



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6107

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Date de dépôt : 27-01-2010

Date de l'avis du Conseil d'État : 02-02-2010

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
30-03-2010	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
27-01-2010	Déposé	6107/00	<u>5</u>
02-02-2010	Avis du Conseil d'Etat (2.2.2010)	6107/01	<u>18</u>
10-03-2010	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6107/02	<u>21</u>
16-03-2010	Corrigendum (16.3.2010)	6107/02A	<u>30</u>
23-03-2010	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (23-03-2010) Evacué par dispense du second vote (23-03-2010)	6107/03	<u>33</u>
10-03-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (17) de la reunion du 10 mars 2010	17	<u>36</u>
24-02-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (15) de la reunion du 24 février 2010	15	<u>56</u>
19-05-2010	Publié au Mémorial A n°75 en page 1378	6107	<u>77</u>

Résumé

N° 6107 : projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire : RESUME

Le projet de loi 6107 a pour objet l'approbation d'une augmentation de crédit pour l'installation sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois :

- d'un dispositif d'arrêt automatique des trains. Afin de renforcer la sécurité des circulations ferroviaires, il a été prévu d'aménager un dispositif d'arrêt automatique susceptible de commander l'arrêt aux trains. Il a été décidé d'introduire en phase transitoire le système d'aide à la conduite MEMOR II+. L'implémentation de ce système sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois a été achevée en 2004 ;
- d'un système de contrôle de vitesse. La deuxième phase du projet consiste dans l'implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS niveau 1 sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Ce système correspond le mieux aux exigences du réseau luxembourgeois, qui se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux ferroviaires limitrophes. Le système permet de contrôler en permanence la vitesse du train à partir des informations fournies par la signalisation latérale. Dans le cas d'un freinage incorrect à l'approche d'un signal à l'arrêt, le système prend en charge le train de façon automatique et garantit l'arrêt en amont du signal. La mise en service de la ligne pilote a eu lieu le 1er mars 2005. A l'heure actuelle, quelque 60 % du réseau ferré luxembourgeois est équipé et l'achèvement des travaux est prévu pour fin 2011.

A cette fin, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cette loi règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL. Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000, qui a autorisé une première série de 14 projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 qui comporte le relevé des projets, est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté par le Gouvernement en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire. Plusieurs mises à jour du relevé ont été effectuées (loi du 3 juin 2003, loi du 18 décembre 2003, loi du 18 avril 2004, loi du 6 juin 2009).

Le projet tel qu'il a été approuvé par la loi du 3 juin 2003 a dû être réévalué d'un point de vue technique et financier pour diverses raisons, avec certains volets du projet menant à une diminution des investissements et d'autres engendrant une augmentation des investissements. Cette actualisation de l'ensemble des éléments fait ressortir une hausse du coût final avancé, de sorte que les crédits approuvés s'avèrent insuffisants. La hausse du coût final est notamment due aux faits suivants :

- augmentation du nombre de signaux à équiper,
- adaptation, modification et renforcement de l'alimentation des postes de signalisation et certification d'interopérabilité du système,
- équipement matériel roulant avec ETCS.

6107/00

N° 6107

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

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

* * *

*(Dépôt: le 27.1.2010)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (8.1.2010).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire de l'article unique.....	10
5) Fiche financière	11

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Palais de Luxembourg, le 8 janvier 2010

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– 1. Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés comme suit:

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est modifié comme suit:

9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois	37.269.864,25 €
----	---	-----------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail institué en vertu des articles 9 et 10 de la loi reprise sous rubrique et le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu le 7 mai 2009 entre l'Etat et les CFL.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de 14 projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté par le Gouvernement en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Une première mise à jour du relevé retenue par la loi du 3 juin 2003 a prévu l'autorisation par le législateur:

- des projets de mise à double voie intégrale
 - 1° de la ligne de chemin de fer Pétange – Luxembourg et
 - 2° de la section entre la bifurcation de Stadtgrund et Sandweiler de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig
(adaptation du projet sous 2° du relevé de l'article 10 et ajout du projet sous 16°);
- de la participation financière de l'Etat à la réalisation d'un nouveau centre de remisage et de maintenance au Dernier Sol à Luxembourg-Bonnevoie et du renouvellement des installations de voie de la section entre Berchem/Nord et Oetrange et de la courbe de raccordement d'Alzingen comme projets préliminaires à la réalisation de la stratégie „mobilité.lu“ (adaptation du projet sous 7° et ajout du projet sous 20°);
- des projets tenant au grand entretien et à la sécurisation du réseau ferré existant et concernant plus particulièrement la modernisation et la sécurisation de l'antenne ferroviaire entre Kautenbach et Wiltz, la modernisation de la signalisation de la ligne Luxembourg – Wasserbillig, le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de la Ligne du Nord et l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée sur l'ensemble du réseau (ajout des projets sous 15°, 17°, 18° et 19°).

Ensuite une deuxième mise à jour du relevé retenue par la loi du 18 décembre 2003 est intervenue relative au raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer

Luxembourg – Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg – Wasserbillig (ajout du projet 21°).

Une troisième mise à jour du relevé retenue par la loi du 18 avril 2004 a été décidée en vue de la construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie, ce qui correspond à l'ajout du projet 22°.

Une quatrième mise à jour du relevé a été retenue par la loi du 18 avril 2004 autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg (ajout du projet 23°).

Une cinquième mise à jour du relevé concernant la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace) est intervenue par la loi du 6 juin 2009 (ajout du projet 24°).

Le nouveau projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'une augmentation de crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains ainsi qu'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois (adaptation du projet sous 9° du relevé de l'article 10).

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en amendant le chiffre 9°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur, d'autre part.

Le détail du projet soumis à l'approbation de la Chambre des Députés se présente comme suit:

*

PROJET 9°

Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et l'installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois

1. Introduction

La loi du 24 juillet 2000 a autorisé le Gouvernement à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire repris au paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La loi du 24 juillet 2000 énonce sous la position 9 le projet suivant:

„9° Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	995.000.000 LUF“.
--	-------------------

Cette position a été adaptée par la loi du 3 juin 2003 comme suit:

„9° Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	24.665.406 €“.
--	----------------

Le montant indiqué s'entend hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspond à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000.

2. Objet du projet

Le projet en question comprend deux parties, à savoir:

a) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains

Afin de renforcer la sécurité des circulations ferroviaires à court terme, il a été prévu d'aménager un dispositif d'arrêt automatique au droit des signaux fixes susceptibles de commander l'arrêt aux trains conformément au catalogue des mesures d'amélioration de la sécurité mis au point par le bureau EMCH & BERGER mandaté à ce sujet par les CFL.

Il a donc été décidé d'introduire en phase transitoire le système d'aide à la conduite MEMOR II+.

b) Installation d'un système de contrôle de vitesse

La deuxième phase du projet consiste dans l'implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS niveau 1 sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Ce système correspond le mieux aux exigences du réseau luxembourgeois, qui se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux ferroviaires limitrophes.

Au mois de novembre 1999, le Conseil d'Administration des CFL a décidé d'équiper toute l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise du système ERTMS/ETCS. De cette façon, le réseau ferré luxembourgeois sera à l'échelle européenne le premier réseau complètement équipé du système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS.

Après un appel de candidatures européen avec mise en soumission publiée au JOCE la commande a été placée au mois de juillet 2002.

Reste à relever que le projet bénéficie d'un concours financier de la Commission européenne.

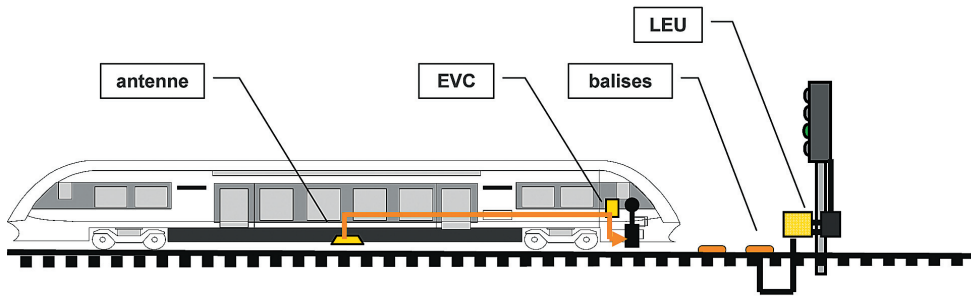
Le niveau 1 du système en question permet de contrôler en permanence la vitesse du train à partir des informations fournies par la signalisation latérale. Dans le cas d'un freinage incorrect à l'approche d'un signal à l'arrêt, le système prend en charge le train de façon automatique et garantit l'arrêt en amont du signal. Sur le réseau ferré luxembourgeois le système ETCS niveau 1 repose sur une transmission d'informations ponctuelles par balises.

3. Description du système ERTMS/ETCS

Le système ETCS se compose d'une partie infrastructure et d'une partie embarquée.

En ce qui concerne la partie infrastructure les informations sont captées aux signaux lumineux et communiquées à une LEU (Lineside Electronic Unit). Cette LEU génère des télégrammes qui sont envoyés par des câbles à des balises montées dans la voie. Ces télégrammes contiennent toutes les données d'infrastructure comme des vitesses signalées, vitesses maximales. Déclivités des tronçons de ligne, distances aux prochains signaux etc.

En ce qui concerne la partie embarquée, les télégrammes des balises sont lus par une antenne montée en dessous des engins, pour ensuite être mémorisés dans l'ordinateur de bord EVC (European Vital Computer). Sur base de ces données ainsi que des données concernant le train, comme le pouvoir de freinage, la longueur du train, la vitesse maximale autorisée de l'engin etc., une courbe de freinage respectivement un point d'application du freinage sont calculés par l'EVC de l'engin. En cas d'un comportement non conforme de l'unité train, le système ETCS intervient automatiquement de façon à arrêter le train en toute sécurité devant le prochain signal fixe principal à l'arrêt. Toutes les informations sont transmises au conducteur d'engin moteur par l'intermédiaire d'un DMI (Driver Machine Interface).



Le système ERTMS/ETCS en service (balises installées et signaux équipés avec LEU).



Point d'information ERTMS/ETCS (balise) monté dans la voie.



DMI (Driver Machine Interface) monté en cabine durant les essais de validation.

4. Situation actuelle

a) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains

L'implémentation de ce système sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois a été achevée en 2004 (MEMOR II +).

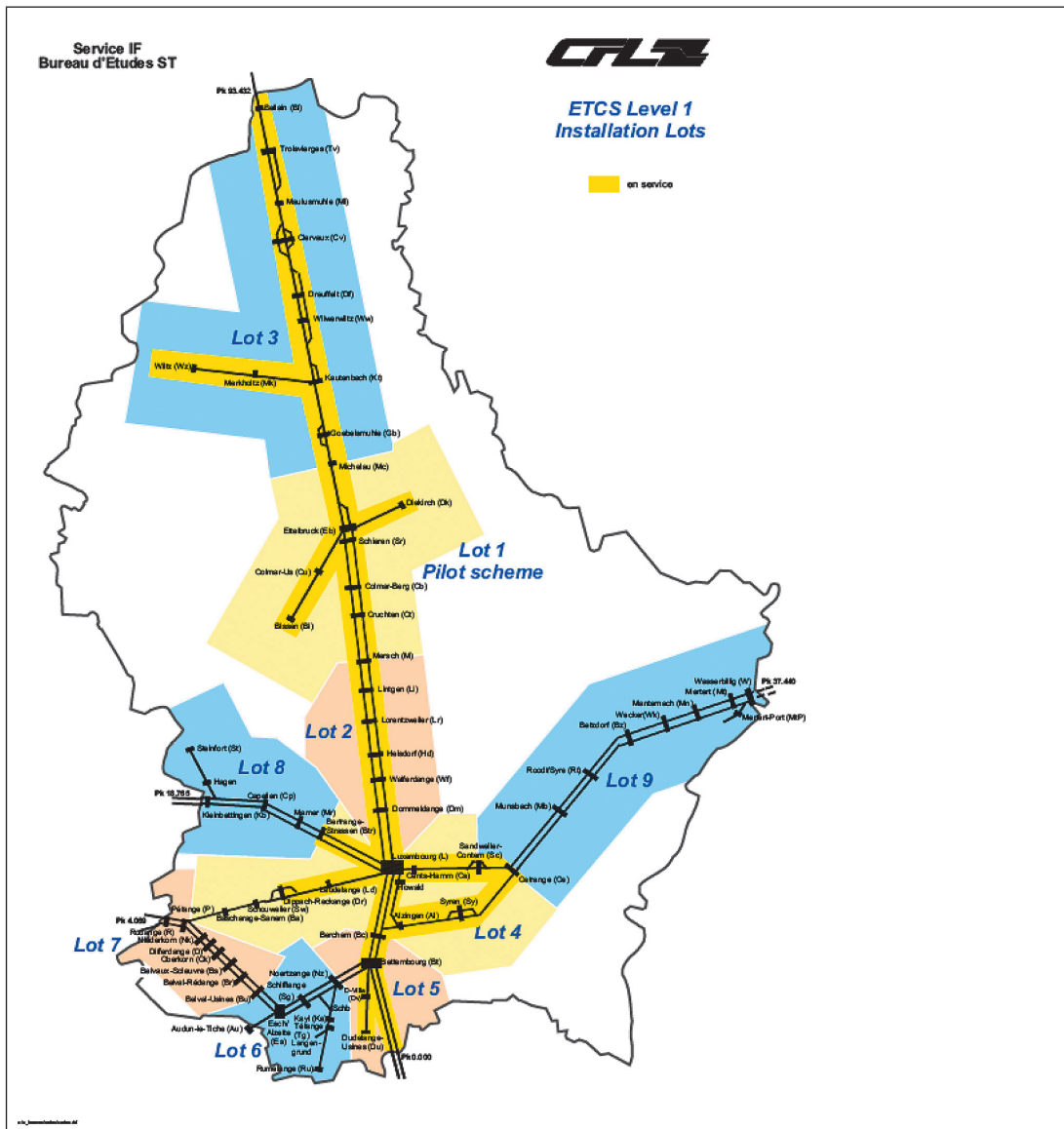
b) Installation d'un système de contrôle de vitesse

La mise en service de la ligne pilote a eu lieu le 1er mars 2005.

Jusqu'à l'heure actuelle les tronçons de ligne suivants ont été mis en service:

Gare de Luxembourg, Luxembourg – Bettembourg/frontière, gare de Bettembourg, Bettembourg – Dudelange, Luxembourg – Alzingen – Syren – Oetrange, Luxembourg – Sandweiler – Contern, Luxembourg – Dippach – Reckange, Luxembourg – Ettelbruck – Bürden, Ettelbruck – Diekirch, Ettelbruck – Bissen, Bürden – Troisvierges/frontière, représentant quelques 60 % du réseau ferré luxembourgeois.

L'achèvement des travaux est prévu pour fin 2011.



Plan schématique des tronçons de ligne équipés au stade actuel avec le système ERTMS/ETCS.

5. Réévaluation du projet

Le projet tel qu'il a été approuvé par la loi du 3 juin 2003 a dû être réévalué d'un point de vue technique et financier pour diverses raisons, avec certains volets du projet menant à une diminution des investissements et d'autres volets engendrant une augmentation des investissements.

En dernière analyse, cette actualisation de l'ensemble des éléments fait ressortir une hausse du coût final avancé de sorte que les crédits approuvés s'avèrent insuffisants. A préciser toutefois dans ce contexte que l'estimation initiale avait dû être réalisée en l'absence de toute expérience probante avec le système ETCS au niveau européen.

La hausse du coût final est notamment due aux faits suivants:

– Augmentation du nombre de signaux à équiper

Différentes modifications se sont avérées nécessaires à l'issue des expériences d'étude et de programmation du système ERTMS/ETCS faites lors de l'aménagement du système sur le site pilote (lot 1).

D'autre part, des variations au niveau de l'implantation des balises se sont imposées. En effet certains points d'information ont dû être équipés de balises supplémentaires afin d'augmenter la capacité de transmission.

En outre, certains types de signaux et de repères supplémentaires (SFVb, SFHM) ont dû être équipés afin de sécuriser les itinéraires-trains vis-à-vis des mouvements de manœuvre.

Enfin, des points de réouverture en amont des signaux fixes avancés ont été aménagés pour garantir la fluidité du trafic.

Pour les lots 1 à 5 713 points d'information ETCS (balises) ont été prévus lors de la phase APD. Pour les raisons décrites ci-avant, le nombre des points d'information a dû être augmenté à 1.016 lors de la phase réalisation.

En ce qui concerne les lots à réaliser une augmentation de 40 % est estimée ce qui correspond alors à 5.020.073,30 € pour la commande Thales (fournisseur du système) et à 4.499.633,00 € pour la main-d'œuvre CFL.

– Adaptation, modification et renforcement de l'alimentation des postes de signalisation et certification d'interopérabilité du système

Chaque codeur installé au pied du signal est alimenté à partir du poste de signalisation et protégé par un fusible en cabine. L'alimentation a engendré d'importantes modifications au réseau des câbles extérieurs des postes de signalisation. Le surplus en énergie a nécessité le renforcement des installations d'alimentation (batterie de secours, convertisseurs).

Conformément à la spécification technique d'interopérabilité STI relative au sous-système „contrôle-commande et signalisation“ du système ferroviaire transeuropéen, les CFL en tant que gestionnaire du réseau ferré luxembourgeois doivent faire une déclaration de conformité „CE“ auprès de l'Etat luxembourgeois sur base d'un certificat de conformité „CE“ délivré par un organisme notifié. L'Etat luxembourgeois peut ensuite autoriser la mise en service du sous-système ETCS muni de cette déclaration „CE“ de vérification.

Les frais y relatifs n'étaient initialement pas prévus dans les crédits approuvés vu que la *décision de la Commission du 30 mai 2002 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système „contrôle-commande et signalisation“ du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE* n'était pas encore en vigueur lors de l'établissement des devis initiaux.

Les frais se chiffreront prévisiblement à 3.200.000,00 €.

– Equipement matériel roulant avec ETCS

Les frais engendrés par l'équipement ETCS de 10 engins moteurs des CFL en vue des essais de validation n'étaient initialement pas prévus par les crédits approuvés.

Eléments de diminution des investissements

- L'implémentation du système ETCS en Gare de Dippach-Reckange, côté Pétange, et sur la pleine ligne entre Pétange et Dippach-Reckange, a été intégrée dans le projet de la mise à double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg afin de dégager des synergies dans l'encadrement des travaux.
- Suite à une étude judicieuse une économie d'un certain nombre de balises a pu être enregistrée.
- Les faisceaux de réception et de débranchement du triage Central de Bettembourg-Dudelange n'ont pas été équipés du système ETCS.

