics au motif de la plus grande flexibilité offerte par leur encadrement légal. La confiance ainsi témoignée à la flexibilité arrive cependant à ses limites lorsqu'il s'agit de la réalisation de travaux de conception, de construction, d'entretien et de surveillance des grandes infrastructures. Les travaux en question doivent faire retour à une administration agissant selon les règles normales de l'Etat en matière de budget et de marchés publics. Le Conseil d'Etat estime surprenante cette approche de départager le travail entre les établissements publics largement dégagés des méthodes de gestion propres aux administrations de l'Etat et des contrôles qui les accompagnent, et une administration traditionnelle astreinte au respect d'un ensemble de règles de fonctionnement complexes. Dans ce contexte, la Haute Corporation estime nécessaire de repenser fondamentalement le fonctionnement des structures de l'Etat et de libérer l'Administration des Ponts et Chaussées des contraintes législatives qui alourdissent son action journalière. La Commission souhaite également entendre la prise de position de Monsieur le Ministre sur ce point.
- Le dernier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> est superflu, puisque le recours aux services prestés par le secteur privé est ouvert à tous les services de l'Etat, évidemment dans la limite des crédits budgétaires autorisés par la Chambre des Députés.

Le Conseil d'Etat suggère une nouvelle formulation de texte pour l'article 1<sup>er</sup>, que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de retenir partiellement, en donnant à l'article 1<sup>er</sup> la teneur suivante :

**Art. 1er.** *L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.*

*Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.*

*Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes :*

*pour compte de l'Etat:*

- *la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;*
- *la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;*
- *la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;*
- *la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;*
- *la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;*
- *la planification et la construction des pistes cyclables;*
- *l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;*

- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes :

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article :

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

**Les prestations exécutées dans le cadre de la réalisation de projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance de ces travaux ne peuvent se faire que contre facturation suivant un barème à fixer par voie de règlement ministériel. Le produit de ces interventions apparaîtra au budget des recettes.**

**Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.**

## Article 2

L'article 2 arrête la dépendance hiérarchique de l'administration et définit la compétence et les responsabilités du directeur qui est secondé par deux directeurs adjoints.

Le Conseil d'Etat suggère le libellé suivant, que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de retenir :

**Art. 2.** *L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.*

*Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique. Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.*

## Article 3

L'article 3 fixe la structure de l'administration et, dans sa version initiale, est libellé comme suit :

**Art. 3.** *L'administration comprend la direction et les divisions suivantes:*

- la division des travaux neufs;
- la division de la voirie Nord;
- la division de la voirie Sud;
- la division des ouvrages d'art;
- la division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic;
- le laboratoire;

- la division des géomètres et de la photogrammétrie;
- le service géologique de l'Etat;
- la division des ateliers centraux et
- la division informatique et gestion.

Le Conseil d'Etat demande la suppression de l'énumération des diverses sous-divisions de l'administration.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose d'amender cet article et de le libeller comme suit :

**Art. 3 En dehors de la direction, l'administration comprend des divisions dont la création et les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal. La direction peut - sous l'approbation du ministre compétent – arrêter un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.**

#### Article 4

L'article 4 définit les missions et attributions de la direction et des dix divisions et prévoit de fusionner en cas de nécessité les divisions de la voirie Nord et Sud pour ne plus former qu'une seule entité. En outre, il offre la possibilité de fixer les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration par voie de règlement d'ordre interne.

Le Conseil d'Etat est d'avis que le contenu de l'article 4 devrait disparaître du projet de loi et préférerait que le texte soit inséré dans un règlement grand-ducal.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de biffer cet article.

#### Article 5

L'article 5 règle la situation de l'agent de sécurité prévu à l'article 6 de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers et qui aux termes de cette loi „fait partie du personnel du gestionnaire du tunnel“ mais „est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions“. Selon le Conseil d'Etat, la mesure proposée par cet article règle une question d'organisation interne de l'administration et n'a par conséquent pas sa place dans un texte de loi.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de biffer cet article.

#### Article 6 initial (nouvel article 4)

Cet article prévoit toutes les carrières qui pourraient s'avérer utiles pour garantir le bon fonctionnement de l'administration. Les différentes carrières prévoient les fonctions telles qu'elles sont inscrites à la loi modifiée du 22 mars 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

La Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler et l'article se lira comme suit :

**Art. 6. En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants :**

*Dans la carrière supérieure de l'administration*

*(1) carrière de l'ingénieur :*

*des ingénieurs première classe*



*des ingénieurs-chefs de division  
des ingénieurs principaux  
des ingénieurs-inspecteurs  
des ingénieurs*

*(2) carrière de l'attaché de Gouvernement :  
des conseillers de direction première classe  
des conseillers de direction  
des conseillers de direction adjoints  
des attachés de Gouvernement premiers en rang  
des attachés de Gouvernement*

*(3) carrière de l'ingénieur-conducteur :  
des ingénieurs-conducteurs principaux  
des ingénieurs-conducteurs inspecteurs  
des ingénieurs-conducteurs*

*(4) carrière du chargé d'études-informaticien :  
des conseillers-informaticiens première classe  
des conseillers-informaticiens  
des conseillers-informaticiens adjoints  
des chargés d'études-informaticiens principaux  
des chargés d'études-informaticiens*

*Dans la carrière moyenne de l'administration*

*(5) carrière du chimiste :  
des chimistes*

*(6) carrière de l'ingénieur technicien:*

*a) services techniques:  
des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang  
des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux  
des ingénieurs techniciens-inspecteurs  
des ingénieurs techniciens principaux  
des ingénieurs techniciens*

*b) services des ateliers:  
trois chefs d'atelier*

*(7) carrière de l'informaticien diplômé:  
des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang  
des inspecteurs-informaticiens principaux  
des inspecteurs-informaticiens  
des chefs de bureau-informaticiens  
des chefs de bureau-informaticiens adjoints  
des informaticiens principaux  
des informaticiens diplômés*

*(8) carrière du technicien diplômé:  
des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang  
des inspecteurs techniques principaux  
des inspecteurs techniques  
des chefs de bureau techniques  
des chefs de bureau techniques adjoints  
des techniciens principaux  
des techniciens diplômés*

*(9) carrière du rédacteur:  
des inspecteurs principaux 1ers en rang  
des inspecteurs principaux  
des inspecteurs  
des chefs de bureau  
des chefs de bureau adjoints  
des rédacteurs principaux*

*des rédacteurs*

*Dans la carrière inférieure de l'administration*

- (10) carrière de l'expéditionnaire technique:  
des premiers commis techniques principaux  
des commis techniques principaux  
des commis techniques  
des commis techniques adjoints  
des expéditionnaires techniques*
- (11) carrière de l'expéditionnaire-informaticien:  
des premiers commis-informaticiens principaux  
des commis-informaticiens principaux  
des commis-informaticiens  
des commis-informaticiens adjoints  
des expéditionnaires-informaticiens*
- (12) carrière de l'expéditionnaire:  
des premiers commis principaux  
des commis principaux  
des commis  
des commis adjoints  
des expéditionnaires*
- (13) carrière de l'artisan:  
des artisans dirigeants  
des premiers artisans principaux  
des artisans principaux  
des premiers artisans  
des artisans*
- (14) carrière du cantonnier:  
des chefs de brigade dirigeants  
des chefs de brigade principaux  
des chefs de brigade  
des sous-chefs de brigade  
des chefs-cantonniers  
des cantonniers*
- (15) carrière du concierge:  
des concierges surveillants principaux  
des concierges surveillants  
des concierges.*

*Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.*

#### Article 7 initial (nouvel article 5)

Cet article permet de compléter le cadre prévu à l'article précédent par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins de l'administration et dans les limites des crédits budgétaires. Afin de permettre à l'administration d'adapter ses effectifs à l'évolution de ses missions, le projet de loi ne fixe pas de limite au nombre de fonctionnaires pouvant être occupés dans les différentes carrières. La limitation des engagements nouveaux de personnel est donc opérée annuellement par la loi budgétaire à laquelle il appartient d'autoriser des engagements supplémentaires.

