



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de règlement grand-ducal 6281

Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection

Date de dépôt : 03-05-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 01-02-2012

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
03-05-2011	Déposé	6281/00	<u>3</u>
01-02-2012	Avis du Conseil d'Etat (31.1.2012)	6281/01	<u>23</u>
07-02-2012	Prise de position du Gouvernement 1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (3.2.2012) 2) Texte du projet de règlement grand-ducal 3) [...]	6281/02	<u>26</u>
01-03-2012	Avis de la Conférence des Présidents (01-03-2012)	6281/03	<u>51</u>
08-02-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 25 ) de la reunion du 8 février 2012	25	<u>54</u>
15-03-2012	Publié au Mémorial A n°45 en page 449	6281	<u>91</u>

6281/00

**N° 6281****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE REGLEMENT  
GRAND-DUCAL**

**portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du  
8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation  
des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évalua-  
tion de la nécessité d'améliorer leur protection**

\* \* \*

*(Dépôt: le 3.5.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (2.5.2011) .....	1
2) Texte du projet de règlement grand-ducal.....	2
3) Exposé des motifs .....	7
4) Commentaire des articles .....	8
5) Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.....	11

\*

**DEPECHE DE LA MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT  
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES***(2.5.2011)*

Monsieur le Président,

A la demande du Premier Ministre, Ministre d'Etat, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, avec prière de bien vouloir en saisir la Conférence des Présidents.

Je joins le texte du projet, l'exposé des motifs ainsi que le commentaire des articles et le texte de la directive 2008/114/CE du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

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

*La Ministre aux Relations  
avec le Parlement,  
Octavie MODERT*

\*

## TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

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

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports;

Vu la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

Sur le rapport de Notre Premier Ministre, Ministre d'Etat, de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

### **Art. 1er.– *Objet***

Le règlement grand-ducal a pour objet d'établir une procédure de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, ci-après dénommées „ICE“.

### **Art. 2.– *Champ d'application***

Le règlement grand-ducal s'applique aux secteurs de l'énergie et des transports avec leurs sous-secteurs respectifs définis à l'annexe I.

### **Art. 3.– *Définitions***

Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par:

- a) „infrastructure critique“: un point, système ou partie de celui-ci, situé dans les Etats membres de l'Union européenne, qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact significatif dans un Etat membre du fait de la défaillance de ces fonctions;
- b) „infrastructure critique européenne“ ou „ICE“: une infrastructure critique située dans les Etats membres de l'Union européenne dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins. L'importance de cet impact est évaluée en termes de critères intersectoriels. Cela inclut les effets résultant des dépendances intersectorielles par rapport à d'autres types d'infrastructures;
- c) „analyse de risques“: examen des scénarios de menace pertinents destiné à évaluer les vulnérabilités d'infrastructures critiques et les impacts potentiels de leur arrêt ou destruction;
- d) „informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques“: les informations sur une infrastructure critique qui, en cas de divulgation, pourraient être utilisées pour planifier et mettre en oeuvre des actions visant à provoquer l'arrêt ou la destruction d'installations d'infrastructures critiques;
- e) „protection“: l'ensemble des activités visant à garantir le bon fonctionnement, la continuité et l'intégrité d'une infrastructure critique afin de prévenir, d'atténuer ou de neutraliser une menace, un risque ou une vulnérabilité;
- f) „propriétaires ou opérateurs d'infrastructures critiques européennes“: les entités responsables des investissements relatifs à ou de la gestion quotidienne d'un point, d'un système ou d'une partie de celui-ci, désigné comme ICE;
- g) „critères intersectoriels“: le nombre de victimes (nombre potentiel de morts ou de blessés); l'incidence économique (ampleur des pertes économiques et/ou de la dégradation de produits ou de

services, y compris l'incidence potentielle sur l'environnement); l'incidence sur la population (incidence sur la confiance de la population, souffrances physiques et perturbation de la vie quotidienne, y compris disparition de services essentiels). Les seuils des critères intersectoriels sont fondés sur la gravité de l'impact de l'arrêt ou de la destruction d'une infrastructure donnée;

- h) „critères sectoriels“: critères techniques ou fonctionnels qui tiennent compte des caractéristiques des différents secteurs.

**Art. 4.– Recensement et désignation des ICE**

(1) Sur le plan national, le Haut-Commissariat à la Protection nationale (HCPN), placé sous l'autorité du Premier Ministre, Ministre d'Etat, est l'autorité compétente et le point de contact en matière de protection des ICE. Dans l'accomplissement de cette fonction, le HCPN a pour missions, en collaboration avec les ministères, administrations et services ayant dans leurs attributions les secteurs définis à l'article 2:

- a) de coordonner les questions liées à la protection des ICE sur le plan national ainsi qu'avec les autres Etats membres et la Commission européenne;
- b) de procéder en permanence au recensement des ICE potentielles qui satisfont à la fois aux critères intersectoriels et sectoriels conformément à la procédure définie à l'annexe II et en prenant en considération les lignes directrices non contraignantes élaborées par la Commission européenne au sujet de l'application des critères intersectoriels et sectoriels et des seuils à utiliser pour recenser des ICE;
- c) de soumettre toute modification de la liste des ICE potentielles au ministre en charge du secteur respectif pour avis;
- d) d'informer les points de contact des Etats membres susceptibles d'être affectés considérablement par une ICE potentielle de l'existence de cette infrastructure et des raisons de sa désignation en tant qu'ICE potentielle, et d'engager des discussions bilatérales ou multilatérales avec les autorités compétentes de ces Etats membres;
- e) de procéder à la désignation d'une ICE potentielle située sur le territoire national en tant qu'ICE, après accord, dans un premier temps, du ministre en charge du secteur respectif et, dans un deuxième temps, des Etats membres qui sont susceptibles d'être affectés considérablement par l'infrastructure;
- f) d'informer le propriétaire ou opérateur de l'infrastructure critique de la désignation de celle-ci comme ICE;
- g) d'informer une fois par an la Commission européenne du nombre d'ICE désignés comme telles par secteur et du nombre d'Etats membres concernés par chacune d'entre elles;
- h) de réaliser une évaluation de la menace pesant sur les sous-secteurs d'ICE dans un délai d'un an à compter de la désignation d'une infrastructure critique située sur le territoire national comme ICE au sein de ces sous-secteurs et de présenter à la Commission européenne tous les deux ans un rapport sur les types de vulnérabilités, de menaces et de risques rencontrés dans chacun des secteurs d'ICE comptant une ICE désignée comme telle et située sur le territoire national;
- i) de protéger la confidentialité des informations sensibles relatives à la désignation d'une ICE en conférant à ces informations un niveau de classification approprié.

(2) Lorsque des dispositions en matière de vérification ou de surveillance sont déjà applicables à une ICE, ces dispositions ne sont pas affectées par le présent article.

**Art. 5.– Plans de sécurité d'opérateur**

Le propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE est tenu d'élaborer un plan de sécurité d'opérateur ou des mesures équivalentes suivant les dispositions de l'annexe III. Le plan de sécurité recense les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en oeuvre pour la protection d'une ICE.

L'autorité compétente vérifie que chaque propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE a mis en place un plan de sécurité d'opérateur ou des mesures équivalentes Dans un délai d'un an à compter de la désignation de l'infrastructure critique comme ICE ou un autre délai approuvé par l'autorité compétente et notifié à la Commission européenne le plan de sécurité d'opérateur fait

l'objet d'un réexamen. Le propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE procède à une mise à jour régulière du plan de sécurité d'opérateur.

Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent l'existence d'un PSO ou de plans équivalents sont respectées, toutes les obligations incombant aux propriétaires ou opérateurs d'une ICE prévues par le présent article sont également réputées respectées et aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

**Art. 6.– Correspondants pour la sécurité**

Le propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE est tenu de désigner un correspondant pour la sécurité qui exerce la fonction de point de contact pour les questions liées à la sécurité de l'ICE avec l'autorité compétente.

L'autorité compétente vérifie que chaque infrastructure classée comme ICE s'est dotée d'un correspondant pour la sécurité ou d'une personne occupant un poste équivalent.

L'autorité compétente met en place un mécanisme de communication approprié avec le correspondant pour la sécurité ou la personne occupant un poste équivalent dans le but d'échanger des informations utiles concernant les risques et les menaces identifiés qui pèsent sur l'ICE concernée.

Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent la présence d'un correspondant pour la sécurité ou d'un poste équivalent, sont respectées, toutes les obligations incombant aux propriétaires ou opérateurs d'une ICE prévues par le présent article sont également réputées respectées et aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

**Art. 7.– Exécution**

Notre Premier Ministre, Ministre d'Etat, et Nos Ministres ayant dans leurs attributions l'Energie et les Transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Premier Ministre,  
Ministre d'Etat,*

*Le Ministre de l'Economie  
et du Commerce extérieur,*

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

\*

## ANNEXE I

**Liste des secteurs d'ICE**

<i>Secteurs</i>	<i>Sous-secteurs</i>	
I. Energie	1. Electricité	Infrastructures et installations permettant la production et le transport d'électricité, en ce qui concerne la fourniture d'électricité
	2. Pétrole	Production pétrolière, raffinage, traitement, stockage et distribution par oléoducs
	3. Gaz	Production gazière, raffinage, traitement, stockage et distribution par gazoducs: Terminaux gaz naturel liquéfié
II. Transports	4. Transports par route 5. Transport ferroviaire 6. Transport aérien 7. Navigation intérieure 8. Transport hauturier et transport maritime à courte distance (cabotage) et ports	

\*

## ANNEXE II

**Procédure applicable en ce qui concerne le recensement des infrastructures critiques pouvant être désignées en tant que ICE**

Aux fins de recenser les ICE potentielles et de les désigner en tant que ICE par la suite, la procédure ci-après est appliquée par le Haut-Commissariat à la Protection nationale en concertation avec les départements ministériels sectoriellement compétents.

L'ICE potentielle qui ne satisfait pas aux exigences de l'une des étapes successives ci-après est considérée comme „non ICE“ et est exclue de la procédure. L'ICE potentielle qui répond aux définitions est soumise aux étapes consécutives suivantes de la présente procédure.

*Etape 1*

Appliquer les critères sectoriels afin d'opérer une première sélection parmi les infrastructures critiques existant au sein d'un secteur.

*Etape 2*

Appliquer la définition des infrastructures critiques visée à l'article 3, point a), à l'ICE potentielle recensée lors de l'étape 1.

La gravité de l'impact sera déterminée par application des méthodes nationales de recensement des infrastructures critiques ou sur la base des critères intersectoriels. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

*Etape 3*

Appliquer l'élément transfrontalier de la définition d'ICE visée à l'article 3, point b), à l'ICE potentielle qui a franchi les deux premières étapes de la procédure. Si l'ICE potentielle répond à la définition, elle est soumise à l'étape suivante de la procédure. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent

un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

#### *Etape 4*

Appliquer les critères intersectoriels aux ICE potentielles restantes. Les critères intersectoriels tiennent compte des éléments suivants: la gravité de l'impact et, pour les infrastructures qui offrent un service essentiel, l'existence de solutions de remplacement, ainsi que la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité. Les ICE potentielles qui ne répondent pas aux critères intersectoriels ne seront pas considérées comme étant des ICE.

L'identification des ICE potentielles qui franchissent toutes les étapes de cette procédure n'est communiquée qu'aux Etats membres de l'Union européenne susceptibles d'être affectés considérablement par lesdites infrastructures.

\*

### ANNEXE III

#### **Procédure d'élaboration du PSO ICE**

Le PSO recense les points de l'infrastructure critique, ainsi que les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en oeuvre pour leur protection. La procédure d'élaboration du PSO ICE comprendra au moins:

1. le recensement des points d'infrastructure importants;
2. la conduite d'une analyse de risques fondée sur les principaux scénarios de menace, les vulnérabilités de chaque point d'infrastructure et les impacts potentiels, et
3. l'identification, la sélection et la désignation par ordre de priorité des contre-mesures et des procédures en établissant une distinction entre:
  - les mesures de sécurité permanentes, qui précisent les investissements et les moyens nécessaires en matière de sûreté qui sont susceptibles d'être utilisés en toutes circonstances. Cette catégorie contiendra des informations relatives aux mesures générales, par exemple les mesures techniques (y compris l'installation de moyens de détection, de contrôle d'accès, de protection et de prévention), aux mesures de nature organisationnelle (y compris des procédures d'alerte et de gestion de crise), aux mesures de contrôle et de vérification; aux communications; à la sensibilisation et à la formation, ainsi qu'à la sécurité des systèmes d'information;
  - des mesures de sécurité graduées, qui peuvent être déclenchées en fonction de différents niveaux de menace.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal se propose de transposer en droit national la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes (ICE) ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

Les objectifs de la directive en question sont, d'une part, l'instauration d'une procédure harmonisée de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire des infrastructures qui sont certes situées dans un Etat membre mais dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins, et d'autre part, la définition d'une approche européenne commune pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures.

Les infrastructures critiques peuvent subir des dommages, faire l'objet d'interruptions ou encore être détruites par des actes terroristes délibérés ou par des catastrophes naturelles, par négligence, accident ou piratage informatique, du fait d'activités criminelles ou d'actes de malveillance.