L'évaluation des coûts du projet se présente actuellement comme suit: (montants indiqués en €)

	<i>Budgétisé</i> <i>Loi du 3 juin 2003</i> <i>(indice 524,53</i> <i>au 1er avril 2000)</i>	<i>Transfert</i> <i>suite insuffisance budget</i> <i>F.99028</i> <i>Accord MdT par courrier</i> <i>réf. RAIL/2001/4566</i> <i>du 10 août 2001</i>	<i>Nouveau</i> <i>budgétisé</i>	<i>Budgétisé adapté</i> <i>Montants adaptés</i> <i>à la hausse légale</i>	<i>Situation actuelle</i> <i>(juin 2008)</i>
Projet No 9	24.665.406	24.665.406	24.665.406	28.549.155,57	37.269.864,25
Partie A MEMOR II+ (F.99028)	2.974.722	+ 1.239.467,62	4.214.189,62	4.338.005,75 octobre 2004 indice 600,88 (achèvement des travaux)	4.244.745,25 <u>Réalisé définitif</u> <u>MEMOR II+</u>
Partie B ETCS (F.99053)	21.690.684	- 1.239.467,62	20.451.216,38	24.211.149,82 avril 2008 (travaux en cours)	33.025.119 <u>Devis actualisé</u> <u>ETCS</u>

6. Coût de fonctionnement du système ERTMS/ETCS

Le coût de fonctionnement annuel du système ERTMS/ETCS se chiffre comme suit:

Personnel 1.857 groupes de balises à 3 h tous les 36 mois = 1 heures/année 206 groupes de balises à 3 h tous les 12 mois = 3 heures/année Sous-total Supplément DB1 20% Supplément DB2 6% Supplément CFL 14.5% Travaux spéciaux Total : 1.632 = 3,35 agents	1.857 h 618 h 2.475 h 495 h 148 h 359 h 2.000 h 5.477 h	78,57 €	430.327,89 €
Amortissement de l'équipement de programmation 3 laptops à 5.000 € = 15.000 € 3 TPG à 70.000 € = 210.000 €		10% de 225.000 €	22.500 €
Aménagement de ralentissements temporaires		forfait	70.000 €
Matériel de réserve 20 balises 20 alimentations LEU 20 CPU des LEU		1.000 € 2.000 € 2.000 €	20.000 € 40.000 € 40.000 €
Total annuel			622.827,89 €

Ainsi le système ERTMS/ETCS réduira-t-il de moitié les frais de fonctionnement des systèmes de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois parce qu'il remplacera en 2017 l'ancien système d'aide à la conduite MEMOR II+ dont les frais de fonctionnement annuels s'élèvent actuellement à 1.282.262,00 €.

7. Conclusion

A la lumière de ce qui précède, le coût de réalisation du projet approuvé par le législateur et adapté à la hausse légale, sera dépassé en vertu de la modification d'éléments fondamentaux du projet.

Afin de mener à bien les travaux indispensables pour garantir une sécurité adéquate sur le réseau ferré luxembourgeois, il est proposé de modifier la loi du 3 juin 2003 suite aux nouvelles estimations établies.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Conformément à la pratique antérieure de regrouper dans un relevé l'ensemble de tous les projets ferroviaires de grande envergure dont le coût de réalisation dépasse le seuil légal de 40 millions €, il est proposé de modifier le paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'inscription de l'augmentation de crédit du projet relatif à l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois (projet 9°).

En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur du dernier indice semestriel connu des prix à la construction, soit la valeur de 666,12 de l'indice du 1er avril 2008.

Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3. dudit article 10.

L'évaluation financière du projet No 9 se situe désormais au coût de 37.269.864,25 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er avril 2008 (indice 666,12).

*

FICHE FINANCIERE

Le nouveau projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution,

*d'une augmentation de crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois
(adaptation du projet sous 9° du relevé de l'article 10)*

Le projet en question tel qu'il a été approuvé par la loi du 3 juin 2003 a dû être réévalué du point de vue technique et financier pour diverses raisons, avec certains volets du projet menant à une diminution des investissements et d'autres volets engendrant une augmentation des investissements.

En dernière analyse, cette actualisation de l'ensemble des éléments fait ressortir une hausse du coût total final avancé de sorte que les crédits approuvés s'avèrent insuffisants.

L'évaluation des coûts du projet se présente actuellement comme suit: (montants indiqués en €)

	<i>Budgétisé</i> <i>Loi du 3 juin 2003</i> <i>(indice 524,53</i> <i>au 1er avril 2000)</i>	<i>Transfert</i> <i>suite insuffisance budget</i> <i>F.99028</i> <i>Accord MdT par courrier</i> <i>réf. RAIL/2001/4566</i> <i>du 10 août 2001</i>	<i>Nouveau</i> <i>budgétisé</i>	<i>Budgétisé adapté</i> <i>Montants adaptés</i> <i>à la hausse légale</i>	<i>Situation actuelle</i> <i>(juin 2008)</i>
Projet No 9	24.665.406	24.665.406	24.665.406	28.549.155,57	37.269.864,25
Partie A MEMOR II+ (F.99028)	2.974.722	+ 1.239.467,62	4.214.189,62	4.338.005,75 octobre 2004 indice 600,88 (achèvement des travaux)	4.244.745,25 <u>Réalisé définitif</u> <u>MEMOR II+</u>
Partie B ETCS (F.99053)	21.690.684	- 1.239.467,62	20.451.216,38	24.211.149,82 avril 2008 (travaux en cours)	33.025.119 <u>Devis actualisé</u> <u>ETCS</u>

Le détail est repris en annexe 1.

ANNEXE 1

Projet F99053 ERTMS/ETCS: Montants restants à engager

Lot	montant commande Thales	augmentation commande Thales	pourcentage de l'augmentation	nombre de points ETCS	main-d'œuvre CFL	main-d'œuvre par points ETCS	crédits supplémentaires
1*	504.168,00	282.677,00	56%	109	Lot 1+2	3.607,00	
2	471.056,00	524.037,00	111%	176	1.028.115,00	3.607,00	
3	852.618,00	298.416,30	35%	157	392.500,00	2.500,00	
4	1.576.378,00	535.464,00	34%	262	429.048,00	1.637,00	
5	2.256.357,00	1.353.814,20	60%	312	780.000,00	2.500,00	
6	1.187.167,00	474.866,80	40%	179	447.500,00	2.500,00	
7	1.751.311,00	700.524,40	40%	257	642.500,00	2.500,00	
8	819.823,00	327.929,20	40%	112	280.000,00	2.500,00	
9	1.305.861,00	522.344,40	40%	200	500.000,00	2.500,00	
prestations communes	679.480,00						
total	11.404.219,00	5.020.073,30		1.764	4.499.633,00		
montants restants à engager		3.677.895,30					6.720.395,30
adaptation de l'alimentation, pose de câbles, pose fusibles, TÜV, divers et imprévus							3.200.000,00
montant à engager							9.920.395,30

montants engagés
montants restants à engager

Approuvé, le 24 septembre 2009

Le Chargé de Gestion
du Ressort Installations Fixes,
Henri WERDEL

6107/01

N° 6107¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(2.2.2010)

Par dépêche du 7 janvier 2010, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat pour avis du projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Le projet de loi, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique ainsi que d'une fiche financière.

Le Conseil d'Etat ignore si des chambres professionnelles ont été demandées en leur avis; au moment de l'adoption du présent avis, aucun avis n'était parvenu au Conseil d'Etat.

D'après l'exposé des motifs, le projet sous avis a pour objet l'approbation par le législateur d'une augmentation de crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains ainsi que pour un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois.

Dans cet ordre d'idées, les auteurs proposent de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en modifiant le point 9, d'une part, et en adaptant en conséquence l'alinéa 3 qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur, d'autre part.

Le coût estimé du projet qui a fait l'objet de la loi du 24 juillet 2000 était de 995 millions de francs luxembourgeois et était intégré sous le point 9 dans le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995.

Cette position a été adaptée par la loi du 3 juin 2003, notamment par son transfert en euros et fixée à 24.665.406.– euros.

Le projet sous avis porte ce montant à 37.269.864,25.– euros, ce qui équivaut à une augmentation d'environ 12,6 millions d'euros.

Dans le contexte d'autres projets de loi portant approbation d'investissements publics sur base de l'article 99 de la Constitution (e.a. doc. parl. *No 6057*), le Conseil d'Etat s'était interrogé sur la nécessité de l'intervention du législateur pour des investissements dont le coût reste inférieur au seuil de 40.000.000.– euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, montant rehaussé suite à la modification introduite par la loi du 29 mai 2009.

Suivant la prise de position du Gouvernement du 20 janvier 2010, il apparaît que „*comme ladite loi du 29 mai 2009 ne prévoit pas de mesures transitoires (...) l'intervention du législateur pour les projets de lois modificatives antérieures à la modification de l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 (...) reste toujours requise (...)*“.

En conséquence, le Conseil d'Etat émet un avis dans le cadre du présent projet de loi.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat réitère ses observations contenues dans son avis du 27 janvier 2004 au sujet du projet de loi (*No 5233*) devenu la loi du 18 avril 2004 autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête nord de la Gare

de Luxembourg, et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Il tient à rappeler que dans ses avis des 27 janvier 2004, 26 octobre 1999, 28 janvier 2003, 10 juillet 2003 et 9 décembre 2003 concernant des adaptations antérieures de la loi modifiée précitée du 10 mai 1995, il avait critiqué cette méthodologie qui, tout en étant valable d'un point de vue purement juridique, pêche toutefois par un manque de lisibilité évident.

Il est vrai qu'en l'occurrence, le législateur est mis en mesure de s'exprimer en pleine connaissance de cause, alors que contrairement à certains projets d'infrastructure ferroviaire antérieurs, le projet de loi se limite à une seule réalisation.

Sous ces réserves, le Conseil d'Etat peut approuver le projet sous avis, le libellé de l'article unique ne donnant pas lieu à observation, sauf que le premier paragraphe est à faire débiter comme suit:

„1. Le deuxième et le troisième alinéas ...“

Ainsi délibéré, en séance plénière, le 2 février 2010.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

6107/02

N° 6107²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(10.3.2010)

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

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 27 janvier 2010 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique ainsi que d'une fiche financière.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 2 février 2010.

Lors de la réunion du 24 février 2010, la Commission du Développement durable a d'abord désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Ensuite, la commission parlementaire a procédé à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 10 mars 2010.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet du projet de loi**

Le projet de loi sous rubrique a pour objet l'approbation par le législateur d'une augmentation de crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains ainsi que pour un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois.

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en amendant le chiffre 9°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur, d'autre part.

**2. Les mises à jour de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail institué en

vertu des articles 9 et 10 de la loi reprise sous rubrique et le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu le 7 mai 2009 entre l'Etat et les CFL.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de 14 projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté par le Gouvernement en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Une première mise à jour du relevé retenue par la loi du 3 juin 2003 a prévu l'autorisation par le législateur:

- des projets de mise à double voie intégrale:
 - de la ligne de chemin de fer Pétange – Luxembourg et
 - de la section entre la bifurcation de Stadtgrund et Sandweiler de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig (adaptation du projet sous 2° du relevé de l'article 10 et ajout du projet sous 16°);
- de la participation financière de l'Etat à la réalisation d'un nouveau centre de remisage et de maintenance au Dernier Sol à Luxembourg-Bonnevoie et du renouvellement des installations de voie de la section entre Berchem/Nord et Oetrange et de la courbe de raccordement d'Alzingen comme projets préliminaires à la réalisation de la stratégie „mobilité.lu“ (adaptation du projet sous 7° et ajout du projet sous 20°);
- des projets tenant au grand entretien et à la sécurisation du réseau ferré existant et concernant plus particulièrement la modernisation et la sécurisation de l'antenne ferroviaire entre Kautenbach et Wiltz, la modernisation de la signalisation de la ligne Luxembourg – Wasserbillig, le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de la Ligne du Nord et l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée sur l'ensemble du réseau (ajout des projets sous 15°, 17°, 18° et 19°).

Ensuite **une deuxième mise à jour** du relevé retenue par la loi du 18 décembre 2003 est intervenue relative au raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg – Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg – Wasserbillig (ajout du projet 21°).

Une troisième mise à jour du relevé retenue par la loi du 18 avril 2004 a été décidée en vue de la construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie, ce qui correspond à l'ajout du projet 22°.

Une quatrième mise à jour du relevé a été retenue par la loi du 18 avril 2004 autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg (ajout du projet 23°).

Une cinquième mise à jour du relevé concernant la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace) est intervenue par la loi du 6 juin 2009 (ajout du projet 24°).

3. L'amendement de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire tel que prévu par le projet de loi sous rubrique

3.1. Les principales innovations

Le projet de loi sous rubrique soumis à l'approbation de la Chambre des Députés se présente comme suit (voir p. 3 de l'Exposé des motifs du projet de loi):

PROJET 9°

***Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et
l'installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble
du réseau ferré luxembourgeois***

1. Introduction

La loi du 24 juillet 2000 a autorisé le Gouvernement à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire repris au paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La loi du 24 juillet 2000 énonce sous la position 9 le projet suivant:

„9° Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau 995.000.000 LUF“.

Cette position a été adaptée par la loi du 3 juin 2003 comme suit: „9° Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau 24.665.406 €“.

Le montant indiqué s'entend hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspond à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000.

La loi en projet comprend donc deux principales innovations, à savoir:

3.1.1. Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains

Afin de renforcer la sécurité des circulations ferroviaires à court terme, il a été prévu d'aménager un dispositif d'arrêt automatique au droit des signaux fixes susceptibles de commander l'arrêt aux trains conformément au catalogue des mesures d'amélioration de la sécurité mis au point par le bureau EMCH & BERGER mandaté à ce sujet par les CFL.

Il a donc été décidé d'introduire en phase transitoire le système d'aide à la conduite MEMOR II+.

3.1.2. Installation d'un système de contrôle de vitesse

La deuxième phase du projet consiste dans l'implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS niveau 1 sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Ce système correspond le mieux aux exigences du réseau luxembourgeois, qui se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux ferroviaires limitrophes.

Au mois de novembre 1999, le Conseil d'Administration des CFL a décidé d'équiper toute l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise du système ERTMS/ETCS¹. De cette façon, le réseau ferré luxembourgeois sera à l'échelle européenne le premier réseau complètement équipé du système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS.

Après un appel de candidatures européen avec mise en soumission publiée au JOCE la commande a été placée au mois de juillet 2002.

Reste à relever que le projet bénéficie d'un concours financier de la Commission européenne.

¹ Le système ETCS (European Train Control System) se compose d'une partie infrastructure et d'une partie embarquée.

En ce qui concerne la partie infrastructure les informations sont captées aux signaux lumineux et communiquées à une LEU (Lineside Electronic Unit). Cette LEU génère des télégrammes qui sont envoyés par des câbles à des balises montées dans la voie. Ces télégrammes contiennent toutes les données d'infrastructure comme des vitesses signalées, vitesses maximales, déclivités des tronçons de ligne, distances aux prochains signaux etc.

En ce qui concerne la partie embarquée, les télégrammes des balises sont lus par une antenne montée en dessous des engins, pour ensuite être mémorisés dans l'ordinateur de bord EVC (European Vital Computer). Sur base de ces données ainsi que des données concernant le train, comme le pouvoir de freinage, la longueur du train, la vitesse maximale autorisée de l'engin etc., une courbe de freinage respectivement un point d'application du freinage sont calculés par l'EVC de l'engin. En cas d'un comportement non conforme de l'unité train, le système ETCS intervient automatiquement de façon à arrêter le train en toute sécurité devant le prochain signal fixe principal à l'arrêt. Toutes les informations sont transmises au conducteur d'engin moteur par l'intermédiaire d'un DMI (Driver Machine Interface).

Le niveau 1 du système en question permet de contrôler en permanence la vitesse du train à partir des informations fournies par la signalisation latérale. Dans le cas d'un freinage incorrect à l'approche d'un signal à l'arrêt, le système prend en charge le train de façon automatique et garantit l'arrêt en amont du signal. Sur le réseau ferré luxembourgeois le système ETCS niveau 1 repose sur une transmission d'informations ponctuelles par balises.

3.2. La situation actuelle

3.2.1. Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains

L'implémentation de ce système sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois a été achevée en 2004 (MEMOR II +).

3.2.2. Installation d'un système de contrôle de vitesse

La mise en service de la ligne pilote a eu lieu le 1er mars 2005.

Jusqu'à l'heure actuelle les tronçons de ligne suivants ont été mis en service:

Gare de Luxembourg, Luxembourg – Bettembourg/frontière, gare de Bettembourg, Bettembourg – Dudelange, Luxembourg – Alzingen – Syren – Oetrange, Luxembourg – Sandweiler – Contern, Luxembourg – Dippach – Reckange, Luxembourg – Ettelbruck – Bürden, Ettelbruck – Diekirch, Ettelbruck – Bissen, Bürden – Troisvierges/frontière, représentant quelque 60% du réseau ferré luxembourgeois.

L'achèvement des travaux est prévu pour fin 2011.

3.3. Réévaluation du projet

Le projet tel qu'il a été approuvé par la loi du 3 juin 2003 a dû être réévalué d'un point de vue technique et financier pour diverses raisons, avec certains volets du projet menant à une diminution des investissements et d'autres volets engendrant une augmentation des investissements.

En dernière analyse, cette actualisation de l'ensemble des éléments fait ressortir une hausse du coût final avancé de sorte que les crédits approuvés s'avèrent insuffisants. A préciser toutefois dans ce contexte que l'estimation initiale avait dû être réalisée en l'absence de toute expérience probante avec le système ETCS au niveau européen.

La hausse du coût final est notamment due aux faits suivants:

– *Augmentation du nombre de signaux à équiper*

Différentes modifications se sont avérées nécessaires à l'issue des expériences d'étude et de programmation du système ERTMS/ETCS faites lors de l'aménagement du système sur le site pilote (lot 1).

D'autre part, des variations au niveau de l'implantation des balises se sont imposées.

En effet, certains points d'information ont dû être équipés de balises supplémentaires afin d'augmenter la capacité de transmission.

En outre, certains types de signaux et de repères supplémentaires (SFVb, SFHM) ont dû être équipés afin de sécuriser les itinéraires-trains vis-à-vis des mouvements de manœuvre.