Le Conseil d'Etat constate que l'alinéa 2, en proposant une solution en cas de difficultés de recrutement d'un agent pour la fonction de chef d'atelier, et en ne prévoyant pas des difficultés comparables pour l'occupation d'autres postes, ouvre sans le dire une possibilité de « carrière ouverte » non couverte par les textes généraux réglant cette matière.

Outre la modification du renvoi à l'article 6, qui devient un renvoi à l'article 4, le libellé de cet article reste inchangé :

**Art. 7.** *Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.*

*En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.*

#### Article 8 initial (nouvel article 6)

Afin de ne pas surcharger la loi par des dispositions ayant trait aux conditions d'études, d'admission, de nomination et de promotion des fonctionnaires de l'administration, il a été jugé opportun de se limiter à créer une base habilitante, laissant le soin de déterminer le détail de ces questions à un règlement grand-ducal. En outre, il y a lieu de noter qu'une grande partie des conditions réglant l'accès au service de l'Etat et les détails concernant les différents examens sont déterminés par des dispositions édictées par le Ministère de la Fonction publique et de la Réforme administrative, de sorte que le règlement grand-ducal prévu à l'article sous rubrique peut se limiter aux conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler et l'article se lira comme suit :

**Art. 8.** *Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.*

#### Article 9 initial (nouvel article 7)

Cet article précise que les nominations aux fonctions supérieures au grade 8 sont réservées au Grand-Duc, alors que les nominations aux fonctions inférieures au grade 9 sont prises par le ministre de tutelle.

Le Conseil d'Etat est d'avis que le deuxième alinéa de l'article peut se limiter à mentionner la condition spécifique d'accès aux fonctions de directeur et de directeur adjoint et que la partie finale de la phrase (« ... sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil ») est superflue, puisque l'alinéa 1er règle la question pour toute l'administration.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose pourtant de maintenir ce bout de phrase. L'article sous rubrique se lirait donc comme suit :

**Art. 7.** *Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre compétent nomme aux autres emplois.*

*Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.*

#### Article 10 initial

Par le biais de cet article, il était prévu d'accorder aux cantonniers la qualité d'officier de police judiciaire, étant donné que ces derniers sont appelés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce que les cantonniers soient constitués officiers de police judiciaire, dans la mesure où il s'agirait de leur donner les pouvoirs nécessaires à imposer la discipline aux usagers de la route à l'occasion d'un chantier temporaire. Le fait de décerner des avertissements taxés présuppose que l'agent en charge ait le droit, par exemple, d'obliger un automobiliste à s'arrêter pour constater son identité et pour infliger, le cas échéant, un avertissement taxé. La prérogative de décerner des avertissements taxés présuppose l'existence d'un catalogue de contraventions donnant lieu à intervention et fondé sur des incriminations prévues dans la loi formelle. Le simple renvoi par la loi, dans des termes généraux et sans spécification des infractions à considérer, à un règlement grand-ducal auquel serait confié l'établissement dudit catalogue ne suffit pas aux exigences des articles 12 et 14 de la Constitution.

Suite à cette opposition formelle, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de biffer l'article sous rubrique et de continuer à se référer à l'article 6 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, modifiée et complétée par celles des 2 mars 1963, 17 avril 1970, 1er août 1971, 7 avril 1976, 7 juillet 1977, 31 mars 1978, 9 juillet 1982, 3 mai 1984, 28 janvier 1986, 8 avril 1986, 7 septembre 1987, 15 janvier 1991, 21 décembre 1991, 1er juillet 1992, 27 juillet 1993, 26 août 1993, 18 mars 1997, 5 juin 1998, 30 juillet 2002, 2 août 2002, 6 juillet 2004, 22 décembre 2006, 18 septembre 2007, 19 mars 2008 et du 5 juin 2009 qui dispose que « *Les commissaires de district, les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de la carrière du cantonnier de l'Administration des Ponts et Chaussées spécialement habilités à cet effet par le directeur de l'Administration sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions légales et réglementaires et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions* ».

#### Article 11 initial (nouvel article 8)

Vu qu'au moment de leur entrée au service de l'Etat, certains agents n'ont pas pu être engagés sous le statut du fonctionnaire, cet article a pour objet de fonctionnariser ces agents. D'une façon générale, les dispositions transitoires mettent à niveau des carrières que les agents ont commencées sous le régime des employés de l'Etat, faute de vacance dans le cadre légal de l'administration.

Le Conseil d'Etat suggère de biffer la formule « *vertu de ses études et diplômes* » aux paragraphes 2, alinéa 1, 3, alinéa 1, 4, alinéa 1, 5, alinéa 1, 6, alinéa 1 et 7, alinéa 1, car elle sous-entend que les agents visés ne remplissent précisément pas les conditions d'études ouvrant l'accès à leur carrière et que l'équivalence nécessaire serait accordée par l'autorité de la loi à voter, et non pas après un examen du dossier et des diplômes en vertu de leur mérite propre, selon les procédures normales en la matière.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de suivre cette suggestion. Le nouvel article 8 se lirait comme suit :

#### **Art. 8. Dispositions transitoires**

1) *Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'Administration des Ponts et Chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au*

grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.

2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé « Diplomforstwirt », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé «Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen», engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes «licence des sciences de la terre» et «maîtrise en sciences de l'environnement», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de «Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

*Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.*

*Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.*

*6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.*

*Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.*

*7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.*

*Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.*

#### Article 12 initial (nouvel article 9)

Cet article a pour objet de procéder dans les meilleurs délais à une augmentation du nombre d'agents. Ce renforcement par la voie de la modification de la loi restera exceptionnel, puisqu'à l'avenir les renforcements se feront dans le respect du *numerus clausus* dans la loi budgétaire annuelle.

Le Conseil d'Etat suggère d'écrire la première phrase comme suit: « *Le Gouvernement est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration: ...* ». Quant au deuxième alinéa, le Conseil d'Etat demande le remplacement de la mention « *exercice 2009* » par celle de « *exercice 2010* ». Pour finir, la Haute Corporation propose de supprimer le dernier alinéa de l'article.

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures propose de suivre le Conseil d'Etat. Le nouvel article 9 sera lirait donc comme suit :

**Art. 9.**

*Le Gouvernement ~~en conseil~~ est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration :*

- a) 3 ingénieurs ;
- b) 1 attaché de gouvernement ;
- c) 1 chimiste ;
- d) 1 ingénieur technicien ;
- e) 1 informaticien diplômé ;
- f) 2 expéditionnaires techniques ;
- g) 2 expéditionnaires-informaticiens ;
- h) 1 expéditionnaire administratif ;
- i) 2 artisans ;
- j) 11 ouvriers de l'Etat.

*Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice ~~2009~~ 2010 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

*Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.*

\*

Suite à ces propositions du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Monsieur le Président de la Commission précise qu'au cours de la prochaine réunion, les explications de Monsieur le Ministre seront entendues quant aux différentes questions politiques soulevées au cours du présent débat, et notamment celle de la facturation des prestations exécutées par l'Administration des Ponts et Chaussées pour les communes.

Suite à ces explications, la commission parlementaire décidera quelle teneur donner au texte de la future loi et si, le cas échéant, des amendements devront être introduits auprès du Conseil d'Etat.

La Commission du Développement durable demande en outre au Ministère de requérir l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, ainsi que l'avis du SYVICOL sur le projet de loi sous rubrique.

**3. Echange de vues avec des représentants gouvernementaux au sujet des conséquences de l'éruption volcanique en Islande**

Les représentants gouvernementaux présentent le document PowerPoint joint en annexe 2 du présent procès-verbal.

Suite à cette présentation et à une question afférente, il est précisé que le Luxembourg n'a pas souffert d'un manque de biens de consommation courants. Il faut à cet égard savoir qu'environ 98% du fret de Cargolux sont uniquement en transit au Luxembourg et n'y sont donc pas livrés.

En annexe 3 du présent procès-verbal se trouve une copie de la communication émise suite à la réunion extraordinaire du 19 avril 2010 du Conseil des Ministres des Transports.