Il est essentiel de protéger les infrastructures critiques telles que les centrales et les réseaux électriques, les oléoducs, les aéroports et les gares ferroviaires. Or, ces infrastructures sont extrêmement interdépendantes, tant au niveau européen que mondial: le niveau de sécurité de chaque Etat dépend de la sécurité assurée par les autres Etats.

Toute interruption ou manipulation des infrastructures critiques devrait, dans toute la mesure du possible, être courte, exceptionnelle, relativement facile à gérer, géographiquement isolée et ne porter atteinte que dans une mesure très limitée au bien-être des Etats membres, de leurs citoyens et de l'Union européenne. De par la directive 2008/114/CE, l'Union européenne entend apporter une valeur ajoutée à la protection des infrastructures critiques en fixant des obligations en matière de recensement et de désignation des infrastructures critiques ayant un impact transfrontalier et des normes minimales de coopération entre les Etats membres concernés par une même infrastructure critique. Cette directive au niveau de l'Union européenne soutient les Etats membres dans leur démarche tout en respectant le principe de subsidiarité. La directive ne touche pas la responsabilité de chaque Etat membre en matière de protection des infrastructures critiques situées à l'intérieur de ses frontières nationales.

En juin 2004, le Conseil européen a demandé qu'une stratégie globale permettant de protéger les ICE soit élaborée. En réponse, la Commission européenne a adopté, en octobre 2004, une communication intitulée „Protection des infrastructures critiques dans le cadre de la lutte contre le terrorisme“, dans laquelle elle a proposé des mesures en vue de renforcer la prévention, la préparation et la réponse de l'Union européenne face aux attaques terroristes contre des infrastructures critiques.

En novembre 2005, la Commission a adopté un Livre vert sur un Programme Européen de Protection des Infrastructures Critiques (EPCIP) qui prévoit d'inscrire ce programme dans un cadre composé de plusieurs éléments. Ce dernier a souligné la nécessité de mettre en place une procédure commune de recensement et de classement des ICE, cela afin d'améliorer leur protection.

En décembre 2005, le Conseil „Justice et affaires intérieures“ a demandé à la Commission de présenter une proposition de Programme Européen de Protection des Infrastructures Critiques (EPCIP) et a décidé que ce programme devait être fondé sur une approche tous risques, conjuguée avec la priorité donnée au risque terroriste. Cette approche tient ainsi compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques et des catastrophes naturelles dans le processus de la protection des infrastructures critiques, mais donne la priorité à la menace terroriste.

En juin 2008, le Conseil „Justice et affaires intérieures“ a dégagé un accord politique relatif à la directive concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection, Par la suite, la Commission et les Etats membres, ont convenu des lignes directrices relatives aux critères intersectoriels et sectoriels destinés à identifier les ICE.

La directive 2008/114/CE a été adoptée par le Conseil européen en date du 8 décembre 2008. Elle a été publiée au Journal officiel L 345 du 23 décembre 2008.

Cette directive se concentre sur le secteur de l'énergie et celui des transports. A cet égard, il convient de noter qu'elle ne constitue qu'une première étape d'une approche progressive visant à améliorer la protection des ICE. En effet, conformément à l'article 11 de la directive, celle-ci sera réexaminée à partir du 12 janvier 2012 en vue d'en évaluer les effets et d'apprécier la nécessité d'inclure d'autres

secteurs dans son champ d'application, dont notamment le secteur des technologies de l'information et de la communication.

Chaque Etat membre de l'Union européenne devra recenser les ICE situées sur son territoire ainsi que celles qui se trouvent en dehors de son territoire et en informer les Etats membres susceptibles d'être affectés considérablement par ces infrastructures, de même que la Commission européenne.

Au Grand-Duché de Luxembourg, l'autorité nationale qui coordonne les questions liées à la protection des ICE est le Haut-Commissariat à la Protection nationale. Une étude réalisée par le Haut-Commissariat à la Protection nationale relative au recensement des ICE affectant le Luxembourg permet de conclure qu'en ce qui concerne les secteurs de l'énergie et des transports, aucune ICE potentielle satisfaisant à la fois aux critères intersectoriels et sectoriels mentionnés plus haut n'est située sur le territoire national.

Il s'ensuit que, dans une première étape, la directive 2008/114/CE n'aura qu'un impact direct mineur pour notre pays, du moins jusqu'à ce qu'elle soit étendue à d'autres secteurs.

Enfin, il convient de relever que l'impact financier pour l'Etat luxembourgeois occasionné par la directive en question se limitera a priori aux coûts salariaux du personnel de l'Etat chargé de veiller à son application. Les frais éventuellement engendrés par une planification et l'établissement d'expertise sont difficiles à définir tant qu'aucune ICE n'aura été recensée sur le territoire national.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1er*

Cet article définit l'objet du projet de règlement grand-ducal qui transpose dans l'ordre juridique interne la directive 2008/114/CE. Une procédure commune en vue du recensement et de la désignation des infrastructures critiques européennes devrait permettre de conduire, au niveau européen, à la mise en place d'une approche commune afin d'évaluer le besoin d'améliorer la protection des infrastructures critiques européennes.

### *Ad article 2*

L'article 2 du projet de règlement grand-ducal fixe le champ d'application qui se limite aux secteurs de l'énergie et des transports. La liste des secteurs couverts par la réglementation pourra être élargie à d'autres secteurs, cela suite à un processus d'évaluation de la directive 2008/114/CE qui débutera dès le 12 janvier 2012. A cet égard, il convient de remarquer que l'article 3, paragraphe 3 de la directive, stipule qu'une priorité sera accordée au secteur des technologies de l'information et de la communication.

La liste des sous-secteurs d'ICE est définie à l'annexe I du projet de règlement grand-ducal qui reprend l'annexe I de la directive 2008/114/CE.

### *Ad article 3*

L'article 3 du projet de règlement grand-ducal reprend les définitions qui figurent aux articles 2 et 3, paragraphe 2, de la directive 2008/114/CE.

La directive ne vise que le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes et ne concerne pas les infrastructures critiques purement nationales.

Une infrastructure critique située dans un des Etats membres de l'Union européenne devient une infrastructure critique européenne potentielle lorsque deux Etats membres au moins pourront être considérablement affectés par l'arrêt ou la destruction de l'infrastructure en question.

Les critères intersectoriels et sectoriels définis aux paragraphes g) et h) du présent article aident à identifier les infrastructures européennes potentiellement critiques dans le cadre de la procédure de recensement définie à l'annexe II du projet de règlement grand-ducal. Les critères intersectoriels visent l'impact potentiel d'un arrêt ou de la destruction d'une infrastructure sur la société alors que les critères sectoriels visent la nature de l'infrastructure.

*Ad article 4*

(1) L'article 3, paragraphe 1, du projet de règlement grand-ducal désigne le Haut-Commissariat à la Protection nationale, placé sous l'autorité du Premier Ministre, comme autorité nationale compétente, au sens de la directive 2008/114/CE dans le domaine des ICE. En outre, le Haut-Commissariat à la Protection nationale figure comme point de contact national dans ce domaine à l'égard des institutions et des autres Etats membres de l'Union européenne.

L'article énumère ensuite les missions qui sont accomplies par le Haut-Commissariat à la Protection nationale au niveau du recensement et de la désignation des ICE. Le Haut-Commissariat à la Protection nationale exerce ces missions en étroite collaboration avec les ministères, administrations et services ayant dans leurs attributions les secteurs de l'énergie et des transports.

*Ad paragraphe 1.a)*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale assume une fonction de coordination de l'ensemble des questions liées à la protection des ICE tant au niveau national qu'avec les Etats membres de l'Union européenne et les institutions communautaires.

*Ad paragraphe 1.b)*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale assure le recensement des ICE en étroite collaboration avec les ministères, administrations et services ayant dans leurs attributions les secteurs de l'énergie et des transports. Le recensement des ICE potentielles est à réaliser conformément à la procédure prévue à l'annexe II du projet de règlement grand-ducal qui reprend l'annexe III de la directive 2008/114/CE. Les lignes directrices relatives aux critères intersectoriels et sectoriels qui ont été élaborées par la Commission européenne serviront de guide dans l'accomplissement de cette mission.

*Ad paragraphe 1.c)*

Eu égard aux spécificités des divers secteurs d'ICE, l'avis du Ministre ayant dans ses attributions le secteur respectif est demandé avant toute mise à jour de la liste des ICE potentielles.

*Ad paragraphe 1.d)*

En cas d'identification d'une infrastructure critique susceptible d'affecter considérablement un ou plusieurs Etats membres de l'Union européenne, le Haut-Commissariat à la Protection nationale informe le point de contact de l'Etat membre respectivement des Etats membres concernés. Ensuite, le Haut-Commissariat à la Protection nationale engage une consultation bi- respectivement multilatérale avec ces derniers.

*Ad paragraphe 1.e)*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale assure la désignation des ICE situées sur le territoire luxembourgeois. Cette désignation ne peut se faire qu'après accord, premièrement, du Ministre ayant dans ses attributions le secteur respectif, et deuxièmement, des Etats membres susceptibles d'être affectés par l'infrastructure en question.

*Ad paragraphe 1.f)*

Suite à la désignation d'une ICE sur base de la procédure consultative entre les Etats membres concernés, stipulée à l'article 4, paragraphe 2 de la directive 2008/114/CE, le Haut-Commissariat à la Protection nationale informe le propriétaire ou opérateur public ou privé de l'infrastructure située sur le territoire luxembourgeois de cette décision.

*Ad paragraphe 1.g)*

Cette disposition répond à l'article 4, paragraphe 4 de la directive 2008/114/CE, qui impose aux Etats membres d'informer la Commission européenne à intervalles réguliers du nombre d'ICE désignés sur le territoire d'un Etat membre.

*Ad paragraphe 1.h)*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale accorde une attention particulière à la confidentialité des informations sensibles relatives à la protection des ICE.

*Ad paragraphe 1.i)*

En cas de désignation d'une ICE située sur le territoire national, le Haut-Commissariat à la Protection nationale est tenu de réaliser une évaluation de la menace pesant sur le sous-secteur d'ICE en cause endéans un an. En outre, les risques et menaces identifiés dans chacun des secteurs d'ICE pour lesquels une infrastructure critique située sur le territoire national a été désignée comme ICE, sont à rapporter à la Commission européenne tous les deux ans.

*Ad article 5*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale veille à l'élaboration voire l'existence d'un plan de sécurité (PSO) ou de mesures équivalentes pour chaque ICE située sur le territoire national. L'annexe III du projet de règlement grand-ducal définit la procédure d'élaboration du PSO.

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale veille au réexamen du PSO dans un délai d'un an à compter de la désignation de l'infrastructure en cause comme ICE, ou dans un autre délai notifié à la Commission européenne.

*Ad article 6*

Chaque propriétaire ou opérateur d'une infrastructure désignée comme ICE est tenu de nommer un correspondant pour la sécurité respectivement de créer un poste équivalent.

Afin d'assurer un échange d'information cohérent sur les risques auxquels une ICE peut être exposée, de même que sur les bonnes pratiques et méthodes en matière de protection des infrastructures critiques, un mécanisme de communication approprié devra être mis en place entre le correspondant pour la sécurité, le ministère ayant dans ses attributions le secteur concerné et le Haut-Commissariat à la Protection nationale.

*Ad article 7*

L'exécution du projet de règlement grand-ducal en question relève de la responsabilité du Premier ministre, Ministre d'Etat, ainsi que des ministres ayant dans leurs attributions les secteurs de l'énergie et des transports.

\*

**DIRECTIVE 2008/114/CE DU CONSEIL**

**du 8 décembre 2008**

**concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 308,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis de la Banque centrale européenne <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) En juin 2004, le Conseil européen a demandé qu'une stratégie globale de protection des infrastructures critiques soit élaborée. En réponse, la Commission a adopté, le 20 octobre 2004, une communication intitulée «Protection des infrastructures critiques dans le cadre de la lutte contre le terrorisme», dans laquelle elle a proposé des mesures en vue de renforcer la prévention, la préparation et la réponse de l'Union européenne face aux attaques terroristes contre des infrastructures critiques.
- (2) Le 17 novembre 2005, la Commission a adopté un *Livre vert sur un programme européen de protection des infrastructures critiques*, présentant différents scénarios pour la mise en place de ce programme et du réseau d'alerte concernant les infrastructures critiques. Les réponses à ce livre vert ont mis en exergue la valeur ajoutée d'un cadre communautaire en matière de protection des infrastructures critiques. La nécessité de renforcer la capacité de protection des infrastructures critiques en Europe et de réduire les vulnérabilités de ces infrastructures a été reconnue. L'importance des principes clés de subsidiarité, de proportionnalité et de complémentarité ainsi que du dialogue avec les acteurs concernés a été soulignée.
- (3) En décembre 2005, le Conseil «Justice et affaires intérieures» a demandé à la Commission de présenter une proposition de programme européen de protection des infrastructures critiques (EPCIP) et a décidé que ce programme devait être fondé sur une approche tous risques conjuguée avec la priorité donnée à la lutte contre la menace terroriste. Cette approche tient compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques et des catastrophes naturelles dans le processus de protection des infrastructures critiques, mais donne la priorité à la menace terroriste.