Enfin, des points de réouverture en amont des signaux fixes avancés ont été aménagés pour garantir la fluidité du trafic.

Pour les lots 1 à 5, 713 points d'information ETCS (balises) ont été prévus lors de la phase APD.

Pour les raisons décrites ci-avant, le nombre des points d'information a dû être augmenté à 1.016 lors de la phase réalisation.

En ce qui concerne les lots à réaliser une augmentation de 40% est estimée ce qui correspond alors à 5.020.073,30 € pour la commande Thales (fournisseur du système) et à 4.499.633,00 € pour la main-d'œuvre CFL.

– *Adaptation, modification et renforcement de l'alimentation des postes de signalisation et certification d'interopérabilité du système*

Chaque codeur installé au pied du signal est alimenté à partir du poste de signalisation et protégé par un fusible en cabine. L'alimentation a engendré d'importantes modifications au réseau des câbles

extérieurs des postes de signalisation. Le surplus en énergie a nécessité le renforcement des installations d'alimentation (batterie de secours, convertisseurs).

Conformément à la spécification technique d'interopérabilité STI relative au sous-système „contrôle-commande et signalisation“ du système ferroviaire transeuropéen, les CFL en tant que gestionnaire du réseau ferré luxembourgeois doivent faire une déclaration de conformité „CE“ auprès de l'Etat luxembourgeois sur base d'un certificat de conformité „CE“ délivré par un organisme notifié. L'Etat luxembourgeois peut ensuite autoriser la mise en service du sous-système ETCS muni de cette déclaration „CE“ de vérification.

Les frais y relatifs n'étaient initialement pas prévus dans les crédits approuvés vu que la *décision de la Commission du 30 mai 2002 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système „contrôle-commande et signalisation“ du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE* n'était pas encore en vigueur lors de l'établissement des devis initiaux.

Les frais se chiffreront prévisiblement à 3.200.000,00 €.

– *Equipement matériel roulant avec ETCS*

Les frais engendrés par l'équipement ETCS de 10 engins moteurs des CFL en vue des essais de validation n'étaient initialement pas prévus par les crédits approuvés.

Éléments de diminution des investissements

- L'implémentation du système ETCS en Gare de Dippach-Reckange, côté Pétange, et sur la pleine ligne entre Pétange et Dippach-Reckange, a été intégrée dans le projet de la mise à double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg afin de dégager des synergies dans l'encadrement des travaux.
- Suite à une étude judicieuse une économie d'un certain nombre de balises a pu être enregistrée.
- Les faisceaux de réception et de débranchement du triage Central de Bettembourg-Dudelange n'ont pas été équipés du système ETCS.

Ainsi le système ERTMS/ETCS réduira-t-il de moitié les frais de fonctionnement des systèmes de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois parce qu'il remplacera en 2017 l'ancien système d'aide à la conduite MEMOR II+ dont les frais de fonctionnement annuels s'élèvent actuellement à 1.282.262,00 €.

4. Le financement

Le projet de loi sous rubrique prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, *d'une augmentation de crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois (adaptation du projet sous 9° du relevé de l'article 10).*

Comme mentionné ci-dessus, le projet en question tel qu'il a été approuvé par la loi du 3 juin 2003 a dû être réévalué du point de vue technique et financier pour diverses raisons. L'évaluation des coûts du projet se présente actuellement comme suit: (montants indiqués en €)

	<i>Budgétisé</i> <i>Loi du 3 juin 2003</i> <i>(indice 524,53</i> <i>au 1er avril 2000)</i>	<i>Transfert</i> <i>suite insuffisance budget</i> <i>F.99028</i> <i>Accord MdT par courrier</i> <i>réf. RAIL/2001/4566</i> <i>du 10 août 2001</i>	<i>Nouveau</i> <i>budgétisé</i>	<i>Budgétisé adapté</i> <i>Montants adaptés</i> <i>à la hausse légale</i>	<i>Situation actuelle</i> <i>(juin 2008)</i>
Projet No 9	24.665.406	24.665.406	24.665.406	28.549.155,57	37.269.864,25
Partie A MEMOR II+ (F.99028)	2.974.722	+ 1.239.467,62	4.214.189,62	4.338.005,75 octobre 2004 indice 600,88 (achèvement des travaux)	4.244.745,25 <u>Réalisé définitif</u> MEMOR II+
Partie B ETCS (F.99053)	21.690.684	- 1.239.467,62	20.451.216,38	24.211.149,82 avril 2008 (travaux en cours)	33.025.119 <u>Devis actualisé</u> ETCS

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 2 février 2009, le Conseil d'Etat tient tout d'abord à préciser qu'il s'était déjà interrogé dans le contexte d'autres projets de loi portant approbation d'investissements publics sur base de l'article 99 de la Constitution (e.a. doc. parl. *No 6057*), sur la nécessité de l'intervention du législateur pour des investissements dont le coût reste inférieur au seuil de 40.000.000.– euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, montant rehaussé suite à la modification introduite par la loi du 29 mai 2009.

Suivant la prise de position du Gouvernement du 20 janvier 2010, il apparaît que „*comme ladite loi du 29 mai 2009 ne prévoit pas de mesures transitoires (...) l'intervention du législateur pour les projets de lois modificatives antérieures à la modification de l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 (...) reste toujours requise (...)*“.

En conséquence, le Conseil d'Etat a émis un avis dans le cadre du présent projet de loi.

Quant à la forme, la Haute Corporation réitère ses observations contenues dans son avis du 27 janvier 2004 au sujet du projet de loi (*No 5233*) devenu la loi du 18 avril 2004 autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Ainsi, le Conseil d'Etat tient à rappeler que dans ses avis des 27 janvier 2004, 26 octobre 1999, 28 janvier 2003, 10 juillet 2003 et 9 décembre 2003 concernant des adaptations antérieures de la loi modifiée précitée du 10 mai 1995, il avait critiqué cette méthodologie qui, tout en étant valable d'un point de vue purement juridique, pêche toutefois par un manque de lisibilité évident.

Pour la Haute Corporation, il est vrai qu'en l'occurrence, le législateur est mis en mesure de s'exprimer en pleine connaissance de cause, alors que contrairement à certains projets d'infrastructure ferroviaire antérieurs, le projet de loi se limite à une seule réalisation.

Sous ces réserves, le Conseil d'Etat peut approuver le projet sous rubrique.

*

IV. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

Conformément à la pratique antérieure de regrouper dans un relevé l'ensemble de tous les projets ferroviaires de grande envergure dont le coût de réalisation dépasse le seuil légal de 40 millions €, l'article unique du projet de loi sous rubrique propose de modifier le paragraphe 3. de l'article 10 de

la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'inscription de l'augmentation de crédit du projet relatif à l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois (projet 9°).

En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur du dernier indice semestriel connu des prix à la construction, soit la valeur de 666,12 de l'indice du 1er avril 2008.

Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3. dudit article 10.

L'évaluation financière du projet No 9 se situe désormais au coût de 37.269.864,25 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er avril 2008 (indice 666,12).

Dans son avis du 2 février 2010, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler quant au libellé de l'article unique sauf qu'il propose de faire débiter le premier paragraphe comme suit:

„1. *Le deuxième et le troisième alinéas ...*“

La Commission du Développement durable adopte la proposition rédactionnelle émise par le Conseil d'Etat.

*

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 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Article unique.– 1. Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés comme suit:

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est modifié comme suit:

9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois	37.269.864,25 €
----	---	-----------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

Luxembourg, le 10 mars 2010

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

Service Central des Imprimés de l'Etat

6107/02A

N° 6107^{2A}

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

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

* * *

CORRIGENDUM

(16.3.2010)

Dans le document parlementaire 6107², il y a lieu de lire à la page 3 sous le point III. Avis du Conseil d'Etat: „Dans son avis du 2 février 2010“.

Service Central des Imprimés de l'Etat

6107/03

N° 6107³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

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

* * *

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

(23.3.2010)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 19 mars 2010 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 16 mars 2010 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 2 février 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 23 mars 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 10 mars 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 24 février et 3 mars 2010
2. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. Prise de position de la Chambre des Députés relative au Plan national pour un développement durable
 - Présentation de la prise de position, suivie d'un échange de vues
5. Présentation des documents européens suivants :

COM (2010) 4 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Options possibles pour l'après 2010 en ce qui concerne la perspective et les objectifs de l'Union européenne en matière de biodiversité
 - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
COM (2010) 11 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur les exigences de durabilité concernant l'utilisation de sources de biomasse solide et gazeuse pour l'électricité, le chauffage et le refroidissement

- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis

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, M. Camille Gira, M. Claude Haagen (remplaçant Mme Lydia Mutsch), 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. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

Mme Marguy Kohlen, M. Claude Origer, M. Jeannot Poeker, M. Frank Reimen, M. Frank Wolff, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, du Greffe de la Chambre des Députés

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 24 février et 3 mars 2010

Les procès-verbaux des réunions des 24 février et 3 mars 2010 sont adoptés.

2. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 5798². Ce projet de rapport ne soulève pas de question et il est adopté à l'unanimité des membres présents.

Il est précisé que l'on se trouve dans le cas de figure d'une dévolution de puissance souveraine, alors que des modifications aux annexes de l'Accord multilatéral peuvent intervenir sans le consentement des parties contractantes. Le projet de loi devra dès lors

être voté à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

La Commission du Développement durable propose le modèle de base pour les discussions en séance publique.

3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6107². Le projet de rapport ne soulève pas de question et il est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission du Développement durable propose le modèle n°1 pour les discussions en séance publique.

4. Prise de position de la Chambre des Députés relative au Plan national pour un développement durable

Monsieur le Président de la Commission rappelle qu'aux termes de l'article 11, paragraphe 3 de la loi du 25 juin 2004 relative à la coordination de la politique nationale de développement durable, l'avant-projet de Plan national pour un développement durable (PNDD) est soumis pour avis à la Chambre des Députés et au Conseil Supérieur pour un développement durable. L'avis du CSDD a été publié en janvier 2010.

Monsieur le Président rappelle également qu'en date du 23 septembre 2009, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures était venu présenter ce projet de Plan devant la commission parlementaire. Lors de cette même réunion, il avait été retenu que Monsieur Marcel Oberweis se chargerait de rédiger un projet de prise de position au nom de la Commission du Développement durable.

Monsieur Marcel Oberweis présente le projet de prise de position, pour les détails duquel il est prié de se référer au document annexé au présent procès-verbal.

Suite à cette présentation, les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues concernant la procédure à adopter en ce qui concerne l'élaboration de la prise de position de la Chambre des Députés à l'égard de cet avant-projet de Plan.

A cet égard, les membres des partis d'opposition sont d'avis que la procédure adoptée par la Commission n'est pas optimale. Ils estiment en effet que plusieurs réunions auraient dû être consacrées à ce sujet et que, seulement suite aux débats, un projet de prise de position aurait dû être rédigé. Or, en l'occurrence, il n'y a pas eu de discussion en la matière et Monsieur Marcel Oberweis a rédigé un document, sans en référer au préalable à la Commission. Suite à bref échange de vues au cours duquel il est notamment rappelé qu'une première discussion a bien eu lieu en date du 23 septembre 2009 lorsque Monsieur le Ministre délégué a présenté l'avant-projet de Plan à la commission parlementaire, il est finalement décidé que chaque groupe ou sensibilité politique qui le souhaite pourra, dans un délai de deux semaines, faire parvenir une prise de position écrite d'environ une page à Monsieur Marcel Oberweis. Ce dernier demande à ce que les différentes prises de position restent globales et ne s'attachent pas à des points de détail. Il précise en outre que le travail qu'il a effectué est à considérer comme un travail préparatoire et qu'il souhaite amender le

document, afin que ce dernier reflète l'avis global de la Commission, en tenant compte des prises de position écrites et orales de chaque parti politique.

La question se pose ensuite de savoir si la prise de position de la Commission du Développement durable sera, oui ou non, discutée en séance publique. Certains membres de la Commission estiment que, pour donner une crédibilité à la prise de position, celle-ci doit être adoptée par les Députés réunis en séance plénière. D'autres membres pensent au contraire que la prise de position sera simplement transmise au Gouvernement par courrier via le Président de la Chambre. Il est à cet égard rappelé qu'en début de législature, il avait été retenu que : « *la Commission du Développement durable (...) sera amenée à rédiger un avis en la matière, le cas échéant en requérant l'aide d'une autre commission parlementaire. L'avis sera ensuite transmis au Gouvernement via le Président de la Chambre* »¹.

Toujours au niveau procédural, mais en ce qui concerne cette fois le respect de la procédure fixée par la loi précitée du 25 juin 2004, il est rappelé que le paragraphe 4 de l'article 11 de la loi dispose que « *Le Ministre arrête les mesures permettant de donner à l'avant-projet de Plan la notoriété la plus étendue possible et de consulter la population sur ce sujet* ». Suite à certaines critiques, Monsieur le Ministre délégué explique que plusieurs actions ont été prises dans ce contexte. Il cite notamment la publication de l'avant-projet de PNDD sur le site Internet du Ministère en octobre 2009 ainsi que la parution d'annonces dans la presse écrite en décembre 2009, invitant les citoyens à donner leur avis sur l'avant-projet de PNDD. Si ces deux actions n'ont eu qu'un succès très marginal, les réactions à l'avant-projet de PNDD ont été plus importantes durant l'*Oekofoire*, lors de laquelle le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a pu s'adresser directement aux visiteurs de son stand. Dans le même ordre d'idées, il est précisé que trois tables rondes ont été organisées avec la société civile, avant même que l'avant-projet de PNDD n'ait été finalisé.

A cet égard, il est fait référence à la suggestion du CSDD dans sa prise de position écrite, à savoir l'organisation d'un grand débat public avec la société civile. Monsieur le Ministre délégué fait valoir que cette suggestion correspond exactement à ce que le Conseil de Gouvernement vient de décider avec la constitution d'un partenariat pour l'environnement et le climat. Ce partenariat est un processus de concertation regroupant tous les acteurs intéressés (représentants de l'État, du patronat, des syndicats, des communes et des ONG travaillant dans les secteurs concernés). Il prévoit l'élaboration d'un deuxième Plan d'action national de réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à poursuivre la mise en œuvre des objectifs de Kyoto, ainsi que la préparation d'un Plan national d'adaptation aux conséquences du changement climatique, à arrêter en 2011 conformément au programme gouvernemental. La mise en place de ce partenariat aboutira à l'identification de mesures concrètes dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et, dans un stade ultérieur, il permettra de poursuivre la consultation publique une fois que le PNDD définitif sera approuvé, et ceci notamment dans le respect de l'article 12 (3) de la loi précitée du 25 juin 2004 qui dispose que « *Le Ministre arrête les mesures permettant de donner au Plan la notoriété la plus étendue possible* ».

*

Quant au fond, la Commission décide d'examiner de manière parallèle l'avant-projet de PNDD et le document élaboré par Monsieur Marcel Oberweis.

Il apparaît évident aux membres de la commission parlementaire que l'analyse de l'avant-projet de Plan doit être faite à deux niveaux :

¹ Extraits du procès-verbal de la réunion du 16 septembre 2009. Ce procès-verbal a été adopté par la Commission du Développement durable le 23 septembre 2009.

1. une analyse générale de l'avant-projet, qui cherchera à vérifier si le Plan répond aux attentes que l'on peut avoir d'un tel Plan, s'il avance les bonnes pistes et s'il permettra à notre pays de se développer dans la durabilité ;
2. une analyse plus ciblée, sur le détail des différentes mesures qui y sont proposées.

1. Remarques générales sur l'avant-projet de PNDD

Les membres de la Commission constatent que l'avant-projet est un document substantiel, qui comporte de nombreuses propositions intéressantes, mais ils regrettent le fait que les 155 mesures proposées aient toutes été placées au même niveau et n'aient pas été hiérarchisées par ordre de priorités.

En outre, l'avant-projet de Plan ne fixe aucune échéance, aucun objectif daté. De surcroît, il ne propose pas de pistes, de recommandations concrètes. Il se borne à énumérer 155 mesures, sans réfléchir à la transposition politique nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Certains intervenants regrettent également le manque d'évaluation critique du premier PNDD. Ils sont pourtant d'avis que ce monitoring serait essentiel pour ne pas reproduire les erreurs du passé. Il serait à cet égard utile de s'interroger sur le quasi-immobilisme des dix dernières années, malgré le fait que les quatorze tendances non durables aient déjà été plus ou moins identifiées en 1999.

La même réflexion vaut pour les indicateurs. Les derniers indicateurs datent de 2002. Or, il est essentiel de définir des indicateurs actualisés, notamment pour permettre aux responsables gouvernementaux d'orienter leurs politiques. Monsieur le Ministre délégué explique que le Gouvernement est en train de mettre en place, ensemble avec Eurostat, de nouveaux indicateurs.

L'avant-projet de Plan ne tient pas compte de l'évolution de la situation économique des derniers mois ni du fait que, depuis qu'il a été finalisé, certains indicateurs se sont détériorés (chômage, précarité, situation budgétaire de l'Etat, disparition éventuelle du secret bancaire, ...). Or, ces données doivent être intégrées. Le nouveau Gouvernement aurait dû retravailler l'avant-projet de Plan, et l'adapter à la nouvelle répartition ministérielle et à la crise économique.

L'avant-projet de Plan n'a pas été mis en œuvre dans le cadre d'une politique intégrée. En effet, bien que le document soit censé avoir été écrit par un groupe interministériel, l'on devine souvent les origines de certains paragraphes.

Certains intervenants ne peuvent donc que constater que l'avant-projet de PNDD est une bonne base de discussion, mais qu'il comporte des imperfections et qu'il faut y apporter des améliorations substantielles.

Suite à ces différentes critiques, Monsieur le Ministre délégué explique que le Gouvernement est tout à fait conscient du fait que les échéances et les priorités font, à ce stade, défaut. Si, d'un côté, il souhaite que la Chambre des Députés soit impliquée dans le processus de priorisation par le biais de sa prise de position, il rappelle en outre que le Plan n'est, à l'heure actuelle, pas définitif et qu'il n'en est qu'à la phase d'avant-projet. Il fait également valoir que la définition des priorités, la transposition politique de ces priorités, la fixation des échéances et l'évaluation du premier PNDD seront largement débattues dans le cadre du processus de partenariat pour l'environnement et le climat évoqué ci-dessus.

Les membres de la Commission du Développement durable saluent unanimement la mise en place de ce partenariat.