#### **4.        Divers**

Les membres de la Commission demandent aux représentants du Ministère de leur faire parvenir l'avis du Conseil d'Etat relatif au projet de loi n°6114 portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Luxembourg, le 3 mai 2010

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden



## ANNEXE1

### Modifications apportées au projet de loi 6014 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées suite à l'avis du Conseil d'Etat

| Texte initial  | Texte modifié   |
|--|---|
| <p><b>Art. 1<sup>er</sup>.</b> L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après « l'administration », est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.</p> <p>Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ou de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques.</p> <p>Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:</p> <p>pour compte de l'Etat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;</li><li>- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;</li><li>- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;</li><li>- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;</li><li>- la conception et la réalisation des couloirs pour bus et des plateformes intermodales;</li><li>- la planification et la construction des pistes cyclables;</li><li>- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;</li><li>- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable et</li><li>- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les</li></ul> | <p><b>Art. 1er.</b> L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.</p> <p>Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.</p> <p>Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:</p> <p><del>pour compte de l'Etat:</del></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;</li><li>- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;</li><li>- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;</li><li>- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;</li><li>- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;</li><li>- la planification et la construction des pistes cyclables;</li><li>- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;</li><li>- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Mertert et des dépendances de la voie navigable; et</li><li>- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les</li></ul> |

|  |   |
|--|---|
| <p>ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.</p> <p>pour compte de l'Etat et pour compte des communes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;</li> <li>- des études et expertises en géologie et géologie appliquée et</li> <li>- des opérations topographiques, photogrammétriques et le mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil.</li> </ul> <p>pour compte des communes, dans les limites tracées ci-dessus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que la surveillance des travaux.</li> </ul> <p>pour le compte de sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques ou d'établissements publics:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la conception, la construction et la surveillance de grands travaux d'infrastructure et</li> <li>- la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.</li> </ul> <p>Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.</p> | <p>ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.</p> <p><b>Elle peut être chargée pour compte des communes:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;</li> <li>- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;</li> <li>- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil; et</li> <li>- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.</li> </ul> <p><b>Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure; et</li> <li>- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.</li> </ul> <p>Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.</p> <p><b>Les prestations exécutées dans le cadre de la réalisation de projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance de ces travaux pour le compte de tiers ne peuvent se faire que contre facturation suivant un barème à fixer par voie de règlement ministériel. Le produit de ces interventions apparaîtra au budget des recettes.</b></p> <p><b>Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.</b></p> |
| <p><b>Art. 2.</b> L'administration, placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant dans ses attributions le département des travaux publics, est confiée à un directeur qui en est le chef et qui a sous ses ordres le personnel de l'administration. Le directeur est secondé dans sa tâche par deux directeurs adjoints, qui le remplacent en cas d'absence.</p>   | <p><b>Art. 2.</b> L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.</p> <p>Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique.</p> <p>Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.</p>   |
| <p><b>Art. 3.</b> L'administration comprend la direction et les divisions suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la division des travaux neufs;</li> </ul>  | <p><b>Art. 3</b> En dehors de la direction, l'administration comprend des divisions dont la création et les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- la division de la voirie Nord</li> <li>- la division de la voirie Sud;</li> <li>- la division des ouvrages d'art;</li> <li>- la division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic;</li> <li>- le laboratoire;</li> <li>- la division des géomètres et de la photogrammétrie;</li> <li>- le service géologique de l'Etat;</li> <li>- la division des ateliers centraux et</li> <li>- la division informatique et gestion.</li> </ul>  | <p>La direction peut - sous l'approbation du ministre compétent – arrêter un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.</p> |
| <p><b>Art. 4.</b> (1) La direction a sous ses ordres toutes les divisions et tous les services de l'administration. Elle veille à l'orientation globale de l'administration et est responsable de la mise en œuvre de la politique générale du Ministère des Travaux Publics dans les matières relevant de sa compétence. Elle établit le budget et en organise la gestion. Elle s'occupe du recrutement, de la formation spécifique et de la gestion des ressources humaines et elle surveille le bien-être social de ses agents. Elle se charge des relations avec le ministère de tutelle et le public.</p> <p>(2) La division des travaux neufs est chargée:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de la conception et de la réalisation des infrastructures des transports: autoroutes, voies express, contournements régionaux, y compris l'éclairage public ainsi que les équipements électromécaniques et de sécurité;</li> <li>- de la réhabilitation et la reconstruction des ouvrages d'art de son patrimoine;</li> <li>- des travaux des entretiens normal et constructif de la piste, du taxiway et de la voirie connexe de l'aéroport de Luxembourg, y compris la viabilité hivernale, ainsi que des autres travaux d'infrastructure à réaliser sur cet aéroport et</li> <li>- de la gestion de la cellule pour la surveillance des chantiers.</li> </ul> <p>La division des travaux neufs peut être chargée de la conception et de la réalisation de l'infrastructure des travaux de génie civil pour d'autres départements ou sociétés chargées de la gestion d'infrastructures publiques.</p> <p>(3) Les divisions de la voirie sont chargées, chacune dans les limites de sa compétence territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de l'élaboration et de l'exécution des projets de redressement, de réaménagement et de renforcement des contournements locaux, des routes nationales et des chemins repris avec leurs dépendances, des ouvrages d'art de leur patrimoine, ainsi que de l'éclairage public de ces infrastructures;</li> <li>- de l'entretien estival et hivernal ainsi que de la mise en place et de la</li> </ul> |  |

conservation de la signalisation et de l'équipement de cette voirie;

- de la construction et de la signalisation des pistes cyclables tout comme de leur entretien constructif;
- de la direction des services régionaux respectifs avec leurs ateliers locaux;
- de la police de la voirie de l'Etat et de ses dépendances et
- dans les limites tracées par l'article 1<sup>er</sup>, de l'élaboration et de l'exécution des projets concernant la construction et l'entretien de la voirie communale et de ses dépendances.

La division de la voirie Sud assure l'entretien des esplanades de la Moselle.

(4) La division des ouvrages d'art est chargée, dans les limites tracées par l'article 1<sup>er</sup>:

- de la gestion et de la pathologie des ouvrages d'art, ainsi que de l'élaboration de directives techniques afférentes;
- de la réhabilitation et de la reconstruction des ouvrages d'art de son patrimoine;
- de la gestion du patrimoine des ouvrages d'art et de l'organisation de leurs inspections périodiques;
- de la gestion des ponts provisoires dont la manutention revient à la division des ateliers centraux;
- de l'auscultation des grands ouvrages;
- des projets de construction des aménagements hydroélectriques appartenant à l'Etat et des ouvrages hydrauliques de la Moselle canalisée en tant que voie navigable, y compris le Port de Mertert, ainsi que de la surveillance de ces installations;
- de la surveillance, de l'entretien et de la signalisation de la Moselle canalisée en ce qui concerne sa navigabilité et
- de la surveillance et de l'entretien des berges, des plans d'eau, des alentours ainsi que des équipements flottants des installations hydroélectriques de la Haute-Sûre et de la Basse-Sûre.

(5) La division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic est chargée:

- de la surveillance et de l'entretien du réseau autoroutier, comprenant l'entretien courant et l'entretien des équipements de la voirie, y compris l'éclairage public et les équipements électromécaniques et de sécurité, de la signalisation horizontale et verticale, ainsi que de la viabilité hivernale;
- de la police de la grande voirie et

- de la gestion du trafic, de la gestion et de la sécurité des tunnels et du recensement du trafic, ainsi que de la gestion du centre d'information routier.

(6) Le laboratoire est chargé:

- de l'étude, de l'essai et du contrôle des matériaux de construction destinés aux services publics, d'analyses chimiques et technologiques de ces matériaux;
- de l'élaboration de clauses techniques, de l'agrément et du contrôle des centrales de fabrication et
- de l'attestation de conformité des systèmes d'assurance-qualité et des produits de construction.

(7) La division des géomètres et de la photogrammétrie est chargée:

- des campagnes photogrammétriques à grande échelle et des travaux topographiques dans l'intérêt de la réalisation de projets de génie civil pour compte de l'Etat et des communes;
- de l'organisation des prises de vues aériennes du pays et de l'élaboration des cartes topographiques à grande échelle;
- de la coordination des systèmes d'informations géographiques de l'administration et de la gestion des banques de données topographiques;
- de la gestion du réseau géodésique de l'administration;
- du mesurage des emprises des projets de l'administration par des géomètres officiels en application de la loi du 25 juillet 2002 portant création et réglementation des professions de géomètre et de géomètre officiel et
- de la mensuration de contrôle des ponts, tunnels et autres ouvrages.