(4) En avril 2007, le Conseil a adopté des conclusions sur l'EPCIP, dans lesquelles il souligne que c'est aux États membres qu'incombe en dernier ressort la gestion de dispositifs de protection des infrastructures critiques sur leur territoire national, tout en se félicitant des efforts déployés par la Commission en vue d'élaborer une procédure à l'échelle européenne aux fins du recensement et de la désignation des infrastructures critiques européennes (ICE) ainsi que de l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

(5) La présente directive constitue la première étape d'une approche progressive visant à recenser et désigner les ICE, ainsi qu'à évaluer la nécessité d'améliorer leur protection. Cette directive se concentre sur le secteur de l'énergie et sur celui des transports, et devrait être réexaminée en vue d'en évaluer les effets et d'apprécier la nécessité d'inclure d'autres secteurs dans son champ d'application, notamment le secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC).

(6) La responsabilité de la protection des infrastructures critiques européennes incombe essentiellement et en dernier ressort aux États membres et aux propriétaires/opérateurs de ces infrastructures.

(7) Il existe un certain nombre d'infrastructures critiques dans la Communauté, dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact transfrontalier significatif. Il pourrait s'agir d'effets intersectoriels transfrontaliers résultant des dépendances entre infrastructures interconnectées. Il convient de recenser ces ICE et de les désigner comme telles selon une procédure commune. L'évaluation des impératifs de sécurité concernant ces infrastructures devrait être effectuée selon des critères minimaux communs. Les programmes bilatéraux de coopération entre États membres dans le domaine de la protection des infrastructures critiques constituent un moyen bien établi et efficace de protéger les infrastructures critiques transfrontalières. L'EPCIP devrait s'appuyer sur cette forme de coopération. Les informations relatives à la désignation d'une infrastructure donnée comme ICE devraient recevoir un niveau de classification approprié, conformément à la législation communautaire et nationale applicable.

<sup>(1)</sup> Avis du Parlement européen du 10 juillet 2007 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> JO C 116 du 26.5.2007, p. 1.

- (8) Dans la mesure où différents secteurs possèdent une expérience, une expertise et des exigences particulières en matière de protection des infrastructures critiques, il convient d'élaborer et de mettre en œuvre une approche communautaire dans ce domaine, en tenant compte des spécificités et des mesures sectorielles existantes, notamment celles en vigueur au niveau communautaire, national ou régional, y compris où il existe déjà des accords transfrontaliers d'assistance mutuelle entre propriétaires/opérateurs d'infrastructures critiques. Compte tenu du rôle très important joué par le secteur privé dans la surveillance et la gestion des risques, la planification de la continuité de l'exploitation et la reprise d'activité après une catastrophe, l'approche communautaire doit encourager une participation pleine et entière de ce secteur.
- (9) En ce qui concerne le secteur de l'énergie, et plus particulièrement les procédés de production et de transport de l'électricité (en ce qui concerne la fourniture d'électricité), il est entendu que, lorsque cela est jugé nécessaire, la production d'électricité peut englober les éléments des centrales nucléaires servant au transport de l'électricité, tout en excluant les éléments strictement nucléaires, qui relèvent de la réglementation pertinente en matière nucléaire, notamment les traités et le droit communautaire.
- (10) La présente directive complète les mesures sectorielles existant au niveau communautaire et dans les États membres. Dans les cas où des mécanismes communautaires sont déjà en place, ils devraient continuer à être utilisés et ainsi à contribuer à la mise en œuvre globale de la présente directive. Il y a lieu d'éviter les doubles emplois, voire les contradictions, entre différents actes ou différentes dispositions.
- (11) Toutes les ICE désignées comme telles devraient être dotées de plans de sécurité d'opérateurs (PSO) ou de mesures équivalentes comportant un recensement des points importants, une évaluation des risques, ainsi que l'identification, la sélection et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des procédures. Afin d'éviter des travaux inutiles ou les doubles emplois, chaque État membre devrait en premier lieu établir si les propriétaires/opérateurs d'ICE désignées comme telles disposent de PSO ou de mesures similaires. En l'absence de tels plans, chaque État membre devrait prendre les dispositions nécessaires afin que des mesures appropriées soient prévues. Il appartient à chaque État membre de décider de la forme d'action la plus opportune en ce qui concerne l'établissement de PSO.
- (12) Les mesures, principes et orientations, y compris des mesures communautaires, ainsi que les programmes de coopération bilatéraux et/ou multilatéraux qui prévoient un plan similaire ou équivalent à un PSO ou la présence d'un correspondant pour la sécurité ou d'une personne ayant une fonction équivalente, devraient être réputés satisfaire aux obligations imposées par la présente directive en ce qui concerne respectivement le PSO ou la présence d'un correspondant pour la sécurité.
- (13) Des correspondants pour la sécurité devraient être désignés pour chaque ICE désignée comme telle afin de faciliter la coopération et la communication avec les autorités nationales compétentes en matière de protection des infrastructures critiques. Afin d'éviter des travaux inutiles ou les doubles emplois, chaque État membre devrait en premier lieu établir si les propriétaires/opérateurs d'ICE désignées comme telles disposent déjà d'un correspondant pour la sécurité ou d'un équivalent. En l'absence d'un correspondant, chaque État membre devrait prendre les dispositions nécessaires afin que des mesures appropriées soient prévues. Il appartient à chaque État membre de décider de la forme d'action la plus opportune en ce qui concerne la désignation de correspondants pour la sécurité.
- (14) Une détermination efficace des risques, des menaces et des vulnérabilités dans les différents secteurs exige une communication à la fois entre les propriétaires ou opérateurs d'ICE et les États membres, et entre les États membres et la Commission. Chaque État membre devrait recueillir des informations sur les ICE qui se trouvent sur son territoire. La Commission devrait recevoir des informations génériques des États membres sur les risques, menaces et vulnérabilités qui existent dans les secteurs où ont été recensées des ICE, y compris, le cas échéant, des informations sur les améliorations pouvant éventuellement être apportées aux ICE et les éventuelles dépendances intersectorielles, qui pourraient au besoin servir de base à l'élaboration de propositions spécifiques de la Commission en vue d'améliorer la protection des ICE.
- (15) Afin de faciliter l'amélioration de la protection des ICE, des méthodes communes de recensement et de désignation des risques, menaces et vulnérabilités touchant les points d'infrastructure peuvent être définies.
- (16) Il y a lieu de donner aux propriétaires/opérateurs d'ICE accès, principalement par l'intermédiaire des autorités compétentes des États membres, aux bonnes pratiques et méthodes en matière de protection des infrastructures critiques.
- (17) Une protection efficace des ICE exige une communication, une coordination et une coopération au niveau national et au niveau communautaire. Le meilleur moyen d'y parvenir consiste à désigner des points de contact pour la protection des infrastructures critiques européennes (ci-après dénommés «points de contact PICE»), dans chaque État membre, chargés de coordonner les questions européennes liées à la protection de ces infrastructures au niveau national, ainsi qu'avec les autres États membres et la Commission.

- (18) Afin de développer les mesures de protection des infrastructures critiques européennes dans les domaines qui requièrent un certain degré de confidentialité, il convient de veiller à ce qu'un échange d'informations cohérent et sûr s'effectue dans le cadre de la présente directive. Il est important que les règles de confidentialité prévues par le droit national applicable ou le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission <sup>(1)</sup> soient appliquées aux informations spécifiques sur des points d'infrastructure critique qui pourraient être utilisées pour planifier et mettre en œuvre des actions visant à entraîner des conséquences inacceptables pour les installations concernées. Les informations classifiées devraient être protégées conformément à la législation communautaire et nationale applicable. Chaque État membre et la Commission devraient respecter la classification de sécurité attribuée à un document par son émetteur.
- (19) Le partage des informations sur les ICE devrait s'effectuer dans un climat de confiance et de sécurité. Le partage des informations exige en effet une relation de confiance dans laquelle les entreprises et organisations savent que leurs données sensibles et confidentielles seront suffisamment protégées.
- (20) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir l'instauration d'une procédure de recensement et de désignation des ICE et la définition d'une approche commune pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (21) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article premier

##### Objet

La présente directive établit une procédure de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, ci-après

<sup>(1)</sup> JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

dénommées «ICE», ainsi qu'une approche commune pour évaluer la nécessité d'améliorer leur protection, afin de contribuer à la protection des personnes.

#### Article 2

##### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «infrastructure critique»: un point, système ou partie de celui-ci, situé dans les États membres, qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact significatif dans un État membre du fait de la défaillance de ces fonctions;
- b) «infrastructure critique européenne» ou «ICE»: une infrastructure critique située dans les États membres dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux États membres au moins. L'importance de cet impact est évaluée en termes de critères intersectoriels. Cela inclut les effets résultant des dépendances intersectorielles par rapport à d'autres types d'infrastructures;
- c) «analyse de risques»: examen des scénarios de menace pertinents destiné à évaluer les vulnérabilités d'infrastructures critiques et les impacts potentiels de leur arrêt ou destruction;
- d) «informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques»: les informations sur une infrastructure critique qui, en cas de divulgation, pourraient être utilisées pour planifier et mettre en œuvre des actions visant à provoquer l'arrêt ou la destruction d'installations d'infrastructures critiques;
- e) «protection»: l'ensemble des activités visant à garantir le bon fonctionnement, la continuité et l'intégrité d'une infrastructure critique afin de prévenir, d'atténuer ou de neutraliser une menace, un risque ou une vulnérabilité;
- f) «propriétaires/opérateurs d'ICE»: les entités responsables des investissements relatifs à / de la gestion quotidienne d'un point, d'un système ou d'une partie de celui-ci, désigné comme ICE en vertu de la présente directive.

#### Article 3

##### Recensement des ICE

1. Conformément à la procédure prévue à l'annexe III, chaque État membre recense les ICE potentielles qui satisfont à la fois aux critères intersectoriels et sectoriels et qui répondent aux définitions énoncées à l'article 2, points a) et b).

La Commission peut, à leur demande, aider les États membres à recenser les ICE potentielles.

La Commission peut attirer l'attention des États membres concernés sur l'existence d'infrastructures critiques potentielles dont on pourrait considérer qu'elles satisfont aux critères pour être désignées comme ICE.

Il appartiendra à chaque État membre et à la Commission de poursuivre en permanence le recensement des ICE potentielles.

2. Les critères intersectoriels visés au paragraphe 1<sup>er</sup> sont notamment les suivants:

- a) le nombre de victimes (nombre potentiel de morts ou de blessés);
- b) l'incidence économique (ampleur des pertes économiques et/ou de la dégradation de produits ou de services, y compris l'incidence potentielle sur l'environnement);
- c) incidence sur la population (incidence sur la confiance de la population, souffrances physiques et perturbation de la vie quotidienne, y compris disparition de services essentiels).

Les seuils des critères intersectoriels sont fondés sur la gravité de l'impact de l'arrêt ou de la destruction d'une infrastructure donnée. Les seuils précis applicables aux critères intersectoriels sont établis au cas par cas par les États membres concernés par une infrastructure critique donnée. Chaque État membre notifie chaque année à la Commission le nombre d'infrastructures par secteur pour lesquelles les seuils relatifs aux critères intersectoriels ont fait l'objet de discussions.

Les critères sectoriels tiennent compte des caractéristiques des différents secteurs d'ICE.

La Commission élabore, avec les États membres, des lignes directrices concernant l'application des critères intersectoriels et sectoriels et des seuils approximatifs à utiliser pour recenser les ICE. Ces critères font l'objet d'une classification. L'utilisation de telles lignes directrices est laissée à l'appréciation des États membres.

3. Les secteurs retenus pour la mise en œuvre de la présente directive sont ceux de l'énergie et des transports. Les sous-secteurs sont répertoriés à l'annexe I.

À l'occasion du réexamen de la présente directive prévu à l'article 11, de nouveaux secteurs peuvent, si cela s'avère opportun, être retenus pour la mise en œuvre de la présente directive. Il y a lieu d'accorder la priorité au secteur TIC.

#### Article 4

##### Désignation des ICE

1. Chaque État membre informe les autres États membres susceptibles d'être affectés considérablement par une ICE potentielle de l'existence de cette infrastructure et des raisons de sa désignation en tant qu'ICE potentielle.

2. Chaque État membre sur le territoire duquel est située une ICE potentielle engage des discussions bilatérales et/ou multilatérales avec les États membres susceptibles d'être affectés considérablement par ladite ICE potentielle. La Commission peut prendre part à ces discussions mais elle n'aura pas accès aux informations précises qui permettraient d'identifier sans équivoque une infrastructure déterminée.

Un État membre qui a des raisons de croire qu'il pourrait être affecté considérablement par une ICE potentielle mais qui n'a pas été identifiée comme telle par l'État membre sur le territoire duquel cette infrastructure est située peut faire part à la Commission de son souhait d'engager des discussions bilatérales et/ou multilatérales sur ce sujet. La Commission communique sans tarder ce souhait à l'État membre sur le territoire duquel l'ICE potentielle est située et œuvre pour faciliter un accord entre les parties.

3. L'État membre sur le territoire duquel se situe une ICE potentielle la désigne en tant qu'ICE après accord entre cet État membre et les États membres qui sont susceptibles d'être affectés considérablement par l'infrastructure.

L'accord de l'État membre sur le territoire duquel se situe l'infrastructure à désigner comme ICE est requis.