2. Remarques plus circonstanciées

Les représentants des partis de l'opposition regrettent qu'à la fois l'avant-projet de PNDD et le projet d'avis élaboré par Monsieur Marcel Oberweis n'aillent pas jusqu'au bout de leur réflexion. Ainsi, si des problèmes sont identifiés et pointés du doigt, l'on ne cherche, la plupart du temps, pas de solution pour améliorer la situation. Sont notamment cités :

- la gestion de la problématique du *Tanktourismus*. Dans ce contexte, les chiffres doivent être clarifiés, en tenant compte non seulement des recettes, mais également des coûts rattachés à ce phénomène et de son évolution future dans le contexte de l'harmonisation fiscale européenne ;
- l'incomplétude de la réflexion concernant la précarisation de certaines tranches de la population ou de celle concernant l'intégration de la population étrangère. En effet, dans ces deux cas de figure, seules des solutions stéréotypées sont envisagées pour remédier à ces deux problèmes pourtant très importants ;
- le manque de propositions afin d'intégrer la durabilité dans l'esprit des citoyens ;
- la mauvaise gestion du cadastre des anciennes décharges et des sites contaminés.

*

Les membres de la Commission commentent encore très brièvement l'avis du CSDD sur l'avant-projet de PNDD. Ils constatent tout d'abord que le Conseil Supérieur approuve la première partie du Plan. Cette première partie, dans laquelle sont listées les quatorze tendances non durables, est jugée courageuse et réaliste par le CSDD, mais le Conseil Supérieur est beaucoup plus critique envers la seconde partie de l'avant-projet². Le groupe parlementaire *déi gréng* déclare partager en grande partie l'analyse du CSDD.

*

Suite à plusieurs questions afférentes, les représentants gouvernementaux signalent que :

- ils viendront présenter, dès que possible, les chiffres concernant les émissions nationales de CO₂ pour l'année 2009 à la Commission du Développement durable ;
- les trois Plans d'actions de lutte contre le bruit (grands axes routiers, grands axes ferroviaires et aéroport de Luxembourg) sont en train d'être finalisés et une version définitive des Plans sera soumise au Conseil de Gouvernement pour adoption au cours du premier trimestre 2010 ;
- les quatre Plans directeurs sectoriels primaires sont, à ce jour, encore dans une phase d'avant-projets de Plans et que de nombreux points restent encore en suspens. A cet égard, les membres de la Commission sont informés qu'un projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire sera prochainement déposé à la Chambre des Députés. Il est précisé que les modifications de la loi de 1999 s'y articuleront autour de quatre axes :
 - o la précision des compétences et du rôle de coordination du ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions ;
 - o la création de la possibilité d'introduire un droit de préemption et de créer des réserves foncières ;
 - o la création d'un instrument juridique de détermination de la valeur des terrains à exproprier ;

² „Dieser zweite Teil des PNDD erscheint durch seine Inkohärenzen und seine mangelnde Lesbarkeit wie ein Sammelsurium guter Vorsätze und schon beschlossener Maßnahmen“, page 6 de l'avis du CSDD.

- la simplification de certains aspects au niveau de l'élaboration de nouveaux Plans respectivement de la modification des Plans existants.

Etant donné que ce projet, une fois qu'il sera voté, écourtera sensiblement la procédure d'élaboration des Plans sectoriels, Monsieur le Ministre propose de ne déposer les projets de Plans sectoriels qu'une fois que cette loi sera entrée en vigueur.

*

Pour finir, il est procédé à quelques remarques purement ponctuelles concernant le texte de Monsieur Marcel Oberweis :

- A la page 4 du document, la phrase : « *Luxemburg kann trotzdem nicht auf die Einnahmen in Höhe von nahezu 1,8 Milliarden € aus diesem Wirtschaftszweig verzichten, ohne nennenswerte Einbußen in seiner Lebensqualität zu erleiden. Es muss zu einem schrittweisen Umdenkprozess kommen* » devra se lire : « *Luxemburg kann trotzdem nicht auf die Einnahmen in Höhe von nahezu 0,8 Milliarden € aus diesem Wirtschaftszweig verzichten, ohne nennenswerte Einbußen in seiner Lebensqualität zu erleiden. Es muss zu einem schrittweisen Umdenkprozess kommen* » ;
- Toujours à la page 4 du document, la phrase : « *neue Bahnlinie über Bettemburg nach Esch-Alzette, nach Petingen und Athus sowie neue Bahnlinie für den TGV* » n'est pas tout à fait exacte et devra être modifiée pour refléter la réalité. A cet égard et suite à une question afférente, Monsieur le Ministre estime que le but de la présente réunion n'est pas de définir quelles sont les lignes ferroviaires dont la construction est prioritaire, mais il répète, comme il l'a déjà fait à plusieurs reprises, que les lignes desservant Pétange et Bettembourg sont des priorités absolues, plus urgentes à réaliser que la ligne directe entre Esch-sur-Alzette et Luxembourg-ville ;
- A la page 10 du document, la phrase : « *Die kurzfristige Erarbeitung einer Strategie für die nachhaltige Entwicklung in Zusammenarbeit mit der Universität Luxemburg wird diesen Prozess beschleunigen* » devra être modifiée afin de prendre en compte le fait qu'en date du 5 mars dernier, le Conseil de Gouvernement a approuvé des mesures prioritaires pour la mise en place de la stratégie nationale d'éducation au développement durable. Cette stratégie comporte la définition d'une série de pistes d'action concernant notamment l'intégration de l'éducation au développement durable au niveau de l'enseignement formel (scolaire, universitaire, formation continue) et non formel (maisons relais, politique des jeunes, collaboration avec les ONG), ainsi que l'amélioration de la coordination entre les différents acteurs.

5. Présentation des documents européens suivants :
COM (2010) 4 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Options possibles pour l'après 2010 en ce qui concerne la perspective et les objectifs de l'Union européenne en matière de biodiversité
COM (2010) 11 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur les exigences de durabilité concernant l'utilisation de sources de biomasse solide et gazeuse pour l'électricité, le chauffage et le refroidissement

Ce point n'a pas été abordé.

6. **Divers**

Monsieur le Président informe les membres de la Commission que l'échange de vues avec les responsables des Chemins de Fer Luxembourgeois, prévu en date du 17 mars prochain, a dû être reporté au 14 avril 2010.

La réunion du 17 mars 2010 sera donc consacrée à un échange de vues avec une délégation du Parlement des jeunes, à l'examen de deux documents européens et aux conclusions qu'il convient de tirer suite à la visite des hauts fourneaux d'Esch-Belval.

Luxembourg, le 15 mars 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität

In dem Vorprojekt „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ vom 9. März 2009 geht es um die Frage, wie wir morgen leben und welches Erbe wir an die nachkommenden Generationen weiter geben wollen.

Die nachhaltige Entwicklung, wie sie von der Brundtlandkommission festgelegt wurde, beruht auf dem Gedanken, den Planeten so zu behandeln, dass sowohl die Bedürfnisse der aktuellen Generation sowie auch diejenigen der künftigen Generationen befriedigt werden können. Diese Entwicklung ist, laut Aussage der ersten UNO-Umweltkonferenz von 1992, gekennzeichnet durch die enge Verzahnung von drei Pfeilern: Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft,

Das Vorprojekt „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ beruht auf **fünf übergeordneten Grundprinzipien**:

1. Erhalt einer hohen Lebensqualität und eines hohen Grades an menschlicher Entwicklung für die in Luxemburg lebende und arbeitende Bevölkerung; Selbstverwirklichung durch Freiheit in Verantwortung
2. Respektierung der ökologischen, sozialen und kulturellen Rechte der zukünftigen Generationen und der anderen Nationen der Erde, insbesondere der Problematik des Nord-Süd-Gefälles
3. Respektierung der ökologischen Grenzen und der Regenerationsfähigkeit der Natur bei der Nutzung der uns zustehenden natürlichen Ressourcen.
4. Schutz des sozialen Zusammenhalts der Gesellschaft durch Gerechtigkeit und Solidarität
5. Sicherung des wirtschaftlichen Wohlstands durch die Entwicklung einer zukunftsfähigen Wirtschaft mittels Diversifizierung und sozial-ökologischer Innovationen.

Ausgelöst durch den Klimawandel und seinen Konsequenzen für Mensch und Biodiversität, die anstehende prekäre Energieversorgung sowie die schwerwiegende Finanz- und Wirtschaftskrise muss sich Luxemburg neuen Herausforderungen stellen. Politik muss sich künftig stärker nach den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung ausrichten.

Dass sich die luxemburgische Gesellschaft nicht nachhaltig entwickelt, unterstreicht die Auflistung der 14 Tendenzen mit belastender Konsequenz für Mensch und Umwelt in Kapitel 1. Hingegen haben die Autoren der Studie in Kapitel 2 die 18 Qualitätsziele ausgelotet, welche es Luxemburg erlauben, eine Strategie der nachhaltigen Entwicklung mit konkreten Handlungszielen zu erarbeiten.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass dieses Vorprojekt die Folgeausgabe der ersten Ausgabe des „Nationalen Plan für eine nachhaltige Entwicklung“ darstellt, welcher 1999 von der damaligen Regierung verabschiedet wurde. Die Hauptelemente dieses Plans waren: die leistungsstarke und nachhaltige Wirtschaft, der Schutz der Umwelt und der natürlichen Ressourcen, die sozioökonomische Gerechtigkeit und die soziale Absicherung.

Im weiteren Verlauf wurden diese Grundvoraussetzungen durch folgende Unterstützungsstrategien ergänzt: die internationale Zusammenarbeit, die integrierte Raumplanung, die nachhaltige Entwicklung in den Gemeinden sowie die Information, die Bildung und die Weiterbildung.

Dieser Plan wurde im Jahr 2007 einer kritischen Bewertung unterzogen und man erkannte markante Defizite. Es waren dies u.a. die Übernutzung der natürlichen Ressourcen ,der hohe Biodiversitätsverlust, der hohe Flächenverbrauch, die Bodenübernutzung und die Zerstückelung der Landschaften mit negativen Auswirkungen auf Landschaft und Erholung, die ungebremste Klimaveränderung vor allem durch den ständig wachsenden Energieverbrauch, die anhaltende Zunahme des Transports mit negativen Folgen für Energie- und Flächenverbrauch sowie für die Verkehrssicherheit.

Auch bemängelte man den Anstieg der Armut in Teilen der Gesellschaft und man erkannte die Gefährdung des Zusammenhalts der Gesellschaft. Die soziale Kohäsion war also in Frage gestellt.

Im Kapitel 1 werden die 14 Tendenzen aufgelistet, die die nachhaltige Entwicklung gefährden.

1. Übernutzung der natürlichen Ressourcen, Verlust der biologischen Vielfalt durch nicht nachhaltigen Konsum und Produktion

1.1 Die biologische Vielfalt hat in den vergangenen Jahrzehnten abgenommen, u.a. durch das Wachstum der städtischen Ballungsgebiete und die Schaffung von Industrie- und Gewerbezonon im ländlichen Raum sowie den Bau von Infrastrukturen. Außerdem verstärkt der Klimawandel diesen Negativtrend. Im Waldbestand lassen sich auch negative Einflüsse hinsichtlich des Waldgesundheitszustandes erkennen.

1.2. Das beständige Wachstum der Bevölkerung und die unterschiedlichen wirtschaftlichen Aktivitäten bedingen eine steigende Versiegelung von Flächen.. Zwischen 2000 und 2006 wurden jedoch nur noch 1,3 ha Landfläche pro Tag verbaut, Tendenz fallend.

1.3. Im Altlasten- und Verdachtsflächenkataster vermisst man konkrete Angaben bezüglich der Verdachtsmomente von Flächen, bei denen eine Boden- oder Grundwasserkontamination vorliegen könnte. Hinsichtlich der 11.636 Altlasten- und Verdachtsflächen im Kataster, steht noch Nacharbeit an.

1.4 Es steht ohne Zweifel fest, dass die NO_x-Emissionen die Hauptbelastung im Verkehr darstellen und die Folgen sind eine Gefährdung der öffentlichen Gesundheit. Es fehlt der Hinweis, dass auch andere Treibhausgase u.a. CO und CO₂ durch den Verbrauch an fossilen Energieträgern, zur Verringerung der Lebensqualität beitragen. Außerdem unterliegen die unterschiedlichen Umweltsysteme einem steigenden Stress.

1.5 In der Abfallwirtschaft liegen drei Ebenen der Verwertung vor: Abfallvermeidung, Abfallverwertung und Abfallbeseitigung Der Hinweis des sehr hohen Aufkommens an Haushaltsmüll pro Einwohner müsste intensivere Folgen haben. In Bezug auf den Bauschutt fehlen konkrete Hinweise auf eine Verminderung der anfallenden Mengen und der nachhaltigen Endlagerung z.B. in Lärmschutzwällen mit integrierter Photovoltaik.

<p>Das Ziel der Politik muss es sein, das Bewusstsein der Verbraucher hinsichtlich des nachhaltigen Umgangs mit den Lebensressourcen in allen Bereichen zu stärken.</p>
--

2. Zu hoher Flächenverbrauch und negative Einflüsse auf die Landschaft und die Biodiversität

Die Studie zeigt neben dem Flächenverbrauch von 1,3 ha pro Tag auf die grundlegende Problematik hinsichtlich der Funktionstrennung und Spezialisierung der Flächen hin.

Durch das Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept IVL mit welchem die Politik die Bereiche Wohn- und Arbeitsort sowie Freizeit und Mobilität vernetzen soll, kann der Versiegelung der Landschaften vorgebeugt werden. . Aufgrund der begrenzten Fläche muss der nicht erneuerbaren Lebensressource Boden eine größere Bedeutung in allen Politikfeldern zukommen.

**Das nachhaltige Bauen muss derart gesteuert werden,
dass die Lebensqualität und der Schutz der Umwelt gesteigert werden.
Es muss zu einer konsequenten Entkopplung
von Wirtschaftswachstum und Umweltbeeinträchtigungen kommen.**

3. Klimaänderungen infolge des hohen fossilen Energieverbrauchs

Luxemburg hat das Kyoto-Protokoll unterzeichnet und ratifiziert. Trotz Anstrengungen werden wir im Jahr 2012 mehr als das Limit (9,48 Mio. t CO₂äquivalent) emittieren. Nur eine umfassende Energiepolitik, welche eine erhöhte Energieeffizienz und verstärkte Nutzung der erneuerbaren Energien beinhaltet, kann mittel- bis langfristig Abhilfe schaffen. Solch eine Politik führt zu einer verringerten Abhängigkeit in Sachen Energieversorgung und vermindert die Belastung der öffentlichen und privaten Kassen.

4. Entkopplung Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch

Das Ziel einer energieeffizienten und nachhaltigen Gesellschaft ist die Entkoppelung der beiden bestimmenden Größen: Bruttoinlandprodukt und Energieverbrauch. Soll sich ersterer erhöhen, so müssen alle Bereiche der Volkswirtschaft ihre Anstrengungen erhöhen, den Energieverbrauch zu vermindern z.B. durch vermehrten Zugriff auf karbonarme Technologien.

Hierzu muss erwähnt werden, dass, im Gegensatz zu anderen europäischen Mitgliedsstaaten der Energieverbrauch der Haushalte nicht den größten Anteil darstellt (Durchschnitt in der EU- 40 %), sondern der Verkauf an Treibstoffen für die LKW- und Automobilflotte. Schätzungsweise 75 % des in Luxemburg verkauften Treibstoffs werden „exportiert“. Die im Ausland entstehenden Emissionen des Treibstoffexports weisen eine besondere Dynamik auf.

Sie machten im Jahr 1990 knapp 15%, im Jahre 2004 bereits rund 41% der Luxemburg insgesamt zugerechneten Emissionen aus. In der Kyoto-Referenzperiode (2008-2012) wird dieser Anteil ohne entscheidende Einschränkungen auf 46 % bis zum Jahr 2012 ansteigen.

Auch wenn in allen Berichten vom Tanktourismus die Rede ist, so bedarf dies doch einer eingehenden Betrachtung. Aufgrund der geographischen Lage Luxemburg als Schnittpunkt mehrerer europäischer Autobahnen hat sich ein gewisses Transittanken eingestellt, man schätzt den Prozentanteil am Gesamtverkauf von Diesel auf xxxx % im Jahr 2008.

Neben dem inländischen Tankprozess wird durch die nahezu 150.000 Grenzgänger, die in Luxemburg zum Wohlstand beitragen, ein hoher Teil an Benzin und Diesel getankt. Dies kann man diesen Menschen, die in der Großregion leben, nicht verwehren.

Davon ausgehend, dass die Akzisen für Diesel und Benzin zu höheren Werten in den kommenden Jahren tendieren, wird der Verbrauch sich zum Teil verringern. Luxemburg kann trotzdem nicht auf die Einnahmen in Höhe von nahezu 1,8 Milliarden € aus diesem Wirtschaftszweig verzichten, ohne nennenswerte Einbußen in seiner Lebensqualität zu erleiden. Es muss zu einem schrittweisen Umdenkprozess kommen.

Damit der Gedanke der Nachhaltigkeit eine stärkere Berücksichtigung findet, wird der Öffentliche Personennahverkehr ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr MIV verstärkt unterstützt.

Einerseits wird dem Anlegen von P&R-Auffangparkflächen an der Landesgrenze mit den drei Nachbarstaaten ein hoher Stellenwert beigemessen, andererseits wird das Angebot des ÖPNV durch eine verbesserte Infrastruktur erhöht (neue Bahnlinie über Bettemburg nach Esch-Alzette, nach Petingen und Athus sowie neue Bahnlinie für den TGV). Das IVL-Konzept muss sich als Richtschnur für alle Anstrengungen in dieser Richtung erweisen, ohne jedoch die Großregion zu vernachlässigen.

- Die Kapitel**
- 5. Prekarisierung der Bevölkerung**
 - 6. Gefährdung des Zusammenhalts der Gesellschaft**
 - 7. Gefährdung der Öffentlichen Gesundheit und Wohlstandskrankheiten**
 - 8. Alterung der Gesellschaft**
 - 9. Gefahren aufgrund der Weltwirtschafts- und Finanzkrise**
 - 10. Risiko des Verlustes staatlicher Handlungsfähigkeit**

werden zusammen behandelt.

Bei der Prekarisierung handelt es sich nicht ausschließlich um ein Phänomen an den Rändern der Gesellschaft, vielmehr ist sie allgegenwärtig, sowohl im privaten als auch im öffentlichen Bereich. Sie hat die gleichen negativen Auswirkungen auf alle Gruppen der Gesellschaft, wobei diejenige der Arbeitslosen am stärksten leidet.