(8) Le service géologique de l'Etat est chargé:

- d'études, d'expertises et de recherches scientifiques en matière de géologie, géotechnique, hydrogéologie, géomorphologie et de ressources naturelles minérales;
- du levé, de la tenue à jour et de la diffusion de la carte géologique du pays, tout comme de cartes thématiques dans le domaine des sciences de la terre;
- dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, de l'évaluation des risques naturels et anthropiques de nature géologique et
- de l'archivage et de la gestion des données géologiques et la diffusion d'informations relatives au sous-sol, notamment sous forme de systèmes d'informations géographiques et de banques de données informatisées.

Il peut élaborer et assurer l'exécution de projets d'assainissements dans le domaine de la géotechnique et de l'hydrogéologie. Dans le cadre de sa

|  |   |
|--|---|
| <p>fonction de service géologique national, il participe aux activités scientifiques communes des services géologiques de l'Union Européenne.</p> <p>(9) La division des ateliers centraux est chargée:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de l'entretien mécanique du parc des engins et des véhicules de l'administration;</li> <li>- de la confection des panneaux de signalisation;</li> <li>- de la réalisation du marquage routier et</li> <li>- de l'exploitation des ateliers spéciaux, comme la serrurerie, la menuiserie et l'atelier électrique.</li> </ul> <p>(10) La division informatique et gestion est chargée:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- du développement des logiciels pour les applications techniques et administratives;</li> <li>- du développement, de la gestion et de l'exploitation des banques de données;</li> <li>- du développement et de la gestion des infrastructures informatiques et des logiciels pour le traitement des données résultant du système d'information géographique;</li> <li>- de la gestion des réseaux locaux et de la maintenance des serveurs;</li> <li>- de la gestion du centre de back-up.</li> </ul> <p>(11) Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique sont autorisés à accomplir les mêmes prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre des travaux publics et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.</p> <p>(12) Un règlement grand-ducal peut prévoir la fusion des divisions Nord et Sud en une seule entité. La direction peut - sous l'approbation du ministre de tutelle – arrêter un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.</p> |   |
| <p><b>Art. 5.</b> L'agent de sécurité prévu à l'article 6 de la loi du 21 novembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables à certains tunnels routiers est attaché administrativement à la direction.</p>  |   |
| <p><b>Art. 6.</b> En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants:<br/>Dans la carrière supérieure de l'administration</p> <p>(1) carrière de l'ingénieur:</p>  | <p><i>(initialement art. 6)</i></p> <p><b>Art. 4.</b> En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants:<br/>Dans la carrière supérieure de l'administration</p> <p>(1) carrière de l'ingénieur:</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p>des ingénieurs première classe<br/>des ingénieurs-chefs de division<br/>des ingénieurs principaux<br/>des ingénieurs-inspecteurs<br/>des ingénieurs</p> <p>(2) carrière de l'attaché de Gouvernement:<br/>des conseillers de direction première classe<br/>des conseillers de direction<br/>des conseillers de direction adjoints<br/>des attachés de Gouvernement premiers en rang<br/>des attachés de Gouvernement</p> <p>(3) carrière de l'ingénieur-conducteur :<br/>des ingénieurs-conducteurs principaux<br/>des ingénieurs-conducteurs inspecteurs<br/>des ingénieurs-conducteurs</p> <p>(4) carrière du chargé d'études-informaticien:<br/>des conseillers-informaticiens première classe<br/>des conseillers-informaticiens<br/>des conseillers-informaticiens adjoints<br/>des chargés d'études-informaticiens principaux<br/>des chargés d'études-informaticiens</p> <p>Dans la carrière moyenne de l'administration</p> <p>(5) carrière du chimiste :<br/>des chimistes</p> <p>(6) carrière de l'ingénieur technicien:<br/>a) services techniques:<br/>des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux 1ers en rang<br/>des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux<br/>des ingénieurs techniciens inspecteurs<br/>des ingénieurs techniciens principaux</p> | <p>des ingénieurs première classe<br/>des ingénieurs-chefs de division<br/>des ingénieurs principaux<br/>des ingénieurs-inspecteurs<br/>des ingénieurs</p> <p>(2) carrière de l'attaché de Gouvernement:<br/>des conseillers de direction première classe<br/>des conseillers de direction<br/>des conseillers de direction adjoints<br/>des attachés de Gouvernement premiers en rang<br/>des attachés de Gouvernement</p> <p>(3) carrière de l'ingénieur-conducteur :<br/>des ingénieurs-conducteurs principaux<br/>des ingénieurs-conducteurs inspecteurs<br/>des ingénieurs-conducteurs</p> <p>(4) carrière du chargé d'études-informaticien:<br/>des conseillers-informaticiens première classe<br/>des conseillers-informaticiens<br/>des conseillers-informaticiens adjoints<br/>des chargés d'études-informaticiens principaux<br/>des chargés d'études-informaticiens</p> <p>Dans la carrière moyenne de l'administration</p> <p>(5) carrière du chimiste :<br/>des chimistes</p> <p>(6) carrière de l'ingénieur technicien:<br/>a) services techniques:<br/>des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux 1ers en rang<br/>des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux<br/>des ingénieurs techniciens inspecteurs<br/>des ingénieurs techniciens principaux</p> |
|---|---|

|  |  |
|--|--|
| <p>des ingénieurs techniciens<br/>b) services des ateliers:<br/>trois chefs d'atelier</p> <p>(7) carrière de l'informaticien diplômé:<br/>des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang<br/>des inspecteurs-informaticiens principaux<br/>des inspecteurs-informaticiens<br/>des chefs de bureau-informaticiens<br/>des chefs de bureau-informaticiens adjoints<br/>des informaticiens principaux<br/>des informaticiens diplômés</p> <p>(8) carrière du technicien diplômé:<br/>des inspecteurs techniques principaux 1<sup>ers</sup> en rang<br/>des inspecteurs techniques principaux<br/>des inspecteurs techniques<br/>des chefs de bureau techniques<br/>des chefs de bureau techniques adjoints<br/>des techniciens principaux<br/>des techniciens diplômés</p> <p>(9) carrière du rédacteur:<br/>des inspecteurs principaux 1<sup>ers</sup> en rang<br/>des inspecteurs principaux<br/>des inspecteurs<br/>des chefs de bureau<br/>des chefs de bureau adjoints<br/>des rédacteurs principaux<br/>des rédacteurs</p> <p>Dans la carrière inférieure de l'administration<br/>(10) carrière de l'expéditionnaire technique:<br/>des premiers commis techniques principaux</p> | <p>des ingénieurs techniciens<br/>b) services des ateliers:<br/>trois chefs d'atelier</p> <p>(7) carrière de l'informaticien diplômé:<br/>des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang<br/>des inspecteurs-informaticiens principaux<br/>des inspecteurs-informaticiens<br/>des chefs de bureau-informaticiens<br/>des chefs de bureau-informaticiens adjoints<br/>des informaticiens principaux<br/>des informaticiens diplômés</p> <p>(8) carrière du technicien diplômé:<br/>des inspecteurs techniques principaux 1<sup>ers</sup> en rang<br/>des inspecteurs techniques principaux<br/>des inspecteurs techniques<br/>des chefs de bureau techniques<br/>des chefs de bureau techniques adjoints<br/>des techniciens principaux<br/>des techniciens diplômés</p> <p>(9) carrière du rédacteur:<br/>des inspecteurs principaux 1<sup>ers</sup> en rang<br/>des inspecteurs principaux<br/>des inspecteurs<br/>des chefs de bureau<br/>des chefs de bureau adjoints<br/>des rédacteurs principaux<br/>des rédacteurs</p> <p>Dans la carrière inférieure de l'administration<br/>(10) carrière de l'expéditionnaire technique:<br/>des premiers commis techniques principaux</p> |
|--|--|