4. L'État membre sur le territoire duquel se situe une ICE désignée comme telle informe chaque année la Commission du nombre d'ICE désignées comme telles par secteur et du nombre d'États membres concernés par chacune d'entre elles. Seuls les États membres qui sont susceptibles d'être affectés considérablement par une ICE sont en possession des informations permettant de l'identifier.

5. L'État membre sur le territoire duquel l'ICE est située informe le propriétaire/opérateur de l'infrastructure de la désignation de celle-ci comme ICE. Les informations relatives à la désignation d'une infrastructure comme ICE reçoivent un niveau de classification approprié.

6. Le processus de recensement et de désignation des ICE en application de l'article 3 et du présent article est mené à terme au plus tard le 12 janvier 2011 et fait l'objet d'un réexamen régulier.

#### Article 5

##### Plans de sécurité d'opérateur

1. La procédure d'élaboration du plan de sécurité d'opérateur, ci-après dénommé «PSO», recense les différents points de l'ICE, ainsi que les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en œuvre pour leur protection. Le contenu minimum d'un PSO ICE est exposé à l'annexe II.

2. Chaque État membre apprécie si chaque infrastructure classée comme ICE établie sur son territoire est dotée d'un PSO ou a mis en place des mesures équivalentes répondant aux points figurant à l'annexe II. Si un État membre estime qu'un PSO ou une mesure équivalente existe et est mis à jour régulièrement, aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

3. Si un État membre constate qu'un PSO ou une mesure équivalente n'a pas été élaboré, il prend toutes les dispositions qu'il juge appropriées pour que soit établi un tel PSO ou un plan équivalent répondant aux points figurant à l'annexe II.

Chaque État membre s'assure qu'un PSO ou une mesure équivalente est établi et que, dans un délai d'un an à compter de la désignation de l'infrastructure critique comme ICE, il fait l'objet d'un réexamen. Ce délai peut être prorogé dans des circonstances exceptionnelles, avec l'accord de l'autorité compétente de l'État membre et avec notification à la Commission.

4. Lorsque des dispositions en matière de vérification ou de surveillance sont déjà applicables à une ICE, ces dispositions ne sont pas affectées par le présent article, et la surveillance prévue par ces dispositions est assurée par l'autorité compétente de l'État membre visée au présent article.

5. Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent un plan similaire ou équivalent à un PSO et le contrôle de ce plan par l'autorité compétente, ou font référence à la nécessité de disposer d'un tel plan et d'exercer un tel contrôle, sont respectées, toutes les obligations incombant aux États membres en vertu du présent article ou adoptées en application de celui-ci, sont également réputées respectées. Les lignes directrices relatives à la mise en œuvre visées à l'article 3, paragraphe 2, comportent une liste indicative de ces mesures.

#### Article 6

##### Correspondants pour la sécurité

1. Le correspondant pour la sécurité exerce la fonction de point de contact pour les questions liées à la sécurité entre le

propriétaire/opérateur de l'ICE et l'autorité compétente de l'État membre.

2. Chaque État membre apprécie si chaque infrastructure classée comme ICE établie sur son territoire est dotée d'un correspondant pour la sécurité ou d'un équivalent. Si un État membre constate qu'un tel correspondant pour la sécurité est en place ou qu'une fonction équivalente existe, aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

3. Si un État membre constate que, pour une ICE désignée comme telle, il n'y a pas de correspondant pour la sécurité ou d'équivalent, il prend toutes les dispositions qu'il juge appropriées pour qu'un tel correspondant ou personne exerçant une fonction équivalente soit désigné.

4. Chaque État membre met en œuvre un mécanisme de communication approprié entre l'autorité compétente de l'État membre et le correspondant pour la sécurité ou la personne occupant un poste équivalent, dans le but d'échanger les informations utiles concernant les risques et les menaces identifiés qui pèsent sur l'ICE concernée. Ce mécanisme de communication s'exerce sans préjudice des obligations nationales applicables en matière d'accès aux informations sensibles et classifiées.

5. Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent la présence d'un correspondant pour la sécurité ou d'un poste équivalent, ou font référence à la nécessité d'une telle présence, sont respectées, toutes les obligations incombant aux États membres en vertu du présent article ou adoptées en application de celui-ci, sont également réputées respectées. Les lignes directrices relatives à la mise en œuvre, visées à l'article 3, paragraphe 2, comportent une liste indicative de ces mesures.

#### Article 7

##### Rapports

1. Chaque État membre réalise une évaluation de la menace pesant sur les sous-secteurs d'ICE dans un délai d'un an à compter de la désignation d'une infrastructure critique située sur son territoire comme ICE au sein de ces sous-secteurs.

2. Chaque État membre présente à la Commission, tous les deux ans, des données génériques synthétisées sur les types de risques, menaces et vulnérabilités rencontrés dans chacun des secteurs d'ICE comptant une ICE désignée comme telle, conformément à l'article 4, et située sur son territoire.

Un modèle commun de rapport peut être élaboré par la Commission, en coopération avec les États membres.

Chaque rapport reçoit le niveau de classification jugé nécessaire par l'État membre qui l'a émis.

3. Sur la base du rapport visé au paragraphe 2, la Commission et les États membres apprécient secteur par secteur s'il y a lieu d'envisager des mesures de protection supplémentaires au niveau communautaire pour les infrastructures critiques européennes. Ce processus d'évaluation se déroule à l'occasion du réexamen de la présente directive prévu à l'article 11.

4. Des lignes directrices communes pour les méthodes d'analyse des risques touchant les ICE peuvent être élaborées par la Commission, en coopération avec les États membres. L'utilisation de telles lignes directrices est laissée à l'appréciation des États membres.

#### Article 8

##### **Soutien de la Commission aux ICE**

La Commission soutient, par l'intermédiaire de l'autorité compétente de l'État membre, les propriétaires ou opérateurs d'ICE désignées comme telles en leur donnant accès aux bonnes pratiques et méthodes existantes ainsi qu'en facilitant la formation et l'échange d'informations sur les nouvelles évolutions techniques liées à la protection des infrastructures critiques.

#### Article 9

##### **Informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques européennes**

1. Toute personne traitant des informations classifiées en application de la présente directive pour le compte d'un État membre ou de la Commission est soumise à une enquête de sûreté adéquate.

Les États membres, la Commission et les instances de surveillance compétentes veillent à ce que les informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques européennes communiquées à d'autres États membres ou à la Commission ne soient pas utilisées à d'autres fins que la protection de ces infrastructures.

2. Le présent article s'applique aussi aux informations échangées oralement durant les réunions au cours desquelles des questions sensibles sont examinées.

#### Article 10

##### **Points de contact pour la protection des infrastructures critiques européennes**

1. Chaque État membre désigne un point de contact pour la protection des infrastructures critiques européennes (ci-après dénommé «point de contact PICE»).

2. Ce point de contact PICE coordonne les questions liées à la protection des infrastructures critiques européennes tant à l'intérieur de l'État membre qu'avec les autres États membres et la Commission. La désignation d'un point de contact PICE ne fait pas obstacle à ce que d'autres autorités d'un État membre soient associées aux questions relatives à la protection des infrastructures critiques européennes.

#### Article 11

##### **Réexamen**

Un réexamen de la présente directive commencera le 12 janvier 2012.

#### Article 12

##### **Mise en œuvre**

Les États membres adoptent les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 12 janvier 2011. Ils en informent immédiatement la Commission et lui communiquent le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre celles-ci et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

#### Article 13

##### **Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

#### Article 14

##### **Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 8 décembre 2008.

Par le Conseil

Le président

B. KOUCHNER

## ANNEXE I

## Liste des secteurs d'ICE

Secteur	Sous-secteurs	
I Énergie	1. Électricité	Infrastructures et installations permettant la production et le transport d'électricité, en ce qui concerne la fourniture d'électricité
	2. Pétrole	Production pétrolière, raffinage, traitement, stockage et distribution par oléoducs
	3. Gaz	Production gazière, raffinage, traitement, stockage et distribution par gazoducs Terminaux GNL
II Transports	4. Transports par route 5. Transport ferroviaire 6. Transport aérien 7. Navigation intérieure 8. Transport hauturier et transport maritime à courte distance (cabotage) et ports	

Le recensement des infrastructures critiques pouvant être désignées comme ICE est effectué par les États membres conformément à l'article 3. Par conséquent, la liste des secteurs d'infrastructures ne génère pas en soi une obligation générale de désigner une ICE dans chaque secteur.

## ANNEXE II

## PROCÉDURE D'ÉLABORATION DU PSO ICE

Le PSO recense les points de l'infrastructure critique, ainsi que les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en œuvre pour leur protection. La procédure d'élaboration du PSO ICE comprendra au moins:

1. le recensement des points d'infrastructure importants;
2. la conduite d'une analyse de risques fondée sur les principaux scénarios de menace, les vulnérabilités de chaque point d'infrastructure et les impacts potentiels, et
3. l'identification, la sélection et la désignation par ordre de priorité des contre-mesures et des procédures en établissant une distinction entre:
  - les mesures de sécurité permanentes, qui précisent les investissements et les moyens nécessaires en matière de sûreté qui sont susceptibles d'être utilisés en toutes circonstances. Cette catégorie contiendra des informations relatives aux mesures générales, par exemple les mesures techniques (y compris l'installation de moyens de détection, de contrôle d'accès, de protection et de prévention), aux mesures de nature organisationnelle (y compris des procédures d'alerte et de gestion de crise), aux mesures de contrôle et de vérification; aux communications; à la sensibilisation et à la formation, ainsi qu'à la sécurité des systèmes d'information;
  - des mesures de sécurité graduées, qui peuvent être déclenchées en fonction de différents niveaux de menace.

## ANNEXE III

**Procédure applicable en ce qui concerne le recensement par les États membres des infrastructures critiques pouvant être désignées parmi les ICE au titre de l'article 3**

L'article 3 exige que chaque État membre recense les infrastructures critiques pouvant être désignées comme ICE. Cette procédure est mise en œuvre par chaque État membre en respectant la série d'étapes consécutives reprises ci-après.

L'ICE potentielle qui ne satisfait pas aux exigences de l'une des étapes successives ci-après est considérée comme «non ICE» et est exclue de la procédure. L'ICE potentielle qui répond aux définitions est soumise aux étapes suivantes de la présente procédure.

**Étape 1**

Chaque État membre applique les critères sectoriels afin d'opérer une première sélection parmi les infrastructures critiques existant au sein d'un secteur.

**Étape 2**

Chaque État membre applique la définition des infrastructures critiques visée à l'article 2, point a), à l'ICE potentielle recensée lors de l'étape 1.

La gravité de l'impact sera déterminée par application des méthodes nationales de recensement des infrastructures critiques ou sur la base des critères intersectoriels, à l'échelon national approprié. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

**Étape 3**

Chaque État membre applique l'élément transfrontalier de la définition d'ICE visée à l'article 2, point b), à l'ICE potentielle qui a franchi les deux premières étapes de la procédure. Si l'ICE potentielle répond à la définition, elle est soumise à l'étape suivante de la procédure. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

**Étape 4**

Chaque État membre applique les critères intersectoriels aux ICE potentielles restantes. Les critères intersectoriels tiennent compte des éléments suivants: la gravité de l'impact et, pour les infrastructures qui offrent un service essentiel, l'existence de solutions de remplacement, ainsi que la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité. Les ICE potentielles qui ne répondent pas aux critères intersectoriels ne seront pas considérées comme étant des ICE.

L'identification des ICE potentielles qui franchissent toutes les étapes de cette procédure n'est communiquée qu'aux États membres susceptibles d'être affectés considérablement par lesdites infrastructures.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6281/01

N° 6281<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

## PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

**portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du  
8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation  
des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évalua-  
tion de la nécessité d'améliorer leur protection**

\* \* \*

### AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(31.1.2012)

Par dépêche du 2 mai 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique, qu'il a élaboré. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles ainsi que du texte de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection. A la demande du Conseil d'Etat en date du 19 mai 2011, un tableau de concordance entre la directive à transposer et le projet de règlement grand-ducal lui a été transmis par dépêche du 10 juin 2011.

La lettre de saisine a insisté sur un traitement prioritaire du projet „étant donné que le délai de transposition de la directive précitée est venu à échéance en date du 12 janvier 2011 et que le Luxembourg fait l'objet d'une procédure en manquement pour non-transposition“.

En date du 14 décembre 2011, le Conseil d'Etat a eu un échange de vues avec un groupe d'experts délégué par le Premier Ministre, Ministre d'Etat, sur le contenu du projet de règlement sous avis.

\*

### CONSIDERATIONS GENERALES

Dans le cadre d'une démarche européenne entamée en 2004, les autorités de l'Union européenne visent à mettre en place un programme européen de protection des infrastructures critiques afin de renforcer la capacité de protection de ces infrastructures. La directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008, susmentionnée, concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection, constitue une première étape dans cette approche, qui tiendra compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques, des catastrophes naturelles et prioritairement de la menace terroriste. Actuellement, la directive porte sur les secteurs des transports et de l'énergie. Toutefois, les autorités européennes envisagent une extension à d'autres domaines.