Es zeigt sich, dass je jünger und qualifizierter die Beschäftigten sind, umso größer ist die Hoffnung, den Sprung in eine Normbeschäftigung zu schaffen.

Damit Luxemburg sich von den bekannten Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise erholen kann, bedarf es der Diversifizierung seiner wirtschaftlichen Grundlagen. Dies bedingt das Aufsuchen von Nischen in den industriellen & technologischen Bereichen u.a. in Nanotechnologien, Biotechnologien, Umwelttechnologien sowie Medizintechnik.

11. Teilen nach Außen: Das Nord-Süd-Gefälle

Bedingt durch die verabschiedeten Herausforderungen mit Blick auf die UN-Millenniumsziele bis 2015 muss sich die westliche Welt verstärkt um die weltweite Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit und der globalen Sicherheit bemühen. Es darf nicht vergessen werden, dass die Entwicklung in den Ländern des Südens und die globale Sicherheit sehr eng miteinander verzahnt sind.

12. Herausforderungen des Bildungsstandes – Qualifizierung

Der Umgang mit der Heterogenität der Schüler bleibt die größte Herausforderung der Luxemburger Schule. Die Verbesserung des Schulerfolgs stellt eine Säule der Bildungspolitik dar. Die andere Säule beinhaltet die Chancengerechtigkeit und sollte jeden Schüler und jede Schülerin entsprechend der Fähigkeiten auf ein höchstmögliches Qualifikationsniveau bringen.

Damit dem Land auch die benötigten Arbeitnehmer mit technischem Wissen zur Verfügung stehen, muss das Bildungssystem die Berufe mit Schwerpunkt auf den neuen Technologien fördern und die Berufsausbildung unterstützen. Angesichts der nachhaltigen Entwicklung unserer Gesellschaft macht es Sinn, diese auch in die Lehrpläne der Gymnasien einzubringen.

13. Defizite an kohärenter Gouvernance

Dem Vorprojekt kann man entnehmen, dass die Autoren auf das Fehlen der Vermittlung des Konzepts Nachhaltigkeit und der sich daraus ergebenden Querschnittsansätze hinweisen. Innerhalb der staatlichen Verwaltungen und Strukturen muss auf horizontaler wie auf vertikaler Ebene eine bessere Abstimmung sprich Koordinierung herrschen, so dass es zur Abstimmung von Maßnahmen und zur Integration wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Belange kommen kann.

Schlussfolgerungen aus dem Kapitel 1

Dem vorliegenden Projekt „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ vom 9. März 2009 liegt die nachhaltige Entwicklung als Richtschnur vor. Es wird an mehreren Stellen auf das gewünschte Wirtschaftswachstum im „Luxemburger Modell“ von 4 % per annum hingewiesen.

Wohlwissend, dass dieses Wachstum in den kommenden Jahren nicht mehr erreicht werden kann und die anstehenden Probleme wie Altersversorgung, Klimawandel und Umweltprobleme nicht wegradiert werden können, muss das Ressourcenbewusstsein und der Wille zum Sparen der natürlichen Ressourcen viel stärker unterstützt werden.

Auch wenn die Stabilität der Finanzen und die Sicherheit der Sozialsysteme ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Politik darstellt, so muss sich die Politik dem Thema der Nachhaltigkeit ebenso widmen, wie sie es bei der Bewältigung der Finanzkrise getan hat, wohlwissend, dass die Lösung der Probleme in Bezug auf die Biodiversität und die Umwelt ungemein schwieriger werden.

Schlussendlich muss noch angeführt werden, dass dieses Vorprojekt geschrieben wurde, ehe die Finanz- und die Wirtschaftskrise die Gesellschaft in ihren Grundfesten erschütterten. Hinzu gesellen sich jetzt auch noch die negativen Konsequenzen des Klimawandels.

Im Kapitel 2 werden die 18 Tendenzen “ Der Weg zum Ziel - wie die Lebensqualität Luxemburg gesichert wird“ erläutert.

Im Kapitel 2 wird die Bewahrung der Fähigkeit der Erde, das Leben in all seiner Vielfalt, der Biodiversität, zu beherbergen, in den Mittelpunkt der Diskussionen gerückt.

Die Grenzen der Belastbarkeit der drei natürlichen Lebensressourcen Boden, Wasser und Luft vor Augen, wird dem Umweltschutz und der Erhöhung der Lebensqualität ein hoher Stellenwert zugemessen.

Alle Beteiligten in den unterschiedlichen Wirtschaftssektoren, sowie schlussendlich auch die Konsumenten, sind aufgefordert, zur Vermeidung und zur Verringerung der Umweltbelastung beizutragen. Es heißt das Wirtschaftswachstum und die Umweltbeeinträchtigungen zu entkoppeln.

1. Der Umweltschutz

1.1. Die natürlichen Ressourcen

Es ist gewusst: sauberes Wasser, gesunde Luft, fruchtbarer Boden und eine artenreiche Pflanzen- & Tierwelt sind die Grundbausteine aller Ökosysteme. Nur durch nachhaltiges Wirtschaften sichern wir langfristig die Erhaltung der Natur als Lebens- und Produktionsgrundlage. Nachhaltige Entwicklung beinhaltet folgende Kernelemente:

1. Die Nutzung der nicht erneuerbaren Ressourcen muss derart gestaltet werden, dass durch die Erhöhung der Ressourcenproduktivität aufgrund verbesserter Technologien und Dienstleistungen, die Wirtschaft wachsen kann, dabei aber der Gesamtverbrauch an Ressourcen vermindert wird.
2. Verstärkte Nutzung erneuerbarer Ressourcen.
3. Bei der Belastung der Umwelt ist sicherzustellen, dass die Emissions- bzw. Immissionswerte unter der tragfähigen Verarbeitungskapazität der natürlichen Lebensressourcen Luft, Boden und Wasser liegen.
4. Der Einsatz von Technologien und Produkten, deren ökologische oder soziale Folgen für die Menschheit nicht abschätzbar sind oder mit irreversiblen Schäden verbunden sein können, ist zu vermeiden.

Wenn dieser Umdenk- und Lenkungsprozess mittel- bis langfristig seine Früchte tragen soll, muss das Verursacherprinzip (pollueur-payeur) umgehend angewandt werden.

Im Vorprojekt wird des Öfteren darauf hingewiesen, dass der Klimaschutz eng mit technologischen Innovationen verbunden ist, die aufgrund von Forschung und Entwicklung angeboten werden. Der Hinweis auf den „New Green Deal“ sollte alle Beteiligten anspornen, die gewünschte wirtschaftliche – soziale - umweltbewusste Modernisierungsstrategie zu unterstützen. Es muss den Bürgern bewusst werden, dass die gegenwärtigen Krisen die Gelegenheit bieten, das nachhaltige Wachstum durch Investitionen in die erhöhte Energieeffizienz und die Nutzung der erneuerbaren Energien zu beflügeln.

Man kann deshalb nur hoffen, dass die Aussagen im Vorprojekt „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ den notwendigen Politikwechsel einläuten, der zu echtem Fortschritt hinsichtlich der Harmonie mit der Umwelt führt.

Ein Kriterium für diesen Aufbruch stellt das „Faktor 4 Konzept“ dar. Es soll zur langfristigen Verdopplung des zu verteilenden Wohlstandes kommen und dies bei gleichzeitiger Halbierung des Ressourcenverbrauchs. Das bedeutet, dass der Verbrauch der natürlichen Ressourcen Boden, Wasser und Luft sich an nachhaltigen Kriterien orientieren muss.

1.2. Nachhaltiger Verbrauch und nachhaltige Produktion

Das Vorprojekt verlangt die Erstellung eines nationalen Aktionsplans für den nachhaltigen Verbrauch in allen Wirtschaftsbereichen. Die Erstellung eines „grünen Verhaltenskodex“ für die Betriebe ist anzustreben, damit ein nachhaltiges und umweltorientiertes Wirtschaften unterstützt werden kann.

Des Weiteren soll es zu einer viel stärkeren Ausrichtung der gesamten Landwirtschaft auf Nachhaltigkeit kommen, d.h. die bereits eingeläuteten Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes müssen ausgeweitet werden.

Ziel ist die Erstellung einer geeigneten Datengrundlage, damit die Fortschritte auf dem Weg der nachhaltigen Politik erkannt und bevorzugt unterstützt werden können. Die Schaffung sowie die Förderung dieser nationalen Umwelt-Buchhaltung kann eine wichtige Stütze darstellen. Ausgehend von dieser Datenbasis sollen anschließend artgerechte Produktionsmethoden entwickelt und das Verbraucherverhalten beeinflusst werden.

Die integrierte Landbewirtschaftung soll generalisiert werden. Neben der Stützung der heimischen landwirtschaftlichen Produkte sollen auch die regionalen Produkte vermehrt dem Verbraucher zugeführt werden. Pilotprojekte in den Schulen können hierbei eine wichtige Rolle spielen.

1.3. Die nachhaltige Entwicklung der Raumstruktur und nachhaltige Raumnutzung

Wenn der zur Verfügung stehende Raum auf eine verantwortungsvolle Art genutzt wird, kommt es zur Erhöhung der Lebensqualität der Bevölkerung. Es sollte Wert darauf gelegt werden, die Wirtschaftskreisläufe zu stärken und die kurzen Wege zwischen den Bereichen Wohnen, Arbeit, Freizeit und Nahversorgung zu bevorzugen.

Basierend auf dem IVL sollen die „plans sectoriels“ in den Bereichen Landschaft, Wohnen, Aktivitätszonen und Mobilität aufeinander abgestimmte, nachhaltige Lösungen aufweisen.

Ebenfalls sollen die kommunalen Flächennutzungspläne PAG, welche schnellstmöglich verabschiedet werden müssen, sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Landesentwicklung orientieren. Um der Ausuferung unserer Gemeinden einen Riegel vorzuschieben muss es vermehrt zum Wohnungsbau inmitten der Dorf- und Stadtkerne kommen und die bestehenden Baulücken erschlossen werden. Der Pacte Logement zwischen Staat und Gemeinden liefert hierzu gute Voraussetzungen.

1.4. Der Klimaschutz und die Begrenzung der Wirkungen auf die Umwelt.

Angesichts der bekannten schleichenden Konsequenzen des Klimawandels und der nicht nachhaltigen Energieversorgung mit vornehmlich fossilen Energieträgern, muss es zu einem Umdenken hinsichtlich der Reduzierung der Treibhausgasemissionen kommen.

Die Verringerung (mitigation) und die Anpassung (adaptation) des CO₂-Austoßes werden hohe Kosten verursachen. Damit es zu einer konsequenten Umsetzung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen hinsichtlich der Verringerung des Energieverbrauchs kommt, bedarf es des politischen Willens.

Der Staat muss eine Vorreiterrolle übernehmen und dafür Sorge tragen, dass in den Gebäuden der Energieverbrauch möglichst begrenzt wird. Dies gilt ebenfalls für die Gemeinden. Allgemein sollten bei Neubauten die Kategorien A und B Vorschrift sein.

Der Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien am Gesamtverbrauch auf mindestens 11% bis 2020 muss höchste Priorität eingeräumt werden. Vorrangig genutzt werden müssen die Biomasse (Holz aus den Wäldern und die anfallende Biomasse auf den Bauernhöfen) und die Windenergie (laut dem zu erstellenden „plan sectoriel centrales éoliennes“) sowie die Solarenergie über den Weg der Solarkollektoren. Die Beteiligung Luxemburgs an sinnvollen, länderübergreifenden Projekten in diesem Bereich ist anstrebenswert.

1.5. Die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsnachfrage

Das IVL verlangt neben der effizienten Landesplanung eine nachhaltige Entwicklung durch die Schaffung eines leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehrs.

Es müssen vor allem die dafür notwendigen Infrastrukturen im Bereich des Personen- und Güterverkehrs unter dem Aspekt des nationalen, des grenzüberschreitenden und des internationalen Verkehrs erstellt werden. Durch das Anlegen der P&R-Auffangparkingflächen an den Landesgrenzen sowie an den Peripherien der Ballungsgebiete sollen die Pendler dazu angeregt werden, auf den Öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen.

Anschließend müssen die Grundlagen für eine wachsende Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsnachfrage erstellt werden, damit eine nachhaltige Verkehrsentwicklung mit Blick auf die gesteigerte Nachfrage des Öffentlichen Transports durchgeführt werden kann. Das Ziel aller Maßnahmen muss es sein, mittelfristig den Modal-Split 25:75 zu erreichen. Ebenfalls soll es zur Stärkung der sanften Mobilität sowohl im urbanen Bereich als auch in den ländlichen Regionen kommen.

Im weiteren Verlauf der Überlegungen soll dem Elektroverkehr ein höheres Augenmerk gewidmet werden.

2. Die soziale Gerechtigkeit und Zusammenhalt

2.1. Die Vollbeschäftigung

2.2. Die Prekarisierung vermeiden; den Zugang zu Gerechtigkeit und Wirksamkeit des Sozialschutzes

2.3. Die Integration der nicht-luxemburgischen Mitbürger und der Grenzgänger

2.4. Die Gesundheit sichern, mehr Lebensqualität, besserer Schutz

vor Gesundheitsgefährdungen

2.5. Beschäftigung der älteren Arbeitnehmer.

Die Elemente des Kapitels 2 sollen laut der parlamentarischen Kommission für die Nachhaltige Entwicklung zu einem späteren Zeitpunkt mit den zuständigen Partnern besprochen werden.

3. Der wirtschaftliche Wohlstand

3.1. Die Wirtschaft krisensicherer gestalten

Ein weiteres Ziel der nachhaltigen Entwicklung stellt die Förderung einer innovationsfreudigen, wissensbasierten, wettbewerbsfähigen und ökologisch effizienten Wirtschaft dar. Sie ermöglicht den hohen Lebensstandard der MitbürgerInnen, unterstützt das Erreichen der Vollbeschäftigung und zeichnet sich durch hohe Qualität der Arbeitsplätze aus.

Damit diese Gesellschaft auf tragfähigen Pfeilern beruhen kann, bedarf es der horizontalen Verflechtung aller Ministerien in punkto nachhaltige Entwicklung, die bestehende interministerielle Kommission CIDD muss hier eine Führungsrolle übernehmen.

Die Kohärenz zwischen den einzelnen, oft unterschiedlich ausgerichteten Politikfeldern soll die Wirtschaft krisensicherer gestalten, die Wettbewerbsfähigkeit verbessern und die wirtschaftliche Diversifikation ausbauen.

Wenn diese Politik Früchte tragen soll, dann nur, wenn der Umweltschutz wie bereits angedeutet in den staatlichen Verwaltungen und den Gemeinden, sowie in allen Unternehmen Einzug hält und die Umwelttechnologien als ein neues Standbein der Wirtschaft entdeckt werden, so wird es auch zur Schaffung von neuen dauerhaften Arbeitsplätzen kommen.

Um die erneuerbaren Energien auf breiter Front zu nutzen, bedarf es hoher finanzieller Mittel. Die Schaffung eines öffentlichen Fonds zur Unterstützung der Entwicklung sowie der Nutzung in den einzelnen Segmenten der Wirtschaft kann die Anschubfinanzierung unterstützen.

Damit der Umbau hin zur nachhaltigen Entwicklung durchgeführt werden kann, bedarf es der Forschung und Entwicklung von Gütern und Dienstleistungen, bei denen die externen Kosten, sich permanent reduzieren.

Das Zusammenspiel zwischen der Universität, den Forschungszentren, dem Nationalen Forschungsprogramm sowie der Industrie und den Klein- & Mittelunternehmen sollte hierbei verstärkt zum Tragen kommen.

3.2. Die Zukunftsfähigkeit der Finanzen

Bedingt durch die aktuelle schwierige Lage der Staatsfinanzen, muss die Sicherung von langfristig ausgeglichenen Finanzen die vorrangige Aufgabe der Politik werden, denn nur so kann das Luxemburger Sozialmodell aufrecht erhalten werden.

Den Umbau in die nachhaltige Gesellschaft schaffen wir nur, wenn die ökologischen, sozialen und ökonomischen Gesichtspunkte in den Vordergrund gerückt werden.

Darüber hinaus muss es das Ziel der Politik sein, die langfristige Absicherung des Staatshaushalts durch eine Verringerung der Abhängigkeit von unbeständigen und/oder stark schwankenden Einnahmen zu erzielen.

Es wird deshalb nötig sein, durch einen langwierigen Gestaltungsprozess die Wirtschaft zu diversifizieren, sodass auf die Einnahmen aus dem „Tanktourismus“ mittelfristig verzichtet werden kann.

Bringt dieser Bereich zurzeit noch hohe Einnahmen für den Staat und fallen die Ausgaben für den Kyoto-Fonds noch nicht massiv aus, so wird sich dieser Tatbestand mittelfristig stark ändern.

Man sollte außerdem sämtliche staatliche Subventionen unter wirtschaftlichen, sozialen und umweltschützerischen Gesichtspunkten analysieren und hinterfragen.

4. Die soziale Gerechtigkeit und Zusammenhalt

4.1. Beiträge zur Beseitigung der Armut

Die Völkergemeinschaft muss Sorge tragen, dass weltweit die Armut beseitigt wird. Hierzu muss die luxemburgische Entwicklungszusammenarbeit in den Zielländern weiter ausgebaut werden, dies unter Berücksichtigung von sozialen und ökologischen Kriterien und der Korruption der führenden Machthaber.

4.2. Förderung einer globalen nachhaltigen Entwicklung

Der Kampf gegen Armut und für weltweit bessere Lebensbedingungen ist eine der wichtigsten Aufgaben der internationalen und ebenfalls der luxemburgischen Politik. Die Bekämpfung der Armut ist ein übergeordnetes Ziel und stellt das Querschnittsthema der luxemburgischen Entwicklungszusammenarbeit dar.

5. Bildung

5.1. Bildung für nachhaltige Entwicklung

Die Bildung mit Blick auf die nachhaltige Entwicklung stellt die Voraussetzung für den gewünschten gesellschaftlichen Wandel dar. Die Integration der nachhaltigen Entwicklung als ein fachübergreifendes Bildungsziel sowohl im schulischen als auch im außerschulischen Bereich ist die Voraussetzung für diesen Wandlungsprozess. Eine gute Bildung stellt aber auch die Voraussetzung für die Vermeidung von Prekarisierung und der Überwindung von Armut dar. Durch die permanente lebensbegleitende Weiterbildung sollen den Arbeitnehmern alle Chancen gegeben werden, sich auf dem verändernden Arbeitsmarkt zu bestehen.