|   |   |
|---|---|
| <p>des commis techniques principaux<br/>des commis techniques<br/>des commis techniques adjoints<br/>des expéditionnaires techniques</p> <p>(11) la carrière de l'expéditionnaire-informaticien:<br/>des premiers commis-informaticiens principaux<br/>des commis-informaticiens principaux<br/>des commis-informaticiens<br/>des commis-informaticiens adjoints<br/>des expéditionnaires-informaticiens</p> <p>(12) carrière de l'expéditionnaire:<br/>des premiers commis principaux<br/>des commis principaux<br/>des commis<br/>des commis adjoints<br/>des expéditionnaires</p> <p>(13) carrière de l'artisan:<br/>des artisans dirigeants<br/>des premiers artisans principaux<br/>des artisans principaux<br/>des premiers artisans<br/>des artisans</p> <p>(14) carrière du cantonnier:<br/>des chefs de brigade dirigeants<br/>des chefs de brigade principaux<br/>des chefs de brigade<br/>des sous-chefs de brigade<br/>des chefs-cantonniers<br/>des cantonniers</p> <p>(15) carrière du concierge:</p> | <p>des commis techniques principaux<br/>des commis techniques<br/>des commis techniques adjoints<br/>des expéditionnaires techniques</p> <p>(11) la carrière de l'expéditionnaire-informaticien:<br/>des premiers commis-informaticiens principaux<br/>des commis-informaticiens principaux<br/>des commis-informaticiens<br/>des commis-informaticiens adjoints<br/>des expéditionnaires-informaticiens</p> <p>(12) carrière de l'expéditionnaire:<br/>des premiers commis principaux<br/>des commis principaux<br/>des commis<br/>des commis adjoints<br/>des expéditionnaires</p> <p>(13) carrière de l'artisan:<br/>des artisans dirigeants<br/>des premiers artisans principaux<br/>des artisans principaux<br/>des premiers artisans<br/>des artisans</p> <p>(14) carrière du cantonnier:<br/>des chefs de brigade dirigeants<br/>des chefs de brigade principaux<br/>des chefs de brigade<br/>des sous-chefs de brigade<br/>des chefs-cantonniers<br/>des cantonniers</p> <p>(15) carrière du concierge:</p> |
|---|---|

|   |   |
|---|---|
| <p>des concierges surveillants principaux<br/>des concierges surveillants<br/>des concierges.</p> <p>Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.</p>  | <p>des concierges surveillants principaux<br/>des concierges surveillants<br/>des concierges.</p> <p>Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.</p>  |
| <p><b>Art. 7.</b> Le cadre prévu à l'article 6 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.</p> <p>En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.</p> | <p><i>(initialement art. 7)</i></p> <p><b>Art. 5.</b> Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.</p> <p>En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.</p> |
| <p><b>Art. 8.</b> Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.</p>   | <p><i>(initialement art. 8)</i></p> <p><b>Art. 6.</b> Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.</p>   |
| <p><b>Art. 9.</b> Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre de tutelle nomme aux autres emplois.</p> <p>Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.</p>   | <p><i>(initialement art. 9)</i></p> <p><b>Art. 7.</b> Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre <b>compétent</b> nomme aux autres emplois.</p> <p>Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement <b>en conseil</b>.</p>  |
| <p><b>Art. 10. (1)</b> Les fonctionnaires de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées qui ont passé avec succès tous les examens de leur carrière peuvent être autorisés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier mobile ou fixe et à constater tout défaut de suivre leurs injonctions.</p> <p>Le défaut de suivre les injonctions du fonctionnaire visé ci-dessus est puni d'une</p>  |   |

|  |   |
|--|---|
| <p>amende de 25 à 500 euros. Cette amende a le caractère d'une peine de police.</p> <p>Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les fonctionnaires visés ci-dessus ont la qualité d'officiers de police judiciaire.</p> <p>(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er sont désignés par le directeur de l'Administration des ponts et chaussées et doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.</p> <p>(3) Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant:</p> <p>« Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »</p>   |   |
| <p><b>Art. 11.</b> Dispositions transitoires:</p> <p>1) Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'administration des ponts et chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.</p> <p>2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé « Diplomforstwirt », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui</p> | <p><i>(initialement art. 11)</i></p> <p><b>Art. 8.</b> Dispositions transitoires:</p> <p>1) Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'administration des ponts et chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.</p> <p>2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé « Diplomforstwirt », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur <b>en vertu de ses études et diplômes</b>. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui</p> |

de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé «Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen», engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes «licence des sciences de la terre» et «maîtrise en sciences de l'environnement», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de «Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de

de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé «Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen», engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes «licence des sciences de la terre» et «maîtrise en sciences de l'environnement», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de «Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de

l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.

Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.

6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.

7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il

l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.

Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.

6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.

7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il

|  |  |
|--|--|
| <p>est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.</p>   | <p>est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.</p>   |
| <p><b>Art. 12.</b></p> <p>Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 3 ingénieurs;</li> <li>b) 1 attaché de gouvernement;</li> <li>c) 1 chimiste;</li> <li>d) 1 ingénieur technicien;</li> <li>e) 1 informaticien diplômé;</li> <li>f) 2 expéditionnaires techniques;</li> <li>g) 2 expéditionnaires-informaticiens;</li> <li>h) 1 expéditionnaire administratif;</li> <li>i) 2 artisans;</li> <li>j) 11 ouvriers de l'Etat.</li> </ul> <p>Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.</p> <p>Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.</p> | <p><i>(initialement art. 12)</i></p> <p><b>Art. 9.</b></p> <p>Le Gouvernement—<del>en conseil</del> est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>k) 3 ingénieurs;</li> <li>l) 1 attaché de gouvernement;</li> <li>m) 1 chimiste;</li> <li>n) 1 ingénieur technicien;</li> <li>o) 1 informaticien diplômé;</li> <li>p) 2 expéditionnaires techniques;</li> <li>q) 2 expéditionnaires-informaticiens;</li> <li>r) 1 expéditionnaire administratif;</li> <li>s) 2 artisans;</li> <li>t) 11 ouvriers de l'Etat.</li> </ul> <p>Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice <del>2009 2010</del> et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.</p> <p><del>Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.</del></p> |

Texte proposé par le Conseil d'Etat  
 Modifications suivant l'avis du Conseil d'Etat  
 Modifications MDDI

## ANNEXE 2

# Nuage de cendres volcaniques

Présentation du dossier à la Chambre des Députés

Commission du Développement durable

*Mercredi, 28 avril 2010*



1

- ▶ 1. Risque des cendres volcaniques
- ▶ 2. Déroulement des événements liés à la fermeture et la réouverture de l'espace aérien
- ▶ 3. Impact sur l'aéroport et le réseau
- ▶ 4. Impact opérationnel et financier
- ▶ 5. Mesures dans l'intérêt du client et de la reprise du trafic
- ▶ 6. Suivi

2

## 1. Risque des cendres volcaniques

### Le danger de la cendre volcanique pour les avions

La cendre volcanique est composée de fines particules abrasives de roches et de minéraux (de 0,001 à 2 mm de diamètre) rejetées dans l'atmosphère lors des éruptions volcaniques.

Les particules varient en taille et en composition d'un volcan à l'autre

#### Température des ailettes des turbines

Tu-154,  
Il-86 →  
650-700 °C

Boeing, McDonnell  
Douglas →  
1094 °C

Les particules de 10 à 30 micromètres (0,01 à 0,03 mm) sont les plus dangereuses pour les avions, elles peuvent :

- être expulsées à plusieurs dizaines de kilomètres d'altitude
- être transportées par le vent sur de grandes distances
- fondre à une température assez basse (à partir de 670 °C)

Le cendre érode les structures de l'avion, opacifie les fenêtres du cockpit

Petites explosions sur le revêtement de l'avion

Baisse de visibilité

Des particules de cendre sont aspirées par les moteurs à réaction

La cendre fond sur les ailettes des turbines, dans la partie chaude du moteur

Le cendre s'amalgame sur les parties en mouvement et fait caler le moteur

**LA PUISSANCE DU MOTEUR CHUTE EN QUELQUES SECONDES ET PEUT PROVOQUER SON ARRÊT**


RIA  © 2010

Photo © A. M. Sarna-Wojcicki, Service Géologique des États-Unis

## 1. Risque des cendres volcaniques

### ► Précédents:

#### ► Vol de la British Airways en 1982

Lors de ce vol au moment de l'éruption du volcan indonésien Galunggung, l'ensemble des réacteurs de l'avion avaient perdu toute leur puissance pendant la traversée d'un nuage de cendres.