Le caractère critique d'une installation s'apprécie au regard du nombre potentiel des victimes (morts et blessés), de l'incidence économique (ampleur des pertes économiques ou de la dégradation des produits ou services, y compris l'incidence potentielle sur l'environnement), de l'incidence sur la population (incidence sur la confiance de la population, souffrances physiques et perturbations de la vie quotidienne, y compris la disparition des services essentiels). La directive à transposer se limite aux infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire des infrastructures dont l'absence ou la perturbation du fonctionnement normal suite à un arrêt ou une destruction auraient un effet considérable sur deux Etats membres aux moins, soit en principe l'Etat d'implantation ainsi qu'un autre Etat de l'Union, probablement voisin du premier.

Aux termes de la directive, chaque Etat membre est obligé de recenser les infrastructures critiques européennes (ICE). La définition que la directive donne des ICE montre que les Etats membres doivent en fait d'abord procéder au recensement des infrastructures critiques sur leur territoire et déterminer ensuite si leur arrêt ou leur destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins.

Il ne s'agit donc pas d'apprécier l'impact causé par la destruction éventuelle de l'infrastructure, mais celui engendré par la perturbation, voire l'arrêt de fonctionnement de celle-ci. Il faudra ensuite que ce non-fonctionnement ait un impact considérable au-delà des frontières pour au moins un Etat membre, dans l'hypothèse où l'Etat membre, sur le territoire duquel l'infrastructure est située, est lui-même touché considérablement par la défaillance de l'ICE.

Il résulte de l'exposé des motifs ainsi que des déclarations des experts gouvernementaux formulées lors de l'entrevue précitée du 14 décembre 2011, que l'étude menée par le Haut-commissariat à la protection nationale révèle qu'aucune ICE n'existe sur le territoire national en ce qui concerne les secteurs de l'énergie et des transports, qui sont les seuls visés par la directive qu'il s'agit de transposer. La transposition effectuée par le projet de règlement grand-ducal constitue donc un exercice purement formel sans impact pratique.

D'après le projet, le Haut-commissariat à la protection nationale est l'autorité compétente. Or, en l'absence d'un statut légal de cet organe, le Conseil d'Etat éprouve de sérieuses difficultés pour admettre que le Haut-commissariat dispose des compétences légales comportant l'autorité juridique nécessaire pour donner plein effet aux obligations résultant de la directive à transposer. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à son avis du 22 novembre 2011 (projet de loi portant sur le Mémoire d'accord concernant la coopération dans le domaine de la gestion des crises pouvant avoir des conséquences transfrontalières entre le Royaume de Belgique, le Royaume des Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg, signé à Luxembourg, le 1er juin 2006; doc. parl. n° 6335) dans lequel il faisait état du fait que le Haut-commissariat à la protection nationale bénéficie de plus en plus de compétences, sans que pour autant son statut juridique soit précisé et que son cadre du personnel soit défini.

Compte tenu du fait que la directive à transposer ne constitue qu'une première étape, et qu'elle doit être étendue progressivement à d'autres secteurs, notamment ceux des technologies de l'information et de la communication, le Conseil d'Etat recommande au Gouvernement d'accorder un haut rang de priorité à l'élaboration du projet de loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale.

En attendant la mise en place d'un cadre légal propre au Haut-commissariat à la protection nationale, le projet de règlement soumis est pris en application de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports. Le Conseil d'Etat relève que l'article 1er de cette loi prévoit la consultation des chambres professionnelles concernées. Comme il ne ressort pas du dossier soumis au Conseil d'Etat que les avis des chambres professionnelles aient été demandés en l'occurrence dans leurs avis, le règlement risque *ab initio* la sanction prévue à l'article 95 de la Constitution.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

Pour ce qui est plus particulièrement de l'article 4, le Conseil d'Etat, renvoyant à ce qu'il a relevé plus haut, estime que le Haut-commissariat à la protection nationale ne dispose pas d'une personnalité juridique qui permettrait d'en faire l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer. Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, ce sera donc le ministre dont relève celui-ci, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, auquel il faudra confier ce rôle, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

Les autres articles ne comportent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 31 janvier 2012.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*La Vice-Présidente,*  
Viviane ECKER

6281/02

N° 6281<sup>2</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

## PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

**portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du  
8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation  
des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évalua-  
tion de la nécessité d'améliorer leur protection**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Prise de position du Gouvernement</i>	
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (3.2.2012).....	2
2) Texte du projet de règlement grand-ducal.....	2
3) Exposé des motifs .....	7
4) Commentaire des articles .....	9
5) Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.....	12
6) Tableau de concordance .....	20
7) Avis du Conseil d'Etat (31.1.2012) .....	20
8) Avis de la Chambre des Métiers (5.1.2012).....	22
9) Avis de la Chambre de Commerce (10.1.2012) .....	23

\*

**DEPECHE DE LA MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT  
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(3.2.2012)

Monsieur le Président,

A la demande de Monsieur le Premier Ministre, Ministre d'Etat, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe les avis du Conseil d'Etat, de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Commerce sur le projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

Je vous joins, à toutes fins utiles, le texte du projet de règlement grand-ducal (*préambule adapté par rapport à la version initiale*) avec son exposé des motifs, le commentaire des articles et le texte de la directive 2008/114/CE. L'avis de la Haute Corporation ne comporte pas d'observations qui auraient nécessité une modification du texte initial, qui vous a été transmis par ma lettre du 2 mai 2011.

Monsieur le Premier Ministre, Ministre d'Etat aimerait relever que le Gouvernement tiendra compte de la recommandation du Conseil d'Etat de doter le Haut-Commissariat à la Protection nationale d'un statut légal. A l'heure actuelle, ce dernier fonctionne sur base du règlement grand-ducal du 25 octobre 1963 concernant l'organisation générale de la protection nationale. Le Gouvernement envisage de saisir le Conseil d'Etat et la Chambre des Députés dans les meilleurs délais d'un projet de loi relative à la Protection nationale qui vise, entre autres, à créer un soubassement légal pour le Haut-Commissariat à la Protection nationale.

Etant donné que le délai de transposition de la directive 2008/114/CE est venu à échéance en date du 12 janvier 2011 et que la Commission européenne a adressé le 24 novembre 2011 un avis motivé au Luxembourg pour non-transposition dans les délais de la directive, Monsieur le Premier Ministre, Ministre d'Etat, demande à la Conférence des Présidents de bien vouloir marquer son assentiment au projet de règlement grand-ducal élargé dans les meilleurs délais. Il a été indiqué à la Commission européenne que le texte de transposition serait mis en vigueur avant le 1er mars 2012.

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

*La Ministre aux Relations  
avec le Parlement,*  
Octavie MODERT

\*

**TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL**

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

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports;

Vu la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

Sur le rapport de Notre Premier Ministre, Ministre d'Etat, de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1er.– *Objet***

Le règlement grand-ducal a pour objet d'établir une procédure de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, ci-après dénommées „ICE“.

**Art. 2.– *Champ d'application***

Le règlement grand-ducal s'applique aux secteurs de l'énergie et des transports avec leurs sous-secteurs respectifs définis à l'annexe I.

**Art. 3.– *Définitions***

Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par:

- a) „infrastructure critique“: un point, système ou partie de celui-ci, situé dans les Etats membres de l'Union européenne, qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact significatif dans un Etat membre du fait de la défaillance de ces fonctions;
- b) „infrastructure critique européenne“ ou „ICE“: une infrastructure critique située dans les Etats membres de l'Union européenne dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins. L'importance de cet impact est évaluée en termes de critères intersectoriels. Cela inclut les effets résultant des dépendances intersectorielles par rapport à d'autres types d'infrastructures;
- c) „analyse de risques“: examen des scénarios de menace pertinents destiné à évaluer les vulnérabilités d'infrastructures critiques et les impacts potentiels de leur arrêt ou destruction;
- d) „informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques“: les informations sur une infrastructure critique qui, en cas de divulgation, pourraient être utilisées pour planifier et mettre en oeuvre des actions visant à provoquer l'arrêt ou la destruction d'installations d'infrastructures critiques;
- e) „protection“: l'ensemble des activités visant à garantir le bon fonctionnement, la continuité et l'intégrité d'une infrastructure critique afin de prévenir, d'atténuer ou de neutraliser une menace, un risque ou une vulnérabilité;
- f) „propriétaires ou opérateurs d'infrastructures critiques européennes“: les entités responsables des investissements relatifs à ou de la gestion quotidienne d'un point, d'un système ou d'une partie de celui-ci, désigné comme ICE;
- g) „critères intersectoriels“: le nombre de victimes (nombre potentiel de morts ou de blessés); l'incidence économique (ampleur des pertes économiques et/ou de la dégradation de produits ou de services, y compris l'incidence potentielle sur l'environnement); l'incidence sur la population (incidence sur la confiance de la population, souffrances physiques et perturbation de la vie quotidienne, y compris disparition de services essentiels). Les seuils des critères intersectoriels sont fondés sur la gravité de l'impact de l'arrêt ou de la destruction d'une infrastructure donnée;
- h) „critères sectoriels“: critères techniques ou fonctionnels qui tiennent compte des caractéristiques des différents secteurs.

**Art. 4.– *Recensement et désignation des ICE***

(1) Sur le plan national, le Haut-Commissariat à la Protection nationale (HCPN), placé sous l'autorité du Premier Ministre, Ministre d'Etat, est l'autorité compétente et le point de contact en matière de protection des ICE. Dans l'accomplissement de cette fonction, le HCPN a pour missions, en collaboration avec les ministères, administrations et services ayant dans leurs attributions les secteurs définis à l'article 2:

- a) de coordonner les questions liées à la protection des ICE sur le plan national ainsi qu'avec les autres Etats membres et la Commission européenne;
- b) de procéder en permanence au recensement des ICE potentielles qui satisfont à la fois aux critères intersectoriels et sectoriels conformément à la procédure définie à l'annexe II et en prenant en considération les lignes directrices non contraignantes élaborées par la Commission européenne au

sujet de l'application des critères intersectoriels et sectoriels et des seuils à utiliser pour recenser des ICE;

- c) de soumettre toute modification de la liste des ICE potentielles au ministre en charge du secteur respectif pour avis;
- d) d'informer les points de contact des Etats membres susceptibles d'être affectés considérablement par une ICE potentielle de l'existence de cette infrastructure et des raisons de sa désignation en tant qu'ICE potentielle, et d'engager des discussions bilatérales ou multilatérales avec les autorités compétentes de ces Etats membres;
- e) de procéder à la désignation d'une ICE potentielle située sur le territoire national en tant qu'ICE, après accord, dans un premier temps, du ministre en charge du secteur respectif et, dans un deuxième temps, des Etats membres qui sont susceptibles d'être affectés considérablement par l'infrastructure;
- f) d'informer le propriétaire ou opérateur de l'infrastructure critique de la désignation de celle-ci comme ICE;
- g) d'informer une fois par an la Commission européenne du nombre d'ICE désignés comme telles par secteur et du nombre d'Etats membres concernés par chacune d'entre elles;
- h) de réaliser une évaluation de la menace pesant sur les sous-secteurs d'ICE dans un délai d'un an à compter de la désignation d'une infrastructure critique située sur le territoire national comme ICE au sein de ces sous-secteurs et de présenter à la Commission européenne tous les deux ans un rapport sur les types de vulnérabilités, de menaces et de risques rencontrés dans chacun des secteurs d'ICE comptant une ICE désignée comme telle et située sur le territoire national;
- i) de protéger la confidentialité des informations sensibles relatives à la désignation d'une ICE en conférant à ces informations un niveau de classification approprié.

(2) Lorsque des dispositions en matière de vérification ou de surveillance sont déjà applicables à une ICE, ces dispositions ne sont pas affectées par le présent article.

#### **Art. 5.– Plans de sécurité d'opérateur**

Le propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE est tenu d'élaborer un plan de sécurité d'opérateur ou des mesures équivalentes suivant les dispositions de l'annexe III. Le plan de sécurité recense les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en oeuvre pour la protection d'une ICE.

L'autorité compétente vérifie que chaque propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE a mis en place un plan de sécurité d'opérateur ou des mesures équivalentes. Dans un délai d'un an à compter de la désignation de l'infrastructure critique comme ICE ou un autre délai approuvé par l'autorité compétente et notifié à la Commission européenne le plan de sécurité d'opérateur fait l'objet d'un réexamen. Le propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE procède à une mise à jour régulière du plan de sécurité d'opérateur.

Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent l'existence d'un PSO ou de plans équivalents sont respectées, toutes les obligations incombant aux propriétaires ou opérateurs d'une ICE prévues par le présent article sont également réputées respectées et aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

#### **Art. 6.– Correspondants pour la sécurité**

Le propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE est tenu de désigner un correspondant pour la sécurité qui exerce la fonction de point de contact pour les questions liées à la sécurité de l'ICE avec l'autorité compétente.

L'autorité compétente vérifie que chaque infrastructure classée comme ICE s'est dotée d'un correspondant pour la sécurité ou d'une personne occupant un poste équivalent.

L'autorité compétente met en place un mécanisme de communication approprié avec le correspondant pour la sécurité ou la personne occupant un poste équivalent dans le but d'échanger des informations utiles concernant les risques et les menaces identifiés qui pèsent sur l'ICE concernée.

Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent la présence d'un correspondant pour la sécurité ou d'un poste équivalent, sont respectées, toutes

les obligations incombant aux propriétaires ou opérateurs d'une ICE prévues par le présent article sont également réputées respectées et aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

**Art. 7.– Exécution**

Notre Premier Ministre, Ministre d'Etat, et Nos Ministres ayant dans leurs attributions l'Energie et les Transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Premier Ministre,  
Ministre d'Etat,*

*Le Ministre de l'Economie  
et du Commerce extérieur,*

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

\*

ANNEXE I

**Liste des secteurs d'ICE**

<i>Secteurs</i>	<i>Sous-secteurs</i>	
I. Energie	1. Electricité	Infrastructures et installations permettant la production et le transport d'électricité, en ce qui concerne la fourniture d'électricité
	2. Pétrole	Production pétrolière, raffinage, traitement, stockage et distribution par oléoducs
	3. Gaz	Production gazière, raffinage, traitement, stockage et distribution par gazoducs; Terminaux gaz naturel liquéfié
II. Transports	4. Transports par route 5. Transport ferroviaire 6. Transport aérien 7. Navigation intérieure 8. Transport hauturier et transport maritime à courte distance (cabotage) et ports	

\*

## ANNEXE II

**Procédure applicable en ce qui concerne le recensement des infrastructures critiques pouvant être désignées en tant que ICE**

Aux fins de recenser les ICE potentielles et de les désigner en tant que ICE par la suite, la procédure ci-après est appliquée par le Haut-Commissariat à la Protection nationale en concertation avec les départements ministériels sectoriellement compétents.

L'ICE potentielle qui ne satisfait pas aux exigences de l'une des étapes successives ci-après est considérée comme „non ICE“ et est exclue de la procédure. L'ICE potentielle qui répond aux définitions est soumise aux étapes consécutives suivantes de la présente procédure.

*Etape 1*

Appliquer les critères sectoriels afin d'opérer une première sélection parmi les infrastructures critiques existant au sein d'un secteur.

*Etape 2*

Appliquer la définition des infrastructures critiques visée à l'article 3, point a), à l'ICE potentielle recensée lors de l'étape 1.

La gravité de l'impact sera déterminée par application des méthodes nationales de recensement des infrastructures critiques ou sur la base des critères intersectoriels. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

*Etape 3*

Appliquer l'élément transfrontalier de la définition d'ICE visée à l'article 3, point b), à l'ICE potentielle qui a franchi les deux premières étapes de la procédure. Si l'ICE potentielle répond à la définition, elle est soumise à l'étape suivante de la procédure. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

*Etape 4*

Appliquer les critères intersectoriels aux ICE potentielles restantes. Les critères intersectoriels tiennent compte des éléments suivants: la gravité de l'impact et, pour les infrastructures qui offrent un service essentiel, l'existence de solutions de remplacement, ainsi que la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité. Les ICE potentielles qui ne répondent pas aux critères intersectoriels ne seront pas considérées comme étant des ICE.

L'identification des ICE potentielles qui franchissent toutes les étapes de cette procédure n'est communiquée qu'aux Etats membres de l'Union européenne susceptibles d'être affectés considérablement par lesdites infrastructures.

\*

## ANNEXE III

**Procédure d'élaboration du PSO ICE**

Le PSO recense les points de l'infrastructure critique, ainsi que les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en oeuvre pour leur protection. La procédure d'élaboration du PSO ICE comprendra au moins:

1. le recensement des points d'infrastructure importants;
2. la conduite d'une analyse de risques fondée sur les principaux scénarios de menace, les vulnérabilités de chaque point d'infrastructure et les impacts potentiels, et
3. l'identification, la sélection et la désignation par ordre de priorité des contre-mesures et des procédures en établissant une distinction entre:
  - les mesures de sécurité permanentes, qui précisent les investissements et les moyens nécessaires en matière de sûreté qui sont susceptibles d'être utilisés en toutes circonstances. Cette catégorie contiendra des informations relatives aux mesures générales, par exemple les mesures techniques (y compris l'installation de moyens de détection, de contrôle d'accès, de protection et de prévention), aux mesures de nature organisationnelle (y compris des procédures d'alerte et de gestion de crise), aux mesures de contrôle et de vérification; aux communications; à la sensibilisation et à la formation, ainsi qu'à la sécurité des systèmes d'information;
  - des mesures de sécurité graduées, qui peuvent être déclenchées en fonction de différents niveaux de menace.

\*

**EXPOSE DES MOTIFS**

Le présent projet de règlement grand-ducal se propose de transposer en droit national la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes (ICE) ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

Les objectifs de la directive en question sont, d'une part, l'instauration d'une procédure harmonisée de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire des infrastructures qui sont certes situées dans un Etat membre mais dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins, et d'autre part, la définition d'une approche européenne commune pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures.

Les infrastructures critiques peuvent subir des dommages, faire l'objet d'interruptions ou encore être détruites par des actes terroristes délibérés ou par des catastrophes naturelles, par négligence, accident ou piratage informatique, du fait d'activités criminelles ou d'actes de malveillance.

Il est essentiel de protéger les infrastructures critiques telles que les centrales et les réseaux électriques, les oléoducs, les aéroports et les gares ferroviaires. Or, ces infrastructures sont extrêmement interdépendantes, tant au niveau européen que mondial: le niveau de sécurité de chaque Etat dépend de la sécurité assurée par les autres Etats.

Toute interruption ou manipulation des infrastructures critiques devrait, dans toute la mesure du possible, être courte, exceptionnelle, relativement facile à gérer, géographiquement isolée et ne porter atteinte que dans une mesure très limitée au bien-être des Etats membres, de leurs citoyens et de l'Union européenne. De par la directive 2008/114/CE, l'Union européenne entend apporter une valeur ajoutée à la protection des infrastructures critiques en fixant des obligations en matière de recensement et de désignation des infrastructures critiques ayant un impact transfrontalier et des normes minimales de coopération entre les Etats membres concernés par une même infrastructure critique. Cette directive au niveau de l'Union européenne soutient les Etats membres dans leur démarche tout en respectant le principe de subsidiarité. La directive ne touche pas la responsabilité de chaque Etat membre en matière de protection des infrastructures critiques situées à l'intérieur de ses frontières nationales.

En juin 2004, le Conseil européen a demandé qu'une stratégie globale permettant de protéger les ICE soit élaborée. En réponse, la Commission européenne a adopté, en octobre 2004, une communication intitulée „Protection des infrastructures critiques dans le cadre de la lutte contre le terrorisme“,

dans laquelle elle a proposé des mesures en vue de renforcer la prévention, la préparation et la réponse de l'Union européenne face aux attaques terroristes contre des infrastructures critiques.

En novembre 2005, la Commission a adopté un Livre vert sur un Programme Européen de Protection des Infrastructures Critiques (EPCIP) qui prévoit d'inscrire ce programme dans un cadre composé de plusieurs éléments. Ce dernier a souligné la nécessité de mettre en place une procédure commune de recensement et de classement des ICE, cela afin d'améliorer leur protection.

En décembre 2005, le Conseil „Justice et affaires intérieures“ a demandé à la Commission de présenter une proposition de Programme Européen de Protection des Infrastructures Critiques (EPCIP) et a décidé que ce programme devait être fondé sur une approche tous risques, conjuguée avec la priorité donnée au risque terroriste. Cette approche tient ainsi compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques et des catastrophes naturelles dans le processus de la protection des infrastructures critiques, mais donne la priorité à la menace terroriste.

En juin 2008, le Conseil „Justice et affaires intérieures“ a dégagé un accord politique relatif à la directive concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection. Par la suite, la Commission et les Etats membres, ont convenu des lignes directrices relatives aux critères intersectoriels et sectoriels destinés à identifier les ICE.

La directive 2008/114/CE a été adoptée par le Conseil européen en date du 8 décembre 2008. Elle a été publiée au Journal officiel L 345 du 23 décembre 2008.

Cette directive se concentre sur le secteur de l'énergie et celui des transports. A cet égard, il convient de noter qu'elle ne constitue qu'une première étape d'une approche progressive visant à améliorer la protection des ICE. En effet, conformément à l'article 11 de la directive, celle-ci sera réexaminée à partir du 12 janvier 2012 en vue d'en évaluer les effets et d'apprécier la nécessité d'inclure d'autres secteurs dans son champ d'application, dont notamment le secteur des technologies de l'information et de la communication.

Chaque Etat membre de l'Union européenne devra recenser les ICE situées sur son territoire ainsi que celles qui se trouvent en dehors de son territoire et en informer les Etats membres susceptibles d'être affectés considérablement par ces infrastructures, de même que la Commission européenne.

Au Grand-Duché de Luxembourg, l'autorité nationale qui coordonne les questions liées à la protection des ICE est le Haut-Commissariat à la Protection nationale. Une étude réalisée par le Haut-Commissariat à la Protection nationale relative au recensement des ICE affectant le Luxembourg permet de conclure qu'en ce qui concerne les secteurs de l'énergie et des transports, aucune ICE potentielle satisfaisant à la fois aux critères intersectoriels et sectoriels mentionnés plus haut n'est située sur le territoire national.

Il s'en suit que, dans une première étape, la directive 2008/114/CE n'aura qu'un impact direct mineur pour notre pays, du moins jusqu'à ce qu'elle soit étendue à d'autres secteurs.

Finalement il convient de relever que l'impact financier pour l'Etat luxembourgeois occasionné par la directive en question se limitera a priori aux coûts salariaux du personnel de l'Etat chargé de veiller à son application. Les frais éventuellement engendrés par une planification et l'établissement d'expertise sont difficiles à définir tant qu'aucune ICE n'aura été recensée sur le territoire national.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1er*

Cet article définit l'objet du projet de règlement grand-ducal qui transpose dans l'ordre juridique interne la directive 2008/114/CE. Une procédure commune en vue du recensement et de la désignation des infrastructures critiques européennes devrait permettre de conduire, au niveau européen, à la mise en place d'une approche commune afin d'évaluer le besoin d'améliorer la protection des infrastructures critiques européennes.

### *Ad article 2*

L'article 2 du projet de règlement grand-ducal fixe le champ d'application qui se limite aux secteurs de l'énergie et des transports. La liste des secteurs couverts par la réglementation pourra être élargie à d'autres secteurs, cela suite à un processus d'évaluation de la directive 2008/114/CE qui débutera dès le 12 janvier 2012. A cet égard, il convient de remarquer que l'article 3, paragraphe 3 de la directive, stipule qu'une priorité sera accordée au secteur des technologies de l'information et de la communication.

La liste des sous-secteurs d'ICE est définies à l'annexe I du projet de règlement grand-ducal qui reprend l'annexe I de la directive 2008/114/CE.

### *Ad article 3*

L'article 3 du projet de règlement grand-ducal reprend les définitions qui figurent aux articles 2 et 3, paragraphe 2, de la directive 2008/114/CE.

La directive ne vise que le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes et ne concerne pas les infrastructures critiques purement nationales.

Une infrastructure critique située dans un des Etats membres de l'Union européenne devient une infrastructure critique européenne potentielle lorsque deux Etats membres au moins pourront être considérablement affectés par l'arrêt ou la destruction de l'infrastructure en question.

Les critères intersectoriels et sectoriels définis aux paragraphes g) et h) du présent article aident à identifier les infrastructures européennes potentiellement critiques dans le cadre de la procédure de recensement définie à l'annexe II du projet de règlement grand-ducal. Les critères intersectoriels visent l'impact potentiel d'un arrêt ou de la destruction d'une infrastructure sur la société alors que les critères sectoriels visent la nature de l'infrastructure.

### *Ad article 4*

(1) L'article 3, paragraphe 1, du projet de règlement grand-ducal désigne le Haut-Commissariat à la Protection nationale, placé sous l'autorité du Premier Ministre, comme autorité nationale compétente, au sens de la directive 2008/114/CE dans le domaine des ICE. En outre, le Haut-Commissariat à la Protection nationale figure comme point de contact national dans ce domaine à l'égard des institutions et des autres Etats membres de l'Union européenne.

L'article énumère ensuite les missions qui sont accomplies par le Haut-Commissariat à la Protection nationale au niveau du recensement et de la désignation des ICE. Le Haut-Commissariat à la Protection nationale exerce ces missions en étroite collaboration avec les ministères, administrations et services ayant dans leurs attributions les secteurs de l'énergie et des transports.

#### *Ad paragraphe 1.a)*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale assume une fonction de coordination de l'ensemble des questions liées à la protection des ICE tant au niveau national qu'avec les Etats membres de l'Union européenne et les institutions communautaires.

#### *Ad paragraphe 1.b)*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale assure le recensement des ICE en étroite collaboration avec les ministères, administrations et services ayant dans leurs attributions les secteurs de l'énergie et des transports. Le recensement des ICE potentielles est à réaliser conformément à la procédure prévue à l'annexe II du projet de règlement grand-ducal qui reprend l'annexe III de la directive 2008/114/CE. Les lignes directrices relatives aux critères intersectoriels et sectoriels qui ont été

élaborées par la Commission européenne serviront de guide dans l'accomplissement de cette mission.

*Ad paragraphe 1.c)*

Eu égard aux spécificités des divers secteurs d'ICE, l'avis du Ministre ayant dans ses attributions le secteur respectif est demandé avant toute mise à jour de la liste des ICE potentielles.

*Ad paragraphe 1.d)*

En cas d'identification d'une infrastructure critique susceptible d'affecter considérablement un ou plusieurs Etats membres de l'Union européenne, le Haut-Commissariat à la Protection nationale informe le point de contact de l'Etat membre respectivement des Etats membres concernés. Ensuite, le Haut-Commissariat à la Protection nationale engage une consultation bi- respectivement multilatérale avec ces derniers.