Die kurzfristige Erarbeitung einer Strategie für die nachhaltige Entwicklung in Zusammenarbeit mit der Universität Luxemburg wird diesen Prozess beschleunigen.

6. Gleichstellung von Frauen und Männern

Die Gleichstellung von Frauen und Männern stellt ein übergreifendes Qualitätsziel des Nachhaltigkeitsplans dar, das „gender mainstreaming“ wird als Querschnittsaufgabe angesehen.

7. Kohärenz der Politik und Integrative Politikgestaltung

Die Förderung der Kohärenz der gesamten Politik und ihrer nachgelagerten Maßnahmen müssen die nachhaltige Entwicklung auf lokaler, regionaler, nationaler und weltweiter Ebene fördern. Die

drei Komponenten der nachhaltigen Entwicklung, Wirtschaft, Soziales und Umwelt werden in Einklang gebracht, da sie nicht im Widerspruch stehen sondern sich ergänzen und verstärken.

Die Beteiligung aller Ministerien und der untergeordneten Behörden sowie der Gemeinden und der Syndikate, der Bürger und Bürgerinnen an der Entscheidungsfindung stellt die wichtigste Voraussetzung dar. Dies bewirkt somit die Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsprinzips und der Qualitätsziele nachhaltiger Entwicklung in allen Politikbereichen.

Im Konkreten wird verlangt, dass bei besonders relevanten Gesetzen eine „fiche d’impact“ auf die Umwelt, das sogenannte „Integrated Sustainability Assessment“ ISA, beigefügt werden muss.

Schlussfolgerungen aus dem Kapitel 2

Durch die integrierte Betrachtung der wirtschaftlichen und der sozialen sowie der umweltschützerischen Aspekte soll die Analyse des Regierungsprogramms mit dem Ziel der Identifizierung von einschlägigen Folgewirkungen auf die Gesellschaft untersucht werden.

Kapitel 3 Das Monitoring

Das Vorprojekt des Nachhaltigkeitsplans „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ braucht, um glaubwürdig und politisch wirksam zu werden, ein dreistufiges Monitoring.

Dies soll es erlauben, die negativen Einflüsse rechtzeitig zu erkennen und die Maßnahmen zu ergreifen, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Es wird beständig nachgefragt, ob die geplanten Maßnahmen eingeleitet wurden, ob sie schon wirksam sind und ob es denn die richtigen Maßnahmen sind. Letztendlich soll der Nachhaltigkeitsplan so ausgeführt werden, dass er mit den Nachhaltigkeitsindikatoren sinnvoll ergänzt werden kann.

Durch die Festlegung einer Strategie zur Realisierung der nachhaltigen Entwicklung unterscheiden wir zwischen folgenden Typen:

- Durch die Effizienz-Strategie sollen verringerte Energie- und Materialverbräuche erzielt werden, vor allem durch technologische Innovationen.
- Die Konsistenzstrategie hat die Kreislaufwirtschaft zum Ziel. Alle Abfallstoffe sollen wieder als Grundlage neuer Produkte eingesetzt werden um so einen verlustarmen Stoffwechselkreislauf zu ermöglichen.
- Die Suffizienzstrategie soll bewirken, dass die Gesellschaft insgesamt weniger an Ressourcen verbraucht und die Umwelt stärker entlastet.

Fazit

Nur eine innovationsorientierte Nachhaltigkeitspolitik wird zu mehr Lebensqualität und zur Reduzierung der Umweltbelastungen führen. Wir sollten nach dem Motto „Think global, but act local“ handeln und vermehrt auf die erhöhte Energieeffizienz und die Nutzung der erneuerbaren Energien setzen, was auch zur Verringerung der Energieabhängigkeit von Drittstaaten führen wird.

Dies führt langfristig zu einer besseren sozialen Integration und zu mehr Gerechtigkeit in der globalen Gesellschaft.

15

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 24 février 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 3 et 10 février 2010
2. 5888 Projet de loi relative à la chasse
 - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
 - Explications des représentants gouvernementaux concernant l'historique du projet de loi
3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 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'infrastructures 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
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen du projet de loi
5. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien européen commun (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz

- 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, 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. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Ady Krier, M. Claude Origer, M. Jeannot Poeker, M. Frank Reimen, M. Claude Waltzing, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, du Greffe de la Chambre des Députés

Excusés : M. Fernand Etgen, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 3 et 10 février 2010

Les procès-verbaux des réunions des 3 et 10 février 2010 sont adoptés.

2. 5888 Projet de loi relative à la chasse

Etant donné que les discussions relatives à la chasse ont d'ores et déjà de nombreux antécédents, il a été demandé au Ministère du Développement durable et des Infrastructures de présenter à la commission parlementaire un rapide historique des débats ayant eu cours en la matière durant la législature 2004-2009. A cet effet, Monsieur le Ministre délégué commente le document PowerPoint joint en annexe du présent procès-verbal.

Suite à cet exposé, l'orateur évoque les questions qui doivent encore être solutionnées, et notamment :

- Le cas des opposants éthiques. Des problèmes pratiques ne manqueront pas de se poser concernant, par exemple, la signalisation. En effet, pour des raisons évidentes de sécurité, un terrain appartenant à un opposant éthique devra faire l'objet d'une signalisation adéquate lors de battues. Un autre problème qui devra être tranché est celui de l'indemnisation des dégâts causés par le gibier sur le terrain d'un opposant éthique ;

- La mise en pratique de l'interdiction du nourrissage et de l'autorisation de l'appâtage, ainsi que le contrôle d'éventuelles infractions ;
- La composition du Conseil supérieur de la Chasse et des Commissions cynégétiques régionales ;
- La question de la superficie des lots de chasse. L'article 20 du projet de loi 5888 prévoit que « *tout lot de chasse doit avoir une contenance d'au moins 400 hectares* ». Les représentants gouvernementaux font valoir que ce nombre n'est pas encore définitif. Actuellement la superficie moyenne des lots de chasse est de 419 ha, mais l'étendue des lots varie beaucoup et la gestion des lots trop petits peut s'avérer très difficile.

Monsieur le Ministre délégué explique que des amendements sont en cours de préparation et seront présentés à la Commission dans les prochaines semaines. Une fois que ces amendements auront été discutés avec les députés, ils pourront être soumis pour avis au Conseil d'Etat, idéalement avant les vacances d'été. En outre, la commission parlementaire se verra soumettre les projets de règlement grand-ducal portant exécution de la future loi.

3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet a pour objet l'approbation d'une augmentation de crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains ainsi que pour un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois :

- Le dispositif d'arrêt automatique des trains : afin de renforcer la sécurité de la circulation ferroviaire, il est prévu d'aménager un système d'aide à la conduite appelé MEMOR II+. Il est à noter que l'implémentation de ce système sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois a été achevée en 2004 ;
- Le système de contrôle de vitesse : la deuxième phase du projet consiste dans l'implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS de niveau 1 sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Ce système permet de contrôler en permanence la vitesse du train à partir des informations fournies par la signalisation latérale. Dans le cas d'un freinage incorrect à l'approche d'un signal à l'arrêt, le système prend en charge le train de façon automatique et garantit l'arrêt en amont du signal. La mise en service de la ligne-pilote a eu lieu en mars 2005. A l'heure actuelle, 60 % du réseau ferré luxembourgeois ont été mis en service. L'achèvement des travaux est prévu pour fin 2011.

Afin de procéder à cette augmentation de crédit, le projet de loi 6107 prévoit de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. En effet, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité, qui comporte le relevé des projets, est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté par le Gouvernement en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Les représentants gouvernementaux détaillent les coûts du projet, pour le détail desquels il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 6107. Ils précisent que le projet a dû être réévalué d'un point de vue technique et financier pour diverses raisons, avec certains volets du projet menant à une diminution des investissements et d'autres engendrant une augmentation des investissements. Le montant global s'élève à

37.269.864,25 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er avril 2008 (indice 666,12). Il faut encore savoir que le système ERTMS/ETCS réduira de moitié les frais de fonctionnement des systèmes de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois lorsqu'il remplacera le système d'aide à la conduite MEMOR II+ dont les frais d'entretien annuels sont beaucoup plus élevés.

*

Le Conseil d'Etat a émis son avis afférent au projet de loi en date du 2 février 2010. Dans cet avis, il s'interroge notamment sur la nécessité de l'intervention du législateur pour des investissements dont le coût est inférieur au seuil de 40.000.000.- euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, montant rehaussé suite à la modification introduite par la loi du 29 mai 2009. Les représentants du Ministère sont cependant d'avis que, dans un souci de continuité juridique, et étant donné que ladite loi du 29 mai 2009 ne prévoit pas de mesures transitoires, l'intervention du législateur pour les projets de lois modificatives antérieures à la modification de l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 reste toujours requise.

En outre, la Haute Corporation réitère ses observations contenues dans ses avis des 26 octobre 1999, 28 janvier 2003, 10 juillet 2003, 9 décembre 2003 et 27 janvier 2004 concernant des adaptations antérieures de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Elle rappelle que dans ces avis, elle avait critiqué la méthodologie qui consistait à des augmentations de crédit successives. En effet, même si cette méthodologie est valable d'un point de vue purement juridique, elle comporte l'inconvénient évident d'un manque de lisibilité.

Les représentants gouvernementaux nuancent cependant cette critique dans le cadre de ce projet particulier. En effet, le Conseil d'Etat reconnaît « *qu'en l'occurrence, le législateur est mis en mesure de s'exprimer en pleine connaissance de cause, alors que contrairement à certains projets d'infrastructure ferroviaire antérieurs, le projet de loi se limite à une seule réalisation* ». Monsieur le Ministre fait également valoir que les différentes rallonges de crédit sont des adaptations d'un même projet et qu'il est donc logique, dans un souci de continuité, de procéder à chaque fois à une modification du texte initial. En outre, la méthodologie retenue présente l'avantage de regrouper chaque projet dans le même article de la même loi. Ceci permet donc plus de lisibilité, d'autant plus que la loi de 1995 contient plusieurs renvois à l'article 10.

Pour ce qui est du libellé du texte de la future loi, le Conseil d'Etat suggère une correction grammaticale, que la Commission du Développement durable fait sienne. L'article unique se lira donc comme suit :

Article unique.– 1. *Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés comme suit :*

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est modifié comme suit :

9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois.....	37.269.864,25 €
----	--	-----------------

2. *Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :*

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui

repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

*

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de loi et à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat, il convient de retenir les points suivants :

- Le système ERTMS/ETCS doit être implémenté à la fois sur le réseau ferroviaire et sur chaque train. Le montant inscrit dans le projet de loi concerne cependant uniquement l'infrastructure. Ce sont les opérateurs eux-mêmes qui devront prendre en charge le coût financier de l'implémentation du système ERTMS/ETCS sur les trains.
- Le réseau ferré luxembourgeois sera, à l'échelle européenne, le premier réseau complètement équipé du système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS. En effet, dès 1999, il a été décidé d'opter pour ce système, qui permet une interopérabilité dans toute l'Europe.
- Tout train étranger qui n'est pas équipé du système actuel MEMOR II+ n'est pas autorisé à entrer dans le pays. En ce qui concerne le nouveau système ERTMS/ETCS, une période d'adaptation de plusieurs années sera nécessaire. Le nouveau système est en effet très onéreux à implémenter. Il est donc inconcevable de prévoir une harmonisation avant, au plus tôt, 2017.
- En Europe, il existe actuellement 17 systèmes de sécurisation différents qui ne sont pas nécessairement compatibles entre eux. A cet égard, il faut savoir que si un opérateur (public ou privé) souhaite circuler sur cinq réseaux munis chacun d'un autre système de sécurité, son train doit être équipé de ces cinq systèmes. A noter que le réseau luxembourgeois se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux ferroviaires limitrophes.
- La Commission européenne préconise le système ERTMS/ETCS, mais elle ne l'impose pas pour l'instant. Dans un contexte de libéralisation et pour des raisons évidentes de sécurité, il apparaît pourtant essentiel de procéder à une harmonisation dans les meilleurs délais.
- L'Administration des chemins de fer, créée par la loi du 22 juillet 2009, est chargée de définir les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. L'administration est l'autorité compétente pour délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments de sécurité. Il convient de noter que cette nouvelle administration est également responsable de la répartition des sillons.
- Le projet d'implémentation du système ERTMS/ETCS bénéficie d'un concours financier de la Commission européenne. Les subventions accordées au Luxembourg s'élèvent à ce jour à environ 4.000.000. - euros.

*

La Commission charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 10 mars prochain.

4. 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'infrastructures 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

Monsieur Marc Spautz est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire afférent, s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, et plus particulièrement de la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE 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.

Le projet de loi prévoit l'institution d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire et définit les missions de ce dernier.

L'article 22*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit qu'une entreprise ferroviaire peut saisir le Ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'une discrimination ou de tout autre préjudice. Une commission spéciale désignée par le Ministre instruit les requêtes introduites et le Ministre statue ensuite sur ces dernières et prend une décision motivée. Ce texte légal, qui sera abrogé dans le cadre du présent projet de loi prévoit donc déjà l'existence d'un organisme de contrôle.

Etant donné que la Commission européenne exige que l'organisme de contrôle soit une structure fonctionnellement indépendante de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public et fonctionne de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné, la commission spéciale susmentionnée, qui est composée de fonctionnaires du Ministère des Transports, ne peut remplir ce rôle d'organisme de contrôle. De la même manière, l'Administration des chemins de fer ne pourrait pas non plus exercer ce rôle, car sa mission d'attribution des sillons n'est pas compatible avec la fonction de régulateur.

Le projet de loi 6110 prévoit donc que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg. Les membres de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire. Les missions du régulateur sont les suivantes :

- il est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire ;
- il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire ;
- il assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré ;

- il établit des statistiques et émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire ;
- il donne son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs ;
- il se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures ;
- il est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres.

Le projet de loi met également en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure le régulateur peut être saisi. Ensuite, le projet de loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

*

A la demande de la Commission du Développement durable, le Gouvernement demandera à la Chambre des Salariés de rendre un avis sur le projet de loi 6110.

Les travaux relatifs au projet de loi seront poursuivis lorsque l'avis du Conseil d'Etat sera disponible.

5. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien européen commun (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006

Le projet de loi sous rubrique porte approbation d'un accord multilatéral signé le 9 juin 2006 à Luxembourg. Cet accord a pour objet la création d'un espace aérien commun européen, qui sera fondé sur les deux piliers suivants :

- l'alignement des normes et réglementations aéronautiques en matière de sécurité, de sûreté, de concurrence, de politique sociale et des droits des consommateurs ;
- l'ouverture de nouvelles possibilités commerciales pour l'industrie aéronautique de toutes les parties par la création d'un marché unique de services aériens composé de 35 pays.

Le texte de l'accord multilatéral est annexé au projet de loi. Cet accord est subdivisé en plusieurs chapitres (non-discrimination, droit d'établissement, sécurité aérienne, sûreté aérienne, gestion du trafic aérien, concurrence,...) et comprend cinq annexes.

Pour plus de détails concernant le projet de loi, il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 5798.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis relatif au projet de loi en date du 2 février 2010. La Haute Corporation se déclare en mesure d'approuver le projet, dont le libellé de l'article unique ne donne pas lieu à observation de sa part. Elle note toutefois qu'étant donné que l'on se trouve dans un cas de dévolution de puissance souveraine, le projet de loi 5798 devra être voté à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

Au cours de l'échange de vues consécutif à la présentation du projet de loi, deux problèmes sont soulevés :

- la question de la compétence de la Cour de Justice des Communautés Européennes pour les litiges entre les pays membres de l'UE et les pays tiers ;
- la question des Protocoles III et VIII concernant respectivement la Bulgarie et la Roumanie, qui font depuis 2007 partie de l'UE, alors que ce n'était pas le cas lors de la signature de l'accord multilatéral en 2006.

La Commission charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 10 mars prochain.

6. Divers

Au cours de la réunion du 10 mars prochain, la Commission du Développement durable examinera et débatera la prise de position relative au Plan National pour un Développement durable.

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du document COM (2010) 4 (COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Options possibles pour l'après 2010 en ce qui concerne la perspective et les objectifs de l'Union européenne en matière de biodiversité). Il se chargera de présenter ce document lors de la réunion du 10 mars 2010.

Un courrier sera envoyé au Bureau de la Chambre des Députés, afin d'obtenir son accord pour qu'une délégation de la Commission du Développement durable puisse assister à la 16^{ème} Conférence des parties à la Convention-Cadre des Nations-Unies sur le changement climatique, qui se tiendra en décembre prochain au Mexique.