L'avion avait fait une chute de plus de 4.000 m avant de toucher une nappe d'air non polluée, ce qui avait pu permettre à ses moteurs de redémarrer.

L'appareil avait finalement réussi un atterrissage d'urgence à Jakarta, malgré un pare-brise devenu totalement opaque sous l'action des cendres.

#### ► Vol de KLM 747 en Alaska en 1989

L'avion KLM qui reliait Amsterdam à Anchorage s'était retrouvé dans un nuage de cendres issu du volcan Redoubt, à 177 km d'Anchorage, malgré les systèmes d'alerte prévus, ce qui avait entraîné une perte de puissance des moteurs. Il avait cependant pu atterrir à Anchorage.

Le remplacement des quatre moteurs endommagés avait coûté 80 millions de dollars.



# 1. Risque des cendres volcaniques

## ➤ Incidents lors de l'éruption du Pinatubo en 1991

Au cours des importantes éruptions du volcan indonésien Pinatubo en 1991, dont les nuages de cendres ont aussi eu une influence sur le climat, plus de 40 différents incidents impliquant des avions avaient été répertoriés.

## ➤ Référentiels OACI (Organisation de l'aviation civile)

A noter que l'objectif est d'éviter le contact entre les cendres volcaniques et l'aéronef, que ce soit dans l'air ou au sol.

1. Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds (Doc 9691) déterminant le risque pour les avions, établissant des mesures de sauvegarde pour les avions et aéroports concernés, déterminant le rôle et la compétence des 9 Volcanic ash advisory centres mis en place à travers le monde dans le cadre du International Airways Volcano Watch (IAVW)
2. Volcanic Activity Report (Doc. 4444)

1 \*6.4.3.1 The role of a VAAC is to provide expert advice on a 24-hour watch to ACCs/MWOs in its area of responsibility (see Figure 6-4) regarding the extent and forecast movement of a volcanic ash cloud.

# 2. Déroulement des événements

## 2.1. Jeudi, 15 avril 2010

### Constats:

- L'éruption en date du 14 avril du volcan Eyjafjallajökull <sup>1</sup>(1.666 m) en Islande en-dessous d'un glacier engendre l'éjection dans l'espace de matière volcanique créant un nuage de cendres qui fut emporté par le vent en direction de l'Europe
- Les éjections du volcan Eyjafjallajökull atteignent 13 km d'altitude
- Les cartes de prévision du VAAC (Volcanic Ash Advisory Center<sup>2</sup>) à Londres montrent que le nuage se dirige vers l'Europe du Nord
- Fermeture des espaces aériens irlandais, britanniques, des pays nordiques, suivi par les Pays Bas, la Belgique et la France (nord)
- 20,334 vols au lieu de 28.000 vols (Eurocontrol)

### Décision:

- Fermeture de l'espace aérien luxembourgeois à 24 heures

<sup>1</sup>Le volcan était en première phase éruptive le 20 mars 2010

<sup>2</sup>Le VAAC dépend du MET Office britannique

## 2. Déroulement des événements

### 2.2. Vendredi, 16 avril 2010

Evaluation continue de la situation (MDDI –Département des transports, DAC, ANA) en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC

Constats:

- Les éjections du volcan Eyjafjallajökull atteignent 8 km d'altitude
- Les cartes de prévision du VAAC (Volcanic Ash Advisory Center) à Londres montrent que le nuage s'installe au-dessus de l'Europe du Nord
- Fermeture de l'espace aérien allemand<sup>1</sup> et italien (Nord)

Décision:

- Extension de la fermeture de l'espace aérien

<sup>1</sup>sauf vols à vue (VFR)

7

## 2. Déroulement des événements

### 2.3. Samedi, 17 avril 2010

Evaluation continue de la situation (MDDI –Département des transports, DAC, ANA) en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC

Constats:

- L'éruption du volcan continue avec une éjection moins haute (5 km)
- Les cartes de prévision du VAAC de Londres montrent que le nuage s'installe au-dessus de l'Europe du Nord
- Analyse de la situation dans les espaces aériens étrangers par les autorités de l'aviation civile (DAC) et prestataires de services de navigation aérienne (Administration de la navigation aérienne)
- Point de presse du Ministre à l'Aéroport avec Luxair, Cargolux, DAC, lux-Airport

Décision:

- Prolongation de la fermeture de l'espace aérien

8

## 2. Déroulement des événements

### 2.4. Dimanche, 18 avril 2010

Evaluation continue de la situation (MDDI – Département des transports, DAC, ANA) en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC

#### Constats:

- » Les cartes du VAAC n'indiquent pas de changement majeur, sauf le fait que l'Espagne du Nord est également touchée
- » Coordination visant la mise en place d'un hub à Alicante pour rapatrier par vol et puis par bus 800 passagers bloqués principalement à Agadir et Djerba de Luxair Tours

#### Décision:

- » Contacts avec les autorités espagnoles pour obtenir des droits de trafic pour 5 vols Luxair à destination d'Alicante
- » Départ d'un vol Cargolux pendant l'ouverture temporaire de l'espace aérien allemand adjacent
- » Prolongation de la fermeture de l'espace aérien

9

## 2. Déroulement des événements

### 2.5. Lundi, 19 avril 2010

Evaluation continue de la situation (MDDI – Département des transports, DAC, ANA) en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC

#### Constats

- » Les cartes du VAAC n'indiquent pas de changement majeur
- » Réunion extraordinaire (par téléconférence) du Conseil des ministres des transports avec la décision à l'unanimité, sur proposition de la Commission européenne, de distinguer dans un esprit de « safety first » entre 3 zones:
  - une zone 1 « no-fly », clairement définie avec un « safety buffer »;
  - une zone 2, où les vols sont autorisés avec restrictions (zone déterminée sur base des simulations du VAAC) ; et
  - une zone 3, non affectée où il n'y a pas de restrictions.
- » Validation par les autorités de supervision nationales de la démarche FABEC développée sur base de la décision ministérielle, y inclus l'ouverture progressive de l'espace aérien pour vols fret, vols de mesurage, et vols passagers à vide (repositionnement) et la définition de la zone « no-fly » sur base d'une densité de cendres 10 fois plus élevée que dans la zone contaminée

10

## 2. Déroulement des événements

### Décisions

- ▶ Vol test de Luxair en concertation avec le CRP Gabriel Lippmann en fixant un *high speed patch* sur la fenêtre extérieure du cockpit d'un Embraer de Luxair
- ▶ Deux arrivées d'avions de fret Cargolux

## 2. Déroulement des événements

### 2.6. Mardi, 20 avril 2010

- Analyse de la situation par le MDDI –Département des transports, DAC et ANA en concertation avec Eurocontrol, VAAC et FABEC et mise en œuvre de la décision du Conseil européen

#### Constats:

1. Les cartes du VAAC indiquent que l'espace aérien luxembourgeois est situé en bordure entre la zone 2 et la zone 3
2. Le vol test Embraer s'est déroulé sans dysfonctionnement, voire endommagement
3. Les vols fret et les vols passagers à vide se sont effectués sans problèmes<sup>1</sup>
4. Rapport intermédiaire du CRP Lippmann constatant la présence de grains microscopiques de silicate sur le patch dont l'origine n'a pas encore pu être retracée
5. Espaces aériens voisins en voie d'ouverture
  1. BE: ouvert avec restrictions de capacité
  2. NL: ouvert
  3. FR: majoritairement ouvert
  4. DE: ouvert pour vols à vue (VFR)

<sup>1</sup>à l'instar des vols d'essais commerciaux effectués dans d'autres pays (NL, FR, BE, UK)

## 2. Déroulement des événements

### Décisions:

- Deux arrivées d'avions de fret Cargolux
- Ouverture de l'espace aérien luxembourgeois dès 08h00 avec l'obligation pour les opérateurs sous AOC luxembourgeois de procéder à des vérifications et notifications *post flights* par du personnel spécialisé (*risk assessment* continu) jusqu'à nouvel ordre (passage en zone 3)
- Vols de mesurage réguliers en zone 2  
=>Reprise des activités à l'Aéroport de Luxembourg vers 10 heures

## 2. Déroulement des événements

### 2.7. Mercredi, 21

Debriefing MDDI –Département des transports, DAC, ANA, lux-Airport, Luxair et Cargolux