*Ad paragraphe 1.e)*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale assure la désignation des ICE situées sur le territoire luxembourgeois. Cette désignation ne peut se faire qu'après accord, premièrement, du Ministre ayant dans ses attributions le secteur respectif, et deuxièmement, des Etats membres susceptibles d'être affectés par l'infrastructure en question.

*Ad paragraphe 1.f)*

Suite à la désignation d'une ICE sur base de la procédure consultative entre les Etats membres concernés, stipulée à l'article 4, paragraphe 2 de la directive 2008/114/CE, le Haut-Commissariat à la Protection nationale informe le propriétaire ou opérateur public ou privé de l'infrastructure située sur le territoire luxembourgeois de cette décision.

*Ad paragraphe 1.g)*

Cette disposition répond à l'article 4, paragraphe 4 de la directive 2008/114/CE, qui impose aux Etats membres d'informer la Commission européenne à intervalles réguliers du nombre d'ICE désignées sur le territoire d'un Etat membre.

*Ad paragraphe 1.h)*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale accorde une attention particulière à la confidentialité des informations sensibles relatives à la protection des ICE.

*Ad paragraphe 1.i)*

En cas de désignation d'une ICE située sur le territoire national, le Haut-Commissariat à la Protection nationale est tenu de réaliser une évaluation de la menace pesant sur le sous-secteur d'ICE en cause endéans un an. En outre, les risques et menaces identifiés dans chacun des secteurs d'ICE pour lesquels une infrastructure critique située sur le territoire national a été désignée comme ICE, sont à rapporter à la Commission européenne tous les deux ans.

*Ad article 5*

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale veille à l'élaboration voire l'existence d'un plan de sécurité (PSO) ou de mesures équivalentes pour chaque ICE située sur le territoire national. L'annexe III du projet de règlement grand-ducal définit la procédure d'élaboration du PSO.

Le Haut-Commissariat à la Protection nationale veille au réexamen du PSO dans un délai d'un an à compter de la désignation de l'infrastructure en cause comme ICE, ou dans un autre délai notifié à la Commission européenne.

*Ad article 6*

Chaque propriétaire ou opérateur d'une infrastructure désignée comme ICE est tenue de nommer un correspondant pour la sécurité respectivement de créer un poste équivalent.

Afin d'assurer un échange d'information cohérent sur les risques auxquels une ICE peut être exposée, de même que sur les bonnes pratiques et méthodes en matière de protection des infrastructures

critiques, un mécanisme de communication approprié devra être mis en place entre le correspondant pour la sécurité, le ministère ayant dans ses attributions le secteur concerné et le Haut-Commissariat à la Protection nationale.

*Ad article 7*

L'exécution du projet de règlement grand-ducal en question relève de la responsabilité du Premier ministre, Ministre d'Etat, ainsi que des ministres ayant dans leurs attributions les secteurs de l'énergie et des transports.

\*

## DIRECTIVE 2008/114/CE DU CONSEIL

du 8 décembre 2008

**concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 308,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(1)</sup>,vu l'avis de la Banque centrale européenne <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) En juin 2004, le Conseil européen a demandé qu'une stratégie globale de protection des infrastructures critiques soit élaborée. En réponse, la Commission a adopté, le 20 octobre 2004, une communication intitulée «Protection des infrastructures critiques dans le cadre de la lutte contre le terrorisme», dans laquelle elle a proposé des mesures en vue de renforcer la prévention, la préparation et la réponse de l'Union européenne face aux attaques terroristes contre des infrastructures critiques.
- (2) Le 17 novembre 2005, la Commission a adopté un *Livre vert sur un programme européen de protection des infrastructures critiques*, présentant différents scénarios pour la mise en place de ce programme et du réseau d'alerte concernant les infrastructures critiques. Les réponses à ce livre vert ont mis en exergue la valeur ajoutée d'un cadre communautaire en matière de protection des infrastructures critiques. La nécessité de renforcer la capacité de protection des infrastructures critiques en Europe et de réduire les vulnérabilités de ces infrastructures a été reconnue. L'importance des principes clés de subsidiarité, de proportionnalité et de complémentarité ainsi que du dialogue avec les acteurs concernés a été soulignée.
- (3) En décembre 2005, le Conseil «Justice et affaires intérieures» a demandé à la Commission de présenter une proposition de programme européen de protection des infrastructures critiques (EPCIP) et a décidé que ce programme devait être fondé sur une approche tous risques conjuguée avec la priorité donnée à la lutte contre la menace terroriste. Cette approche tient compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques et des catastrophes naturelles dans le processus de protection des infrastructures critiques, mais donne la priorité à la menace terroriste.
- (4) En avril 2007, le Conseil a adopté des conclusions sur l'EPCIP, dans lesquelles il souligne que c'est aux États membres qu'incombe en dernier ressort la gestion de dispositifs de protection des infrastructures critiques sur leur territoire national, tout en se félicitant des efforts déployés par la Commission en vue d'élaborer une procédure à l'échelle européenne aux fins du recensement et de la désignation des infrastructures critiques européennes (ICE) ainsi que de l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.
- (5) La présente directive constitue la première étape d'une approche progressive visant à recenser et désigner les ICE, ainsi qu'à évaluer la nécessité d'améliorer leur protection. Cette directive se concentre sur le secteur de l'énergie et sur celui des transports, et devrait être réexaminée en vue d'en évaluer les effets et d'apprécier la nécessité d'inclure d'autres secteurs dans son champ d'application, notamment le secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC).
- (6) La responsabilité de la protection des infrastructures critiques européennes incombe essentiellement et en dernier ressort aux États membres et aux propriétaires/opérateurs de ces infrastructures.
- (7) Il existe un certain nombre d'infrastructures critiques dans la Communauté, dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact transfrontalier significatif. Il pourrait s'agir d'effets intersectoriels transfrontaliers résultant des dépendances entre infrastructures interconnectées. Il convient de recenser ces ICE et de les désigner comme telles selon une procédure commune. L'évaluation des impératifs de sécurité concernant ces infrastructures devrait être effectuée selon des critères minimaux communs. Les programmes bilatéraux de coopération entre États membres dans le domaine de la protection des infrastructures critiques constituent un moyen bien établi et efficace de protéger les infrastructures critiques transfrontalières. L'EPCIP devrait s'appuyer sur cette forme de coopération. Les informations relatives à la désignation d'une infrastructure donnée comme ICE devraient recevoir un niveau de classification approprié, conformément à la législation communautaire et nationale applicable.

(1) Avis du Parlement européen du 10 juillet 2007 (non encore paru au Journal officiel).

(2) JO C 116 du 26.5.2007, p. 1.

- (8) Dans la mesure où différents secteurs possèdent une expérience, une expertise et des exigences particulières en matière de protection des infrastructures critiques, il convient d'élaborer et de mettre en œuvre une approche communautaire dans ce domaine, en tenant compte des spécificités et des mesures sectorielles existantes, notamment celles en vigueur au niveau communautaire, national ou régional, y compris où il existe déjà des accords transfrontaliers d'assistance mutuelle entre propriétaires/opérateurs d'infrastructures critiques. Compte tenu du rôle très important joué par le secteur privé dans la surveillance et la gestion des risques, la planification de la continuité de l'exploitation et la reprise d'activité après une catastrophe, l'approche communautaire doit encourager une participation pleine et entière de ce secteur.
- (9) En ce qui concerne le secteur de l'énergie, et plus particulièrement les procédés de production et de transport de l'électricité (en ce qui concerne la fourniture d'électricité), il est entendu que, lorsque cela est jugé nécessaire, la production d'électricité peut englober les éléments des centrales nucléaires servant au transport de l'électricité, tout en excluant les éléments strictement nucléaires, qui relèvent de la réglementation pertinente en matière nucléaire, notamment les traités et le droit communautaire.
- (10) La présente directive complète les mesures sectorielles existant au niveau communautaire et dans les États membres. Dans les cas où des mécanismes communautaires sont déjà en place, ils devraient continuer à être utilisés et ainsi à contribuer à la mise en œuvre globale de la présente directive. Il y a lieu d'éviter les doubles emplois, voire les contradictions, entre différents actes ou différentes dispositions.
- (11) Toutes les ICE désignées comme telles devraient être dotées de plans de sécurité d'opérateurs (PSO) ou de mesures équivalentes comportant un recensement des points importants, une évaluation des risques, ainsi que l'identification, la sélection et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des procédures. Afin d'éviter des travaux inutiles ou les doubles emplois, chaque État membre devrait en premier lieu établir si les propriétaires/opérateurs d'ICE désignées comme telles disposent de PSO ou de mesures similaires. En l'absence de tels plans, chaque État membre devrait prendre les dispositions nécessaires afin que des mesures appropriées soient prévues. Il appartient à chaque État membre de décider de la forme d'action la plus opportune en ce qui concerne l'établissement de PSO.
- (12) Les mesures, principes et orientations, y compris des mesures communautaires, ainsi que les programmes de coopération bilatéraux et/ou multilatéraux qui prévoient un plan similaire ou équivalent à un PSO ou la présence d'un correspondant pour la sécurité ou d'une personne ayant une fonction équivalente, devraient être réputés satisfaire aux obligations imposées par la présente directive en ce qui concerne respectivement le PSO ou la présence d'un correspondant pour la sécurité.
- (13) Des correspondants pour la sécurité devraient être désignés pour chaque ICE désignée comme telle afin de faciliter la coopération et la communication avec les autorités nationales compétentes en matière de protection des infrastructures critiques. Afin d'éviter des travaux inutiles ou les doubles emplois, chaque État membre devrait en premier lieu établir si les propriétaires/opérateurs d'ICE désignées comme telles disposent déjà d'un correspondant pour la sécurité ou d'un équivalent. En l'absence d'un correspondant, chaque État membre devrait prendre les dispositions nécessaires afin que des mesures appropriées soient prévues. Il appartient à chaque État membre de décider de la forme d'action la plus opportune en ce qui concerne la désignation de correspondants pour la sécurité.
- (14) Une détermination efficace des risques, des menaces et des vulnérabilités dans les différents secteurs exige une communication à la fois entre les propriétaires ou opérateurs d'ICE et les États membres, et entre les États membres et la Commission. Chaque État membre devrait recueillir des informations sur les ICE qui se trouvent sur son territoire. La Commission devrait recevoir des informations génériques des États membres sur les risques, menaces et vulnérabilités qui existent dans les secteurs où ont été recensées des ICE, y compris, le cas échéant, des informations sur les améliorations pouvant éventuellement être apportées aux ICE et les éventuelles dépendances intersectorielles, qui pourraient au besoin servir de base à l'élaboration de propositions spécifiques de la Commission en vue d'améliorer la protection des ICE.
- (15) Afin de faciliter l'amélioration de la protection des ICE, des méthodes communes de recensement et de désignation des risques, menaces et vulnérabilités touchant les points d'infrastructure peuvent être définies.
- (16) Il y a lieu de donner aux propriétaires/opérateurs d'ICE accès, principalement par l'intermédiaire des autorités compétentes des États membres, aux bonnes pratiques et méthodes en matière de protection des infrastructures critiques.
- (17) Une protection efficace des ICE exige une communication, une coordination et une coopération au niveau national et au niveau communautaire. Le meilleur moyen d'y parvenir consiste à désigner des points de contact pour la protection des infrastructures critiques européennes (ci-après dénommés «points de contact PICE»), dans chaque État membre, chargés de coordonner les questions européennes liées à la protection de ces infrastructures au niveau national, ainsi qu'avec les autres États membres et la Commission.

- (18) Afin de développer les mesures de protection des infrastructures critiques européennes dans les domaines qui requièrent un certain degré de confidentialité, il convient de veiller à ce qu'un échange d'informations cohérent et sûr s'effectue dans le cadre de la présente directive. Il est important que les règles de confidentialité prévues par le droit national applicable ou le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission <sup>(1)</sup> soient appliquées aux informations spécifiques sur des points d'infrastructure critique qui pourraient être utilisées pour planifier et mettre en œuvre des actions visant à entraîner des conséquences inacceptables pour les installations concernées. Les informations classifiées devraient être protégées conformément à la législation communautaire et nationale applicable. Chaque État membre et la Commission devraient respecter la classification de sécurité attribuée à un document par son émetteur.
- (19) Le partage des informations sur les ICE devrait s'effectuer dans un climat de confiance et de sécurité. Le partage des informations exige en effet une relation de confiance dans laquelle les entreprises et organisations savent que leurs données sensibles et confidentielles seront suffisamment protégées.
- (20) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir l'instauration d'une procédure de recensement et de désignation des ICE et la définition d'une approche commune pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (21) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article premier

##### Objet

La présente directive établit une procédure de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, ci-après

<sup>(1)</sup> JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

dénommées «ICE», ainsi qu'une approche commune pour évaluer la nécessité d'améliorer leur protection, afin de contribuer à la protection des personnes.