Luxembourg, le 26 février 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden



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

Département de l'environnement

Projet de loi relative à la chasse

Commission Développement Durable
de la Chambre des Députés

24 février 2010

Antécédents (1)

- 11 juillet 2003: Demande d'un **débat d'orientation** à la Chambre des Députés
- 23 novembre 2006: Etude juridique de la législation sur la chasse/questionnaire sur initiative de la Commission environnement
- 5 janvier 2007: déclaration du médiateur – conformité Convention européenne des droits de l'homme
- 26 mars 2007: **Hearing** à la Chambre des Députés
- 21 juin 2007: **Motion** de la Chambre des Députés
- 10 juillet 2007: **Arrêt Schneider** Cour Européenne des Droits de l'homme



Antécédents (2)

- 9 mai 2008: **Adoption du projet de loi relative à la chasse par le Conseil de Gouvernement**
- 4 juin 2008: **dépôt à la Chambre des Députés**
- 3 mars 2009: **avis du Conseil d'Etat**
- juillet 2009: **accord gouvernemental**; « le gvt plaide pour l'adoption du projet de loi en tenant compte de l'avis du CE, notamment en ce qui concerne l'ancrage légal des dispositions majeures relatives à l'exercice de la chasse, tout en suivant de près les arrêts futurs de la Cour européenne des droits de l'homme concernant les droits des opposants éthiques à la pratique de la chasse »



La chasse au Luxembourg: tendances

- Nombre de chasseurs: +/- 2.000 en 2007 contre 2.500 mi-1970
- Nombre de lots de chasse: +/- 600
- Taille moyenne des lots de chasse: 419 ha
- Altérations du milieu naturel:
 - fragmentation des paysages par infrastructures de transport
 - extension des agglomérations et zones d'activité
 - intensification de l'agriculture,
 - utilisation récréative des forêts
- Populations de certaines espèces de gibier en augmentation (v. sanglier, chevreuil) alors que d'autres sont en régression constante (v. perdrix, lièvre, lapin)
- Augmentation des dégâts de gibier

La chasse au Luxembourg

➤ Organisation

- Ministère de l'environnement
- Service de la chasse (AEF) dorénavant service de la nature (ANF)
- Fédération St. Hubert des Chasseurs du Grand-duché de Luxembourg et autres (pour une chasse écologiquement responsable)
- Conseil supérieur de la Chasse

➤ Législation:

- loi remontant à 1885 maintes fois modifiée notamment en 1925
- 30^{aine} de règlements grand-ducaux

Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

1. Regrouper la législation relative à la chasse en un **seul corps**
2. La chasse doit répondre à l'**intérêt général** ainsi que:
 - aux exigences d'une gestion durable de la faune et de la flore
 - aux attentes de la société d'aujourd'hui
3. **L'interdiction du nourrissage** (sauf appâtage)
4. **Amélioration de la gestion du gibier**:
 - Plans de tir maxima et minima
 - Commissions cynégétiques régionales (déterminant les plans de tir et avisant la réorganisation des lots de chasse)
 - Réorganisation des lots de chasse (critères cynégétiques/écologiques)

Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

5. Respect de critères écologiques et de protection des animaux:

- Abolition de la notion d'espèces nuisibles
- Interdiction du piégeage
- Interdiction du lâcher de gibier
- Interdiction de la chasse dans des enclos

6. Possibilité d'organiser des chasses administratives

Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

7. **Tenir compte de l'arrêt de la Cour Européenne des droits de l'homme:** la possibilité d'un retrait de terrain par un opposant éthique à la chasse (déclaration de retrait motivée, concerne tous les terrains, participe au dédommagement des dégâts gibier)

Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

8. Réforme des syndicats de chasse:

- Même droits à tous les propriétaires privés et publics (Etat et communes deviennent membres des assemblées générales des syndicats de chasse)
- Une voix par membre



Avis Conseil d'Etat (1)

- Le CE insiste à faire figurer dans le texte de la future loi la liste des animaux à considérer comme gibier (article 4)
- Le CE insiste à ce que la définition des modes de chasse soit intégrée dans le texte de la loi (article 6)
- Le CE **s'oppose formellement** à ce que les commissions cynégétiques régionales établissent les plans de tir (article 9)
- Le CE insiste à ce que les modes et techniques autorisés pour la recherche et la mise à mort du gibier blessé soient définis clairement (article 12)
- Le CE **s'oppose formellement** à ce qu'un RGD détermine les espèces de gibier qui doivent être munies avant le transport d'un dispositif de marquage et les modalités de ce marquage (article 17)
- Le CE **s'oppose formellement** à la disposition de l'article 19 qui relègue par RGD au pouvoir exécutif le droit de porter restrictions à la vente de gibier (article 19)

Avis du Conseil d'Etat (2)

- Le CE ne saura accorder la dispense du second vote constitutionnel faite de disposition prévoyant une possibilité de retrait immédiat pour les opposants de la chasse (articles 23 et 88)
- Le CE **ne saura accorder la dispense du second vote constitutionnel** faite de définir les infractions des articles 74 à 77 avec suffisamment d'accessibilité et de prévisibilité dans la loi et non par le pouvoir réglementaire (articles 74 à 77)
- Le CE **s'oppose formellement** aux dispositions de l'article 82 qui confère des pouvoirs de police judiciaire au cadre tout entier des agents de l'administration de la nature et des forêts (article 82)
- Le CE **s'oppose formellement** à l'abrogation des arrêtés et règlements pris en exécution de la législation à abroger en raison du principe de l'hierarchie des normes (article 91)

Suite des travaux

- Adaptation du projet de loi conformément à l'accord de coalition, en particulier prise en compte des oppositions formelles du CE: avril 2010



6107



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 75

19 mai 2010

S o m m a i r e

Loi du 6 mai 2010 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire	page 1378
Règlement grand-ducal du 6 mai 2010 modifiant	
1) le règlement grand-ducal modifié du 22 août 1985 fixant le régime des congés des fonctionnaires et employés de l'Etat	
2) le règlement grand-ducal du 24 mars 1989 déterminant les conditions et modalités relatives à la mise en compte des périodes prévues à l'article 9.II. de la loi modifiée du 26 mai 1954 réglant les pensions des fonctionnaires de l'Etat	
3) le règlement grand-ducal du 5 juin 1989 déterminant en application de l'article 44, paragraphe 10, alinéa 2 de la loi modifiée du 26 mai 1954 réglant les pensions des fonctionnaires de l'Etat, les catégories et les limites, ainsi que les modalités de calcul des revenus à prendre en compte pour la réduction des pensions d'invalidité et de survie	
4) le règlement grand-ducal modifié du 5 août 1993 sur les frais de route et de séjour ainsi que sur les indemnités de déménagement des fonctionnaires et employés de l'Etat	1378
Règlement grand-ducal du 6 mai 2010 fixant les conditions de promotion des fonctionnaires de la carrière de l'expéditionnaire administratif à l'administration des contributions directes	1379
Règlements communaux	1380
Convention relative à la signification et la notification à l'étranger des actes judiciaires et extrajudiciaires en matière civile ou commerciale, signée à La Haye, le 15 novembre 1965 – Adhésion du Belize; Modification de l'autorité compétente pour l'île de Man	1385
Convention sur les aspects civils de l'enlèvement international d'enfants, signée à La Haye, le 25 octobre 1980 – Information additionnelle de la République tchèque en ce qui concerne son autorité centrale; Modification de l'autorité centrale par les îles Fidji	1385
Avenant et échange de lettres y relatif, signés à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2009, en vue de modifier la Convention entre le Luxembourg et la Finlande tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Luxembourg, le 1^{er} mars 1982 – Entrée en vigueur	1385
Convention pénale sur la corruption, ouverte à la signature, à Strasbourg, le 27 janvier 1999 – Retrait d'une réserve et renouvellement de réserves par la Belgique	1386
Accord de stabilisation et d'association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et la République du Monténégro, d'autre part et Acte final, signés à Luxembourg, le 15 octobre 2007 – Entrée en vigueur	1386
Convention sur les armes à sous-munitions, ouverte à la signature à Oslo, le 3 décembre 2008 – Entrée en vigueur	1387
Protocole et échange de lettres y relatif, signés à Bruxelles, le 7 juillet 2009, modifiant la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Norvège tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, le Protocole final et le Protocole additionnel y relatifs, signés à Oslo, le 6 mai 1983 – Entrée en vigueur	1388

Loi du 6 mai 2010 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

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 16 mars 2010 et celle du Conseil d'Etat du 23 mars 2010 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique 1. Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés comme suit:

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est modifié comme suit:

9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois	37 269 864,25 €
----	---	-----------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.»

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*

*Le Ministre des Finances,
Luc Frieden*

Palais de Luxembourg, le 6 mai 2010.
Henri

Doc. parl. 6107; sess. ord. 2009-2010.

Règlement grand-ducal du 6 mai 2010 modifiant

- 1) le règlement grand-ducal modifié du 22 août 1985 fixant le régime des congés des fonctionnaires et employés de l'Etat**
- 2) le règlement grand-ducal du 24 mars 1989 déterminant les conditions et modalités relatives à la mise en compte des périodes prévues à l'article 9.II. de la loi modifiée du 26 mai 1954 réglant les pensions des fonctionnaires de l'Etat**
- 3) le règlement grand-ducal du 5 juin 1989 déterminant en application de l'article 44, paragraphe 10, alinéa 2 de la loi modifiée du 26 mai 1954 réglant les pensions des fonctionnaires de l'Etat, les catégories et les limites, ainsi que les modalités de calcul des revenus à prendre en compte pour la réduction des pensions d'invalidité et de survie**
- 4) le règlement grand-ducal modifié du 5 août 1993 sur les frais de route et de séjour ainsi que sur les indemnités de déménagement des fonctionnaires et employés de l'Etat.**

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

Vu la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat et notamment l'article 28;

Vu la loi modifiée du 26 mai 1954 réglant les pensions des fonctionnaires de l'Etat et notamment les articles 9 et 44, paragraphe 10;

Vu la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et notamment l'article 16;

Vu la loi du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats;

Vu l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre déléguée à la Fonction publique et à la Réforme administrative et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'article 29, paragraphe 1 du règlement grand-ducal modifié du 22 août 1985 fixant le régime des congés des fonctionnaires et employés de l'Etat est modifié comme suit:

- a) Sous le point 1, le terme «Mariage» est remplacé par les termes «Célébration du mariage ou du partenariat».
- b) Sous le point 3, le terme «Mariage» est remplacé par les termes «Célébration du mariage ou du partenariat».
- c) Sous le point 4, les termes «, du partenaire» sont ajoutés à la suite des termes «du conjoint».
- d) Il est ajouté un cinquième alinéa libellé comme suit : «Au sens du présent paragraphe, la notion d'allié se rapporte également aux partenaires.»

Audit article 29, il est ajouté un paragraphe 5 libellé comme suit:

«5. Dans le cadre du présent règlement, les termes «partenaire» et «partenariat» sont à comprendre dans le sens de la loi du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats.»

Art. 2. Le règlement grand-ducal du 24 mars 1989 déterminant les conditions et modalités relatives à la mise en compte des périodes prévues à l'article 9.II. de la loi modifiée du 26 mai 1954 réglant les pensions des fonctionnaires de l'Etat est modifié comme suit:

A l'article 1^{er}, les termes «conjoint» et «conjoint» sont remplacés par les termes «parents», respectivement «parent».

Art. 3. Le règlement grand-ducal du 5 juin 1989 déterminant en application de l'article 44, paragraphe 10, alinéa 2 de la loi modifiée du 26 mai 1954 réglant les pensions des fonctionnaires de l'Etat les catégories et les limites, ainsi que les modalités de calcul des revenus à prendre en compte pour la réduction des pensions d'invalidité et de survie est modifié comme suit:

A l'article 2, l'alinéa 3 est complété par la phrase suivante: «Il en est de même pour le partenaire survivant au sens de la loi du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats.»

Art. 4. Le règlement grand-ducal modifié du 5 août 1993 sur les frais de route et de séjour ainsi que sur les indemnités de déménagement des fonctionnaires et employés de l'Etat est modifié comme suit:

- a) A l'article 23, paragraphes 5 et 6, les termes «ou partenaire» sont ajoutés à la suite du terme «conjoint».
- b) A l'article 23, le paragraphe 5 est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit: «Dans le cadre du présent règlement, le terme «partenaire» est à comprendre dans le sens de la loi du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats.»

Art. 5. Notre Ministre déléguée à la Fonction publique et à la Réforme administrative est chargée de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*La Ministre déléguée à la Fonction publique
et à la Réforme administrative,
Octavie Modert*

Palais de Luxembourg, le 6 mai 2010.
Henri

Règlement grand-ducal du 6 mai 2010 fixant les conditions de promotion des fonctionnaires de la carrière de l'expéditionnaire administratif à l'administration des contributions directes.

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

Vu la loi du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat, telle qu'elle a été modifiée par la suite;

Vu la loi du 15 juin 1999 portant organisation de l'Institut national d'administration publique, telle qu'elle a été modifiée par la suite;

Vu l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Nul ne peut être promu à une fonction supérieure à celle de commis adjoint de l'administration des contributions directes s'il n'a pas subi avec succès un examen de promotion.

Art. 2. (1) L'examen de promotion porte sur les matières suivantes auxquelles est attribué un maximum total de 230 points d'après le détail ci-après:

1. Impôt sur le revenu des personnes physiques	60 points
2. Retenue d'impôt sur les traitements et salaires	30 points
3. Evaluation	10 points
4. Comptabilité commerciale	30 points
5. Comptabilité de l'Etat et recouvrement des impôts	50 points

6. Rapport de service en langue française	25 points
7. Rapport de service en langue allemande	<u>25 points</u>
Total	230 points

(2) Sont éliminés les candidats qui ont obtenu à l'examen de promotion moins des trois cinquièmes du maximum total des points ou moins de la moitié des points dans plus d'une branche. Les candidats qui ont obtenu les trois cinquièmes du maximum total des points sans avoir atteint la moitié du maximum des points dans une branche subissent dans cette branche un examen supplémentaire oral ou écrit dont le résultat décide de leur admission.

(3) La commission procède au classement des candidats qui ont réussi à l'examen de promotion sans ajournement.

Elle procède, le cas échéant, à un deuxième classement des candidats qui ont réussi à l'épreuve d'ajournement.

Les candidats qui ont réussi à l'épreuve d'ajournement se voient attribuer 30 points sur 60 dans la branche correspondante.

(4) Le candidat ajourné doit se présenter à l'examen supplémentaire dans un délai d'un mois suivant la décision de la commission. A défaut, il est éliminé.

Art. 3. (1) Pour déterminer la promotion aux emplois supérieurs à celui de commis, il est pris égard non seulement au résultat de l'examen de promotion mais également à l'ancienneté de service.

(2) Le rang d'ancienneté des candidats pour les emplois de promotion est déterminé par l'ordre chronologique des sessions d'examen.

A l'intérieur d'une session d'examen l'ancienneté de service est déterminée par une cote de points qui est ajoutée au résultat de l'examen. La cote est fixée à 0,5 point par mois entier d'ancienneté et ne peut pas dépasser 12 points au total par référence au candidat de la session d'examen admis le dernier à la carrière de l'expéditionnaire administratif.

Art. 4. Les dispositions du présent règlement sont applicables à partir de la session d'examen 2010.

Art. 5. Est abrogé le règlement grand-ducal du 25 avril 1995 fixant les conditions de promotion des fonctionnaires de la carrière de l'expéditionnaire à l'administration des contributions.

Art. 6. Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Finances,
Luc Frieden

Palais de Luxembourg, le 6 mai 2010.
Henri

Règlements communaux.

B e c h.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Duerfstrooss» à Zittig, présenté par les autorités communales de Bech.

En sa séance du 28 octobre 2009 le conseil communal de Bech a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Zittig commune de Bech, au lieu-dit «Duerfstrooss», présenté par les autorités communales de Bech.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 22 janvier 2009 et a été publiée en due forme.

B e t t e m b o u r g.- Projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Bettembourg au lieu-dit «rue de la Gare, rue de l'Ecole» à Noertzange, présenté par les autorités communales de Bettembourg.

En sa séance du 19 mars 2009 le conseil communal de Bettembourg a pris une délibération portant adoption provisoire du projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Bettembourg au lieu-dit «rue de la Gare, rue de l'Ecole» à Noertzange présenté par les autorités communales de Bettembourg.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 30 juillet 2009 et a été publiée en due forme.

B e t t e m b o u r g.- Projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Bettembourg au lieu-dit «route d'Esch» à Bettembourg, présenté par les autorités communales de Bettembourg.

En sa séance du 18 décembre 2009 le conseil communal de Bettembourg a pris une délibération portant adoption provisoire du projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Bettembourg au lieu-dit «route d'Esch» à Bettembourg présenté par les autorités communales de Bettembourg.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 3 mars 2010 et a été publiée en due forme.

B e t t e m b o u r g.- Projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Bettembourg au lieu-dit «Klenschenhaff, rue Lentz» à Bettembourg, présenté par les autorités communales de Bettembourg.

En sa séance du 5 août 2009 le conseil communal de Bettembourg a pris une délibération portant adoption provisoire du projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Bettembourg au lieu-dit «Klenschenhaff, rue Lentz» à Bettembourg présenté par les autorités communales de Bettembourg.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 22 octobre 2009 et a été publiée en due forme.

B o e v a n g e - s u r - A t t e r t.- Projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Boevange-sur-Attert, partie écrite, présenté par les autorités communales de Boevange-sur-Attert.

En sa séance du 7 octobre 2009 le conseil communal de Boevange-sur-Attert a pris une délibération portant adoption provisoire du projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Boevange-sur-Attert, partie écrite, présenté par les autorités communales de Boevange-sur-Attert.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 23 février 2010 et a été publiée en due forme.

B o u l a i d e.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Rue de la Chapelle» à Boulaide, présenté par les autorités communales de Boulaide.

En sa séance du 7 octobre 2009 le conseil communal de Boulaide a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Boulaide commune de Boulaide, au lieu-dit «Rue de la Chapelle», présenté par les autorités communales de Boulaide.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 1^{er} mars 2010 et a été publiée en due forme.

D i f f e r d a n g e.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Auf Loushof» à Oberkorn, présenté par les autorités communales de Differdange.

En sa séance du 18 décembre 2009 le conseil communal de Differdange a pris une délibération portant adoption définitive du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Oberkorn commune de Differdange, au lieu-dit «Auf Loushof», présenté par les autorités communales de Differdange.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 25 février 2010 et a été publiée en due forme.

D i f f e r d a n g e.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Biensel» à Differdange, présenté par les autorités communales de Differdange.

En sa séance du 22 juillet 2009 le conseil communal de Differdange a pris une délibération portant adoption définitive du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Differdange commune de Differdange, au lieu-dit «Biensel», présenté par les autorités communales de Differdange.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 10 décembre 2009 et a été publiée en due forme.

D u d e l a n g e.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «EUROHUB SUD» à Dudelange, présenté par les autorités communales de Dudelange.

En sa séance du 18 décembre 2009 le conseil communal de Dudelange a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Dudelange commune de Dudelange, au lieu-dit «EUROHUB SUD», présenté par les autorités communales de Dudelange.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 3 mars 2010 et a été publiée en due forme.

D u d e l a n g e.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Rue de la Fontaine» à Dudelange, présenté par les autorités communales de Dudelange.

En sa séance du 20 novembre 2009 le conseil communal de Dudelange a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Dudelange commune de Dudelange, au lieu-dit «Rue de la Fontaine», présenté par les autorités communales de Dudelange.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 24 février 2010 et a été publiée en due forme.

E r p e l d a n g e.- Prolongation d'une servitude d'interdiction de lotissement et de construction pour des terrains sis dans la localité d'Erpeldange (entrée d'Erpeldange, rue Porte des Ardennes et rue Laduno) pendant la phase d'élaboration d'un projet d'aménagement particulier, présenté par les autorités communales d'Erpeldange.

En sa séance du 19 janvier 2010 le conseil communal d'Erpeldange a pris une délibération portant adoption d'une prolongation d'une servitude d'interdiction de lotissement et de construction pour des terrains sis dans la localité d'Erpeldange (entrée d'Erpeldange, rue Porte des Ardennes et rue Laduno) pendant la phase d'élaboration d'un projet d'aménagement particulier, présenté par les autorités communales d'Erpeldange.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 10 février 2010 et a été publiée en due forme.