### Constats:

1. Les cartes du VAAC indiquent que l'espace aérien luxembourgeois est entré en zone 3 dès 08 heures du matin
2. Les éjections du volcan Eyjafjallajökull n'atteignent plus que 3 km d'altitude
3. Evolution de l'ouverture des espaces aériens voisins en voie d'ouverture
  1. BE: ouvert avec restrictions de capacité
  2. NL: ouvert
  3. FR: ouvert
  4. DE: ouverture entière dès 11 heures
  5. UK: ouvert

### Décision:

- Monitoring constant de l'évolution de la classification de l'espace aérien luxembourgeois et des espaces aériens voisins

## 2. Déroulement des événements

### 2.8. Mesures de précaution

- ▶ Préparation de NOTAM<sup>1</sup> standardisés pour le cas d'entrée en zone 2
- ▶ Elaboration d'une méthodologie avec CRP Gabriel Lippmann afin de disposer de résultats d'analyse pour des vols de mesurage dans des délais préfixés

<sup>1</sup> Définition (Anglais: Notice to Airmen) Un NOTAM est un avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'un aménagement, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps aux personnes dont les activités ou les intérêts ont un lien avec les opérations aériennes

## 3. Impact sur l'aéroport et le réseau

### 3.1. Inaccessibilité du pays par voie aérienne pendant 4 jours

- > Aéroport ouvert 24h/24 dès le mardi, 21 avril 2010
- > Reprise lente des activités notamment des opérateurs étrangers

### 3.2. Nombre de vols annulés:

1. Luxair: 149 aller/retour (affectant 13.563 passagers)
2. Luxair tours: 37 aller/retour (affectant 9.100 passagers, dont 4.303 passagers bloqués)
3. Autres: 100 vols annulés

## 3. Impact sur l'aéroport et le réseau

### 3.3. Rétablissement du réseau aérien

#### A. Lignes régulières

1. Luxair: partiellement mercredi 21 avril et rétablissement entier jeudi 22 avril
2. Autres: TAP (dès mardi), Autres compagnies (dès mercredi)

#### B. Lignes « Sunshine destinations »

1. Luxair Tours: partiellement mardi 20 avril et rétablissement entier à partir de mercredi 21 avril
2. Autres: idem

#### C. Reprise des activités des lignes de fret

1. Cargolux: partiellement mardi 20 avril et rétablissement du réseau le 26 avril 2010
2. Autres:

|                               |               |
|-------------------------------|---------------|
| - China Cargo (CK):           | 21 avril 2010 |
| - China Airlines (CI):        | 22 avril 2010 |
| - Yangtse River Express (Y8): | 22 avril 2010 |
| - Westair (WLX):              | 22 avril 2010 |
| - ACR (DW):                   | 23 avril 2010 |
| - Ethiopian Airlines (ET):    | 25 avril 2010 |

## 4. Impact opérationnel et financier

### Luxair

- Manque à gagner substantiel du fait de la période de vacances françaises
  - Importants frais de prise en charge et de rapatriement (bus, restauration, nuits d'hôtel) pour clients : 350.000 euros/ jour
  - Coûts estimés pour opérations charters: >1,2 millions d'euros
  - Manque à gagner pour l'assistance en escale fret et passagers
  - Pas de prise en charge par une assurance
- ⇒ **Estimation: entre 4 à 6 millions d'euros<sup>1</sup>**

### Cargolux

- Impact fin de semaine important
  - Possibilité de récupérer les volumes non transportés « backlog »
  - Coût important de reroutage/camionnage
  - Pas de prise en charge par une assurance
- ⇒ **Estimation: environ 5 millions USD<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> A titre de comparaison: Air France/KLM: pertes de 35 Mio USD/jour

## 4. Impact opérationnel et financier

### Lux-Airport

- Pertes de revenus (redevances passagers, redevances parking, manque à gagner magasins Airport shops etc.)
- Charges exceptionnelles
- Pas de prise en charge par une assurance

=> Estimation: 200.000 EUR/jour

### Administration de la navigation aérienne

- Pertes de revenus (redevances d'atterrissage)
- Pas de prise en charge par une assurance

=> Estimation: 35.000 EUR/jour

1 A titre de comparaison: Fraport: pertes de 2.5 – 3 Mio Eur/jour

19

## 5. Mesures dans l'intérêt du client et de la reprise du trafic

### > Luxair

Problème: 4.303 passagers bloqués à l'étranger

- Rapatriement dès le 18 avril jusqu'au 23 avril des passagers bloqués (55 bus, 8 vols charters et 36 vols spéciaux Luxair) principalement via les hubs Alicante et Bari
- Etablissement d'une « good-will policy »: changement/remboursement gratuit
- Services pour passagers bloqués à destinations: 3 nuitées d'hôtel, prise en charge par des agents locaux, etc. Catering Box offerte aux clients rapatriés par bus
- Renforcement du central d'appels

### > Lux-Airport

Problème: Passagers arrivant par voie alternatives et voitures bloquées au parking souterrain

- Sortie gratuite du parking sur simple présentation du billet de transport jusqu'au 25 avril 2010
- Augmentation de durée de stationnement gratuite de 30 min à 3 h jusqu'au 25 avril 2010
- Personnel d'assistance et personnel aux postes d'inspection filtrage renforcé

### > Cargolux

Problème: Marchandises à haute valeur ajoutée/marchandises fraîches n'arrivant pas à destination  
Quelques avions bloqués aux aéroports européens (Amsterdam, Milan)

- Création de stockages/buffer intermédiaires par l'entreposage à des aéroports de repli (Barcelone, Vittoria), vols *shuttle* entre l'Asie, le Moyen Orient et l'Espagne et réacheminements alternatifs



## 5. Mesures dans l'intérêt du client et de la reprise du trafic

### > Autorités

- Evaluation 24h/ 24h de la situation par le MDDI, la DAC et l'ANA
- Concertation étroite avec autorités étrangères en vue de la facilitation du rapatriement des passagers bloqués
- Dérogations accordées au principe de l'interdiction des vols de nuit pour permettre le rapatriement des passagers bloqués et un retour vers la normale des activités de fret

1. Dérogations ministérielles spéciales jusqu'à vendredi 23 avril à 24 heures : 10

| Date  | Passager              | Fret                   |
|-------|-----------------------|------------------------|
| 20/04 | 0                     | 2 départs              |
| 21/04 | 0                     | 2 départs<br>1 arrivée |
| 22/04 | 1 départ<br>1 arrivée | 1 départ               |
| 23/04 | 0                     | 2 départs              |
| Total | 2 (dont 1 LX)         | 8 (dont 7 CV)          |

2. Dérogations en raison du retard par rapport à l'horaire programmé: 29

21

## 6. Suites

### 6.1. Risque de répétition

- Le volcan Eyjafjallajökull a érupté dans le passé (quelques jours en 1612) et de manière répétitive entre 1821-1823
- Environ 15 volcans sont actifs en Islande, dont deux avec des tremblements de terre plus importants
- Les éruptions antérieures de Eyjafjallajökull ont été suivies d'éruptions par le volcan voisin Katla
- D'autres volcans existent en Europe (Vésuve, Etna etc.)

**=> Le risque d'une répétition n'est pas exclu, mais dépend de facteurs hors contrôle (type d'éruption, direction du vent etc.)**

**=> Des Comités d'experts EASA et OACI, ensemble avec les constructeurs, visent à déterminer avec plus de précision le niveau de concentration de cendres dangereux pour les moteurs des aéronefs**

**=> La méthodologie suivie par les autorités nationales sur base des préceptes du Conseil européen des ministres des transports et des modalités d'application du FABEC permet de gérer d'éventuels événements volcaniques similaires, sans mettre en danger la sécurité des passagers et de la population survolée**

22

## 6. Suites

### 6.2. Conséquences économiques directes et indirectes

➤ 100.000 vols annulés (Eurocontrol) et 1.7 milliards USD de pertes (estimation IATA)

➤ Les associations d'opérateurs (AEA, TIACA) ont approché les autorités communautaires afin de demander des aides pour le secteur, vu les conséquences économiques de cette paralysie plus graves que celles engendrées par le 11 septembre 2001

➤ L'impact indirect sur l'économie (arrêt de production, contrats non conclus, hôtellerie, perte de temps de travail, foires etc.) n'est pas chiffrable pour l'instant  
ex.: Selon l'OMT, les pertes pour le secteur touristique en Europe provoquées par la paralysie du transport aérien s'élèvent à 1,72 milliard d'euros

➤ Un éventuel impact sur la croissance économique est possible (certains voyages ne se feront plus)

### 6.3. Bilan et évaluation

➤ Un Conseil extraordinaire des ministres des transports se tiendra le 4 mai 2010 afin de dresser le bilan et d'évaluer les conséquences, voire d'émettre des propositions pour parfaire la gestion de crise au niveau européen (réactivité, coordination etc.)

23

FIN

# ANNEXE 3

## **COMMUNICATION OF THE EXTRAORDINARY COUNCIL OF TRANSPORT**

**19 APRIL 2010**

1. The Ministers of Transport of the European Union, following the initiative of the Spanish Presidency, have held an extraordinary Council of Ministers, via video-conference to deal with the effects of the European air space crisis as a result of the volcanic eruption of EYJAFJALLA.
2. The Ministers have agreed to reinforce a coordinated European response in respect to the crisis, through the European Commission and Eurocontrol, that fully guarantees the safety that permits the different Member States to open their air space.
3. The Ministers are satisfied with the decision taken this morning by Eurocontrol, which permits the progressive and coordinated opening of

European Air Space, based on the existing technical studies and the incoming data available. Three types of zones are included in this decision, depending on their degree of contamination.

- The first of these zones is located in the central nucleus of the emissions and will also maintain a full restriction of operations, given that it is impossible to guarantee its safety.
- The second of these zones is one which will in principle not impede air traffic operations being carried out, even though there are still amounts of ash. This zone will need to be confirmed and the decisions about the operations will be taken in a coordinated manner by the authorities of the Member States.

- The third zone is not affected by the ash, resulting in no restrictions of any type to the operations.
4. As long as the air traffic in Europe it is not totally open, the Ministers have agreed to ask the Commission to contribute to a smooth coordination that allows the mobility of European citizens through other modes of transport.
  5. The Council recognizes the necessity that all Member States need to guarantee the full operation of alternative modes of transport to ease the effect of this crisis

6014

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 177**

**6 octobre 2010**

---

**Sommaire**

**RÉORGANISATION DE L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES**

**Loi du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées . . . . page [2974](#)**

**Loi du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées.**

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 14 juillet 2010 et celle du Conseil d'Etat du 16 juillet 2010 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après «l'administration», est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.

Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes:

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Merttert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes:

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article:

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

**Art. 2.** L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.

Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique.

Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.

**Art. 3.** L'administration comprend la direction ainsi que différentes divisions dont les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le directeur arrête les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.



**Art. 4.** En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants:

Dans la carrière supérieure de l'administration

- (1) carrière de l'ingénieur:
  - des ingénieurs première classe
  - des ingénieurs-chefs de division
  - des ingénieurs principaux
  - des ingénieurs-inspecteurs
  - des ingénieurs
- (2) carrière de l'attaché de Gouvernement:
  - des conseillers de direction première classe
  - des conseillers de direction
  - des conseillers de direction adjoints
  - des attachés de Gouvernement premiers en rang
  - des attachés de Gouvernement
- (3) carrière de l'ingénieur-conducteur:
  - des ingénieurs-conducteurs principaux
  - des ingénieurs-conducteurs inspecteurs
  - des ingénieurs-conducteurs
- (4) carrière du chargé d'études-informaticien:
  - des conseillers-informaticiens première classe
  - des conseillers-informaticiens
  - des conseillers-informaticiens adjoints
  - des chargés d'études-informaticiens principaux
  - des chargés d'études-informaticiens

Dans la carrière moyenne de l'administration

- (5) carrière du chimiste:
  - des chimistes
- (6) carrière de l'ingénieur technicien:
  - a) services techniques:
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux premiers en rang
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
    - des ingénieurs techniciens-inspecteurs
    - des ingénieurs techniciens principaux
    - des ingénieurs techniciens
  - b) services des ateliers:
    - trois chefs d'atelier
- (7) carrière de l'informaticien diplômé:
  - des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang
  - des inspecteurs-informaticiens principaux
  - des inspecteurs-informaticiens
  - des chefs de bureau-informaticiens
  - des chefs de bureau-informaticiens adjoints
  - des informaticiens principaux
  - des informaticiens diplômés
- (8) carrière du technicien diplômé:
  - des inspecteurs techniques principaux premiers en rang
  - des inspecteurs techniques principaux
  - des inspecteurs techniques
  - des chefs de bureau techniques
  - des chefs de bureau techniques adjoints
  - des techniciens principaux
  - des techniciens diplômés

- (9) carrière du rédacteur:  
 des inspecteurs principaux premiers en rang  
 des inspecteurs principaux  
 des inspecteurs  
 des chefs de bureau  
 des chefs de bureau adjoints  
 des rédacteurs principaux  
 des rédacteurs

Dans la carrière inférieure de l'administration

- (10) carrière de l'expéditionnaire technique:  
 des premiers commis techniques principaux  
 des commis techniques principaux  
 des commis techniques  
 des commis techniques adjoints  
 des expéditionnaires techniques
- (11) carrière de l'expéditionnaire-informaticien:  
 des premiers commis-informaticiens principaux  
 des commis-informaticiens principaux  
 des commis-informaticiens  
 des commis-informaticiens adjoints  
 des expéditionnaires-informaticiens
- (12) carrière de l'expéditionnaire:  
 des premiers commis principaux  
 des commis principaux  
 des commis  
 des commis adjoints  
 des expéditionnaires
- (13) carrière de l'artisan:  
 des artisans dirigeants  
 des premiers artisans principaux  
 des artisans principaux  
 des premiers artisans  
 des artisans
- (14) carrière du cantonnier:  
 des chefs de brigade dirigeants  
 des chefs de brigade principaux  
 des chefs de brigade  
 des sous-chefs de brigade  
 des chefs-cantonniers  
 des cantonniers
- (15) carrière du concierge:  
 des concierges surveillants principaux  
 des concierges surveillants  
 des concierges.

Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.

**Art. 5.** Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.

**Art. 6.** Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.

**Art. 7.** Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8; le ministre compétent nomme aux autres emplois.

Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement.

### **Art. 8. Dispositions transitoires**

1) Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'Administration des Ponts et Chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.

2) L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé «Diplomforstwirt», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1<sup>er</sup> mai 1982 et classé à partir du 1<sup>er</sup> février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> mai 1984, au grade 13 le 1<sup>er</sup> mai 1987 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1<sup>er</sup> novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé «Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen», engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1<sup>er</sup> juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> juin 1992, au grade 13 le 1<sup>er</sup> juin 1995 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1<sup>er</sup> mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes «licence des sciences de la terre» et «maîtrise en sciences de l'environnement», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> octobre 1999, au grade 13 le 1<sup>er</sup> octobre 2002 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de «Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> novembre 2007, au grade 13 le 1<sup>er</sup> novembre 2010 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> novembre 2013.

Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.

6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1<sup>er</sup> avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1<sup>er</sup> avril 2000, au grade 10 le 1<sup>er</sup> avril 2003 et au grade 11 le 1<sup>er</sup> avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.

7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1<sup>er</sup> mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1<sup>er</sup> mai 2003, au grade 10 le 1<sup>er</sup> mai 2006 et au grade 11 le 1<sup>er</sup> mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.

**Art. 9.** Le Gouvernement est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration:

- a) 3 ingénieurs;
- b) 1 attaché de gouvernement;
- c) 1 chimiste;
- d) 1 ingénieur technicien;
- e) 1 informaticien diplômé;
- f) 2 expéditionnaires techniques;
- g) 2 expéditionnaires-informaticiens;
- h) 1 expéditionnaire administratif;
- i) 2 artisans;
- j) 11 ouvriers de l'Etat.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2010 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

**Art. 10.** Est abrogée la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées. Sont aussi abrogées toutes autres dispositions légales ayant trait à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées qui sont contraires aux dispositions de la présente loi.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

Cabasson, le 3 août 2010.  
**Henri**

Doc. parl. 6014; sess. ord. 2009-2010.