E s c h - s u r - A l z e t t e.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «rue Henri Koch-op Sommet» à Esch-sur-Alzette, présenté par les autorités communales d'Esch-sur-Alzette.

En sa séance du 27 novembre 2009 le conseil communal d'Esch-sur-Alzette a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Esch-sur-Alzette commune d'Esch-sur-Alzette, au lieu-dit «rue Henri Koch-op Sommet», présenté par les autorités communales d'Esch-sur-Alzette.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 24 février 2010 et a été publiée en due forme.

E s c h - s u r - A l z e t t e.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Ecole Nonnewisen» à Esch-sur-Alzette, présenté par les autorités communales d'Esch-sur-Alzette.

En sa séance du 27 novembre 2009 le conseil communal d'Esch-sur-Alzette a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Esch-sur-Alzette commune d'Esch-sur-Alzette, au lieu-dit «Ecole Nonnewisen», présenté par les autorités communales d'Esch-sur-Alzette.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 22 février 2010 et a été publiée en due forme.

J u n g l i n s t e r.- Projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Junglinster, partie écrite, présenté par les autorités communales de Junglinster.

En sa séance du 15 décembre 2009 le conseil communal de Junglinster a pris une délibération portant adoption définitive du projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Junglinster, partie écrite, présenté par les autorités communales de Junglinster.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 23 février 2010 et a été publiée en due forme.

G o e s d o r f.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Auf dem Knupp» à Goesdorf, présenté par les autorités communales de Goesdorf.

En sa séance du 14 octobre 2009 le conseil communal de Goesdorf a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Goesdorf commune de Goesdorf, au lieu-dit «auf dem Knupp», présenté par les autorités communales de Goesdorf.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 2 février 2010 et a été publiée en due forme.

H e i d e r s c h e i d.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Um Reider» à Eschdorf, présenté par les autorités communales d'Eschdorf.

En sa séance du 14 octobre 2009 le conseil communal de Heiderscheid a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Eschdorf commune de Heiderscheid, au lieu-dit «Um Reider», présenté par les autorités communales de Heiderscheid.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 25 janvier 2010 et a été publiée en due forme.

H e i d e r s c h e i d.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «am Räterwee» à Eschdorf, présenté par les autorités communales de Heiderscheid.

En sa séance du 16 septembre 2009 le conseil communal de Heiderscheid a pris une délibération portant adoption définitive du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Heiderscheid commune de Heiderscheid, au lieu-dit «am Räterwee», présenté par les autorités communales de Heiderscheid.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 4 janvier 2010 et a été publiée en due forme.

L a c d e l a H a u t e - S û r e.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Denkert» à Mecher, présenté par les autorités communales du Lac de la Haute-Sûre.

En sa séance du 22 septembre 2009 le conseil communal du Lac de la Haute-Sûre a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Mecher commune du Lac de la Haute-Sûre, au lieu-dit «Denkert», présenté par les autorités communales du Lac de la Haute-Sûre.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 17 décembre 2009 et a été publiée en due forme.

M a m e r.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Hoënerbësch» à Capellen présenté par les autorités communales de Mamer.

En sa séance du 21 décembre 2009 le conseil communal de Mamer a pris une délibération portant adoption définitive du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Capellen commune de Mamer, au lieu-dit «Hoënerbësch», présenté par les autorités communales de Mamer.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 1^{er} mars 2010 et a été publiée en due forme.

M a m e r.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Wëlleswisen» à Windhof, présenté par les autorités communales de Mamer.

En sa séance du 30 novembre 2009 le conseil communal de Mamer a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Windhof commune de Mamer, au lieu-dit «Wëlleswisen», présenté par les autorités communales de Mamer.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 22 février 2010 et a été publiée en due forme.

M a m e r.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Zolwerfeld» à Capellen, présenté par les autorités communales de Mamer.

En sa séance du 21 décembre 2009 le conseil communal de Mamer a pris une délibération portant adoption définitive du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Capellen commune de Mamer, au lieu-dit «Zolwerfeld», présenté par les autorités communales de Mamer.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 22 février 2010 et a été publiée en due forme.

M e r s c h.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Krëimerich» à Reckange, présenté par les autorités communales de Mersch.

En sa séance du 7 décembre 2009 le conseil communal de Mersch a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Reckange commune de Mersch, au lieu-dit «Krëimerich», présenté par les autorités communales de Mersch.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 8 février 2010 et a été publiée en due forme.

N o m m e r n.- Projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Nommern au lieu-dit «In der Zillericht» à Cruchten, présenté par les autorités communales de Nommern.

En sa séance du 17 décembre 2009 le conseil communal de Nommern a pris une délibération portant adoption provisoire du projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Nommern au lieu-dit «In der Zillericht» à Cruchten présenté par les autorités communales de Nommern.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 22 février 2010 et a été publiée en due forme.

N o m m e r n.- Projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Nommern, partie écrite, présenté par les autorités communales de Nommern.

En sa séance du 31 août 2009 le conseil communal de Nommern a pris une délibération portant adoption provisoire du projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Nommern, partie écrite, présenté par les autorités communales de Nommern.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 9 décembre 2009 et a été publiée en due forme.

S a n e m.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Rue Albert Einstein» à Belvaux, présenté par les autorités communales de Sanem.

En sa séance du 5 octobre 2009 le conseil communal de Sanem a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Belvaux commune de Sanem, au lieu-dit «Rue Albert Einstein», présenté par les autorités communales de Belvaux.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 12 février 2010 et a été publiée en due forme.

S a n e m.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Place René Biver» à Sanem, présenté par les autorités communales de Sanem.

En sa séance du 18 décembre 2009 le conseil communal de Sanem a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Sanem commune de Sanem, au lieu-dit «Place René Biver», présenté par les autorités communales de Sanem.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 4 mars 2010 et a été publiée en due forme.

S a n e m.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «Rue Albert Einstein» à Belvaux, présenté par les autorités communales de Sanem.

En sa séance du 5 octobre 2009 le conseil communal de Sanem a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Belvaux commune de Sanem, au lieu-dit «Rue Albert Einstein», présenté par les autorités communales de Sanem.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 12 février 2010 et a été publiée en due forme.

S t e i n f o r t.- Projet d'aménagement général de Steinfort, présenté par les autorités communales de Steinfort.

En sa séance du 18 juin 2009 le conseil communal de Steinfort a pris une délibération portant adoption définitive du projet d'aménagement général de Steinfort présenté par les autorités communales de Steinfort.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 25 mars 2010 et a été publiée en due forme.

S t r a s s e n.- Projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Strassen au lieu-dit «Pescher» à Strassen, présenté par les autorités communales de Strassen.

En sa séance du 7 décembre 2009 le conseil communal de Strassen a pris une délibération portant adoption provisoire du projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Strassen au lieu-dit «Pescher» à Strassen présenté par les autorités communales de Strassen.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 17 mars 2010 et a été publiée en due forme.

S t r a s s e n.- Projet d'aménagement particulier au lieu-dit «rue de Reckenthal» à Reckenthal, présenté par les autorités communales de Strassen.

En sa séance du 1^{er} juillet 2009 le conseil communal de Strassen a pris une délibération portant adoption provisoire du projet d'aménagement particulier concernant des fonds sis à Reckenthal commune de Strassen, au lieu-dit «Rue de Reckenthal», présenté par les autorités communales de Strassen.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 17 mars 2010 et a été publiée en due forme.

T r o i s v i e r g e s.- Projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Troisvierges, partie écrite, présenté par les autorités communales de Troisvierges.

En sa séance du 28 octobre 2009 le conseil communal de Troisvierges a pris une délibération portant adoption provisoire du projet de modification partielle du plan d'aménagement général de Troisvierges, partie écrite, présenté par les autorités communales de Troisvierges.

Ladite délibération a été approuvée par le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région en date du 19 mars 2010 et a été publiée en due forme.

*Le Ministre de l'Intérieur et
à la Grande Région,
Jean-Marie Halsdorf*

Convention relative à la signification et la notification à l'étranger des actes judiciaires et extrajudiciaires en matière civile ou commerciale, signée à La Haye, le 15 novembre 1965. – Adhésion du Belize; Modification de l'autorité compétente pour l'Île de Man.

Il résulte d'une notification de l'Ambassade Royale des Pays-Bas qu'en date du 8 septembre 2009 le Belize a adhéré à la Convention désignée ci-dessus.

Etant donné qu'aucun des Etats ayant ratifié la Convention ne s'est opposé à cette adhésion, celle-ci est devenue définitive le 1^{er} avril 2010.

Conformément à son article 28, alinéa 3, la Convention est entrée en vigueur entre les Etats contractants et Belize le 1^{er} mai 2010.

En outre le Royaume-Uni a modifié le 26 mars 2010 l'autorité compétente pour l'Île de Man en ce qui concerne la Convention désignée ci-dessus comme suit:

Le Greffier principal est désigné comme autorité compétente pour l'Île de Man, remplaçant ainsi le Premier Deemster. Ses coordonnées sont les suivantes:

The Chief Registrar
Isle of Man Courts of Justice
Deemsters Walk
Douglas
ISLE OF MAN
IM1 3AR

Convention sur les aspects civils de l'enlèvement international d'enfants, signée à La Haye, le 25 octobre 1980. – Information additionnelle de la République tchèque en ce qui concerne son autorité centrale; Modification de l'autorité centrale par les Iles Fidji.

Il résulte d'une notification du Ministère néerlandais des Affaires étrangères qu'en date du 5 mars 2010 la République tchèque a communiqué l'information additionnelle suivante en ce qui concerne son autorité centrale:

République tchèque

L'Autorité centrale tchèque désignée (Bureau de la protection légale tchèque internationale des enfants) a une nouvelle adresse de courriel: podatelna@umpod.cz

En outre en date du 17 mars 2010 les Iles Fidji ont modifié leur autorité centrale en ce qui concerne la Convention désignée ci-dessus comme suit:

Iles Fidji

Le Secrétaire permanent pour la Justice.

Boîte postale 11869

Suva

Numéro de téléphone +679 3308 600

La langue de communication pour les personnes de contact est l'anglais et les personnes de contact sont:

(1) M. Christopher Thomas Pryde

Secrétaire permanent pour la Justice

(2) M. Jeremaia Namuaira

Député Secrétaire permanent pour la Justice.

Avenant et échange de lettres y relatif, signés à Luxembourg, le 1^{er} juillet 2009, en vue de modifier la Convention entre le Luxembourg et la Finlande tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Luxembourg, le 1^{er} mars 1982. – Entrée en vigueur.

Les conditions requises pour l'entrée en vigueur des Actes désignés ci-dessus, approuvés par la loi du 31 mars 2010 (Mémorial 2010, A, n° 51, pp. 830 et ss.) ayant été remplies en date du 12 avril 2010, les Actes sont entrés en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes à la même date, soit le 12 avril 2010, conformément à l'article II de l'Avenant.

Conformément à son article II, paragraphe 2, l'Avenant sera applicable aux années d'imposition commençant le ou après le 1^{er} janvier de l'année civile suivant immédiatement l'année de l'entrée en vigueur de l'Avenant.

**Convention pénale sur la corruption, ouverte à la signature, à Strasbourg, le 27 janvier 1999. –
Retrait d'une réserve et renouvellement de réserves par la Belgique.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général du Conseil de l'Europe que la Belgique a procédé au retrait d'une réserve, consigné dans une lettre de son Ministre des Affaires étrangères du 9 mars 2010, enregistrée au Secrétariat Général le 18 mars 2010:

Le Gouvernement belge déclare lever la réserve relative à l'article 17 de la Convention qui avait été déposée en même temps que l'instrument de ratification et dont le texte est libellé comme suit:

«Conformément à l'article 37, paragraphe 2, de la Convention, la Belgique se réserve le droit d'appliquer l'article 17, paragraphes 1 b et c, uniquement si l'infraction est également une infraction aux termes de la législation de l'Etat Partie dans lequel elle a été commise, à moins que l'infraction ne concerne une personne qui exerce une fonction publique dans un Etat membre de l'Union européenne.»

En outre, la Belgique a procédé également au renouvellement de réserves, consigné dans une lettre de son Représentant Permanent du 17 mars 2010, enregistrée au Secrétariat Général le 18 mars 2010:

«Conformément à l'article 38, paragraphe 2, de la Convention, le Gouvernement belge déclare qu'il maintient intégralement ses réserves aux articles 7, 8 et 12 de la Convention, pour la période de trois ans définie à l'article 38, paragraphe 1, de la Convention.»

Note du Secrétariat: Les réserves se lisent comme suit:

«Conformément à l'article 37, paragraphe 1, de la Convention, la Belgique déclare qu'elle n'érigera en infractions pénales conformément à son droit interne, que les actes visés aux articles 7 et 8 de la Convention commis en vue de l'accomplissement ou de l'abstention d'un acte à l'insu et sans autorisation, selon le cas, du conseil d'administration ou de l'assemblée générale, du mandant ou de l'employeur.

Conformément à l'article 37, paragraphe 1, de la Convention, la Belgique déclare qu'elle n'érigera pas en infractions pénales conformément à son droit interne, les actes visés à l'article 12 de la Convention qui n'ont pas pour objet l'usage par une personne qui exerce une fonction publique, de l'influence réelle ou supposée dont elle dispose du fait de sa fonction.»

**Accord de stabilisation et d'association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres,
d'une part, et la République du Monténégro, d'autre part et Acte final, signés à Luxembourg,
le 15 octobre 2007. – Entrée en vigueur.**

Les conditions requises pour l'entrée en vigueur des Actes désignés ci-dessus, approuvés par la loi du 20 avril 2009 (Mémorial 2009, A, n° 96, pp. 1108 et ss.) ayant été remplies le 29 mars 2010, lesdits Actes sont entrés en vigueur à l'égard de toutes les Parties le 1^{er} mai 2010, conformément à l'article 138 de l'Accord.

Liste des Parties

<u>Partie</u>	<u>Notification</u>
CE	29/03/2010
Belgique	29/03/2010
Danemark	25/06/2008
Allemagne	16/11/2009
Grèce	29/03/2010
Espagne	12/03/2009
France	30/07/2009
Irlande	04/06/2009
Italie	07/01/2010
Luxembourg	11/06/2009
Pays-Bas	29/01/2009
Autriche	04/07/2008
Finlande	18/03/2009
Portugal	23/09/2008
Suède	11/03/2009
Royaume-Uni	12/01/2010
République Tchèque	19/02/2009
Estonie	22/11/2007
Chypre	20/11/2008
Lettonie	17/10/2008

Lituanie	04/03/2009
Hongrie	19/05/2008
Malte	11/12/2008
Pologne	06/02/2009
Slovaquie	29/07/2008
Slovénie	28/04/2008
Bulgarie	19/06/2008
Roumanie	15/01/2009
Monténégro	14/11/2007

**Convention sur les armes à sous-munitions, ouverte à la signature à Oslo,
le 3 décembre 2008. – Entrée en vigueur.**

Les conditions requises pour l'entrée en vigueur de la Convention désignée ci-dessus, approuvée par la loi du 4 juin 2009 (Mémorial 2009, A, n^o. 147, pp. 2038 et ss.) ayant été remplies le 16 février 2010, ledit Acte entrera en vigueur à l'égard des Etats suivants le 1^{er} août 2010, conformément à son article 17, paragraphe 1:

Etat	Application provisoire	Acceptation (A), Adhésion (a), Ratification
Albanie		16.06.2009
Allemagne		08.07.2009
Autriche		02.04.2009
Belgique		22.12.2009
Burkina Faso		16.02.2010
Burundi		25.09.2009
Croatie		17.08.2009
Danemark ¹		12.02.2010
Espagne		17.06.2009
«Ex-République yougoslave de Macédoine»		08.10.2009
France		25.09.2009
Irlande		03.12.2008
Japon		14.07.2009 A
Luxembourg		10.07.2009
Malawi		07.10.2009
Malte		24.09.2009
Mexique		06.05.2009
Monténégro		25.01.2010
Nicaragua		02.11.2009
Niger		02.06.2009
Norvège ²	03.12.2008 n	03.12.2008
Nouvelle-Zélande ³		22.12.2009
République démocratique populaire lao		18.03.2009
République de Moldova		16.02.2010 a
Saint-Marin		10.07.2009
Saint-Siège		03.12.2008
Sierra Leone		03.12.2008
Slovénie		19.08.2009
Uruguay		24.09.2009
Zambie		12.08.2009

DéclarationBelgique

Déclaration formulée lors de la signature:

«Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.»

Notes

1. Lors de sa ratification à la Convention, le Gouvernement danois a notifié au Secrétaire Général ce qui suit:
Jusqu'à nouvel ordre, le Protocole ne s'appliquera pas à l'égard des Îles Féroé.
2. Dans sa notification d'application provisoire, la Norvège a notifié au Secrétaire Général ce qui suit:
En vertu de l'article 18 de la Convention, le Gouvernement du Royaume de Norvège déclare qu'il en appliquera, à titre provisoire, l'article 1 de la présente Convention en attendant son entrée en vigueur pour la Norvège.
3. Lors de sa ratification de la Convention, le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande a notifié au Secrétaire Général ce qui suit:
Conformément au statut constitutionnel des Tokélaou et compte tenu de son engagement à œuvrer à l'avènement de leur autonomie par un acte d'autodétermination en vertu de la Charte des Nations Unies, la présente ratification ne s'appliquera aux Tokélaou que lorsque le Gouvernement néozélandais aura déposé une déclaration à ce sujet auprès du dépositaire à la suite d'une consultation appropriée avec ce territoire.

Protocole et échange de lettres y relatif, signés à Bruxelles, le 7 juillet 2009, modifiant la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Norvège tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, le Protocole final et le Protocole additionnel y relatifs, signés à Oslo, le 6 mai 1983. – Entrée en vigueur.

Les conditions requises pour l'entrée en vigueur des Actes désignés ci-dessus, approuvés par la loi du 31 mars 2010 (Mémorial 2010, A, n° 51, pp. 830 et ss.) ayant été remplies à la date du 9 avril 2010, lesdits Actes sont entrés en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes à la même date, soit le 9 avril 2010, conformément à l'article II du Protocole.

Conformément à son article II, paragraphe 2, le Protocole sera applicable aux années d'imposition commençant le ou après le 1^{er} janvier de l'année civile suivant immédiatement l'année de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

L'article 26 de la Convention signée à Oslo le 6 mai 1983 continue à être applicable aux années d'imposition antérieures à la date d'application du présent Protocole.