#### Article 2

##### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «infrastructure critique»: un point, système ou partie de celui-ci, situé dans les États membres, qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact significatif dans un État membre du fait de la défaillance de ces fonctions;
- b) «infrastructure critique européenne» ou «ICE»: une infrastructure critique située dans les États membres dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux États membres au moins. L'importance de cet impact est évaluée en termes de critères intersectoriels. Cela inclut les effets résultant des dépendances intersectorielles par rapport à d'autres types d'infrastructures;
- c) «analyse de risques»: examen des scénarios de menace pertinents destiné à évaluer les vulnérabilités d'infrastructures critiques et les impacts potentiels de leur arrêt ou destruction;
- d) «informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques»: les informations sur une infrastructure critique qui, en cas de divulgation, pourraient être utilisées pour planifier et mettre en œuvre des actions visant à provoquer l'arrêt ou la destruction d'installations d'infrastructures critiques;
- e) «protection»: l'ensemble des activités visant à garantir le bon fonctionnement, la continuité et l'intégrité d'une infrastructure critique afin de prévenir, d'atténuer ou de neutraliser une menace, un risque ou une vulnérabilité;
- f) «propriétaires/opérateurs d'ICE»: les entités responsables des investissements relatifs à / de la gestion quotidienne d'un point, d'un système ou d'une partie de celui-ci, désigné comme ICE en vertu de la présente directive.

#### Article 3

##### Recensement des ICE

1. Conformément à la procédure prévue à l'annexe III, chaque État membre recense les ICE potentielles qui satisfont à la fois aux critères intersectoriels et sectoriels et qui répondent aux définitions énoncées à l'article 2, points a) et b).

La Commission peut, à leur demande, aider les États membres à recenser les ICE potentielles.

La Commission peut attirer l'attention des États membres concernés sur l'existence d'infrastructures critiques potentielles dont on pourrait considérer qu'elles satisfont aux critères pour être désignées comme ICE.

Il appartiendra à chaque État membre et à la Commission de poursuivre en permanence le recensement des ICE potentielles.

2. Les critères intersectoriels visés au paragraphe 1<sup>er</sup> sont notamment les suivants:

- a) le nombre de victimes (nombre potentiel de morts ou de blessés);
- b) l'incidence économique (ampleur des pertes économiques et/ou de la dégradation de produits ou de services, y compris l'incidence potentielle sur l'environnement);
- c) incidence sur la population (incidence sur la confiance de la population, souffrances physiques et perturbation de la vie quotidienne, y compris disparition de services essentiels).

Les seuils des critères intersectoriels sont fondés sur la gravité de l'impact de l'arrêt ou de la destruction d'une infrastructure donnée. Les seuils précis applicables aux critères intersectoriels sont établis au cas par cas par les États membres concernés par une infrastructure critique donnée. Chaque État membre notifie chaque année à la Commission le nombre d'infrastructures par secteur pour lesquelles les seuils relatifs aux critères intersectoriels ont fait l'objet de discussions.

Les critères sectoriels tiennent compte des caractéristiques des différents secteurs d'ICE.

La Commission élabore, avec les États membres, des lignes directrices concernant l'application des critères intersectoriels et sectoriels et des seuils approximatifs à utiliser pour recenser les ICE. Ces critères font l'objet d'une classification. L'utilisation de telles lignes directrices est laissée à l'appréciation des États membres.

3. Les secteurs retenus pour la mise en œuvre de la présente directive sont ceux de l'énergie et des transports. Les sous-secteurs sont répertoriés à l'annexe I.

À l'occasion du réexamen de la présente directive prévu à l'article 11, de nouveaux secteurs peuvent, si cela s'avère opportun, être retenus pour la mise en œuvre de la présente directive. Il y a lieu d'accorder la priorité au secteur TIC.

#### Article 4

##### Désignation des ICE

1. Chaque État membre informe les autres États membres susceptibles d'être affectés considérablement par une ICE potentielle de l'existence de cette infrastructure et des raisons de sa désignation en tant qu'ICE potentielle.

2. Chaque État membre sur le territoire duquel est située une ICE potentielle engage des discussions bilatérales et/ou multilatérales avec les États membres susceptibles d'être affectés considérablement par ladite ICE potentielle. La Commission peut prendre part à ces discussions mais elle n'aura pas accès aux informations précises qui permettraient d'identifier sans équivoque une infrastructure déterminée.

Un État membre qui a des raisons de croire qu'il pourrait être affecté considérablement par une ICE potentielle mais qui n'a pas été identifiée comme telle par l'État membre sur le territoire duquel cette infrastructure est située peut faire part à la Commission de son souhait d'engager des discussions bilatérales et/ou multilatérales sur ce sujet. La Commission communique sans tarder ce souhait à l'État membre sur le territoire duquel l'ICE potentielle est située et œuvre pour faciliter un accord entre les parties.

3. L'État membre sur le territoire duquel se situe une ICE potentielle la désigne en tant qu'ICE après accord entre cet État membre et les États membres qui sont susceptibles d'être affectés considérablement par l'infrastructure.

L'accord de l'État membre sur le territoire duquel se situe l'infrastructure à désigner comme ICE est requis.

4. L'État membre sur le territoire duquel se situe une ICE désignée comme telle informe chaque année la Commission du nombre d'ICE désignées comme telles par secteur et du nombre d'États membres concernés par chacune d'entre elles. Seuls les États membres qui sont susceptibles d'être affectés considérablement par une ICE sont en possession des informations permettant de l'identifier.

5. L'État membre sur le territoire duquel l'ICE est située informe le propriétaire/opérateur de l'infrastructure de la désignation de celle-ci comme ICE. Les informations relatives à la désignation d'une infrastructure comme ICE reçoivent un niveau de classification approprié.

6. Le processus de recensement et de désignation des ICE en application de l'article 3 et du présent article est mené à terme au plus tard le 12 janvier 2011 et fait l'objet d'un réexamen régulier.

#### Article 5

##### Plans de sécurité d'opérateur

1. La procédure d'élaboration du plan de sécurité d'opérateur, ci-après dénommé «PSO», recense les différents points de l'ICE, ainsi que les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en œuvre pour leur protection. Le contenu minimum d'un PSO ICE est exposé à l'annexe II.

2. Chaque État membre apprécie si chaque infrastructure classée comme ICE établie sur son territoire est dotée d'un PSO ou a mis en place des mesures équivalentes répondant aux points figurant à l'annexe II. Si un État membre estime qu'un PSO ou une mesure équivalente existe et est mis à jour régulièrement, aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

3. Si un État membre constate qu'un PSO ou une mesure équivalente n'a pas été élaboré, il prend toutes les dispositions qu'il juge appropriées pour que soit établi un tel PSO ou un plan équivalent répondant aux points figurant à l'annexe II.

Chaque État membre s'assure qu'un PSO ou une mesure équivalente est établi et que, dans un délai d'un an à compter de la désignation de l'infrastructure critique comme ICE, il fait l'objet d'un réexamen. Ce délai peut être prorogé dans des circonstances exceptionnelles, avec l'accord de l'autorité compétente de l'État membre et avec notification à la Commission.

4. Lorsque des dispositions en matière de vérification ou de surveillance sont déjà applicables à une ICE, ces dispositions ne sont pas affectées par le présent article, et la surveillance prévue par ces dispositions est assurée par l'autorité compétente de l'État membre visée au présent article.

5. Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent un plan similaire ou équivalent à un PSO et le contrôle de ce plan par l'autorité compétente, ou font référence à la nécessité de disposer d'un tel plan et d'exercer un tel contrôle, sont respectées, toutes les obligations incombant aux États membres en vertu du présent article ou adoptées en application de celui-ci, sont également réputées respectées. Les lignes directrices relatives à la mise en œuvre visées à l'article 3, paragraphe 2, comportent une liste indicative de ces mesures.

#### Article 6

##### Correspondants pour la sécurité

1. Le correspondant pour la sécurité exerce la fonction de point de contact pour les questions liées à la sécurité entre le

propriétaire/opérateur de l'ICE et l'autorité compétente de l'État membre.

2. Chaque État membre apprécie si chaque infrastructure classée comme ICE établie sur son territoire est dotée d'un correspondant pour la sécurité ou d'un équivalent. Si un État membre constate qu'un tel correspondant pour la sécurité est en place ou qu'une fonction équivalente existe, aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

3. Si un État membre constate que, pour une ICE désignée comme telle, il n'y a pas de correspondant pour la sécurité ou d'équivalent, il prend toutes les dispositions qu'il juge appropriées pour qu'un tel correspondant ou personne exerçant une fonction équivalente soit désigné.

4. Chaque État membre met en œuvre un mécanisme de communication approprié entre l'autorité compétente de l'État membre et le correspondant pour la sécurité ou la personne occupant un poste équivalent, dans le but d'échanger les informations utiles concernant les risques et les menaces identifiés qui pèsent sur l'ICE concernée. Ce mécanisme de communication s'exerce sans préjudice des obligations nationales applicables en matière d'accès aux informations sensibles et classifiées.

5. Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent la présence d'un correspondant pour la sécurité ou d'un poste équivalent, ou font référence à la nécessité d'une telle présence, sont respectées, toutes les obligations incombant aux États membres en vertu du présent article ou adoptées en application de celui-ci, sont également réputées respectées. Les lignes directrices relatives à la mise en œuvre, visées à l'article 3, paragraphe 2, comportent une liste indicative de ces mesures.

#### Article 7

##### Rapports

1. Chaque État membre réalise une évaluation de la menace pesant sur les sous-secteurs d'ICE dans un délai d'un an à compter de la désignation d'une infrastructure critique située sur son territoire comme ICE au sein de ces sous-secteurs.

2. Chaque État membre présente à la Commission, tous les deux ans, des données génériques synthétisées sur les types de risques, menaces et vulnérabilités rencontrés dans chacun des secteurs d'ICE comptant une ICE désignée comme telle, conformément à l'article 4, et située sur son territoire.

Un modèle commun de rapport peut être élaboré par la Commission, en coopération avec les États membres.

Chaque rapport reçoit le niveau de classification jugé nécessaire par l'État membre qui l'a émis.

3. Sur la base du rapport visé au paragraphe 2, la Commission et les États membres apprécient secteur par secteur s'il y a lieu d'envisager des mesures de protection supplémentaires au niveau communautaire pour les infrastructures critiques européennes. Ce processus d'évaluation se déroule à l'occasion du réexamen de la présente directive prévu à l'article 11.

4. Des lignes directrices communes pour les méthodes d'analyse des risques touchant les ICE peuvent être élaborées par la Commission, en coopération avec les États membres. L'utilisation de telles lignes directrices est laissée à l'appréciation des États membres.

#### Article 8

##### **Soutien de la Commission aux ICE**

La Commission soutient, par l'intermédiaire de l'autorité compétente de l'État membre, les propriétaires ou opérateurs d'ICE désignées comme telles en leur donnant accès aux bonnes pratiques et méthodes existantes ainsi qu'en facilitant la formation et l'échange d'informations sur les nouvelles évolutions techniques liées à la protection des infrastructures critiques.

#### Article 9

##### **Informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques européennes**

1. Toute personne traitant des informations classifiées en application de la présente directive pour le compte d'un État membre ou de la Commission est soumise à une enquête de sûreté adéquate.

Les États membres, la Commission et les instances de surveillance compétentes veillent à ce que les informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques européennes communiquées à d'autres États membres ou à la Commission ne soient pas utilisées à d'autres fins que la protection de ces infrastructures.

2. Le présent article s'applique aussi aux informations échangées oralement durant les réunions au cours desquelles des questions sensibles sont examinées.

#### Article 10

##### **Points de contact pour la protection des infrastructures critiques européennes**

1. Chaque État membre désigne un point de contact pour la protection des infrastructures critiques européennes (ci-après dénommé «point de contact PICE»).

2. Ce point de contact PICE coordonne les questions liées à la protection des infrastructures critiques européennes tant à l'intérieur de l'État membre qu'avec les autres États membres et la Commission. La désignation d'un point de contact PICE ne fait pas obstacle à ce que d'autres autorités d'un État membre soient associées aux questions relatives à la protection des infrastructures critiques européennes.

#### Article 11

##### **Réexamen**

Un réexamen de la présente directive commencera le 12 janvier 2012.

#### Article 12

##### **Mise en œuvre**

Les États membres adoptent les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 12 janvier 2011. Ils en informent immédiatement la Commission et lui communiquent le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre celles-ci et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

#### Article 13

##### **Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

#### Article 14

##### **Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 8 décembre 2008.

Par le Conseil

Le président

B. KOUCHNER

## ANNEXE I

## Liste des secteurs d'ICE

Secteur	Sous-secteurs	
I Énergie	1. Électricité	Infrastructures et installations permettant la production et le transport d'électricité, en ce qui concerne la fourniture d'électricité
	2. Pétrole	Production pétrolière, raffinage, traitement, stockage et distribution par oléoducs
	3. Gaz	Production gazière, raffinage, traitement, stockage et distribution par gazoducs Terminaux GNL
II Transports	4. Transports par route 5. Transport ferroviaire 6. Transport aérien 7. Navigation intérieure 8. Transport hauturier et transport maritime à courte distance (cabotage) et ports	

Le recensement des infrastructures critiques pouvant être désignées comme ICE est effectué par les États membres conformément à l'article 3. Par conséquent, la liste des secteurs d'infrastructures ne génère pas en soi une obligation générale de désigner une ICE dans chaque secteur.

## ANNEXE II

## PROCÉDURE D'ÉLABORATION DU PSO ICE

Le PSO recense les points de l'infrastructure critique, ainsi que les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en œuvre pour leur protection. La procédure d'élaboration du PSO ICE comprendra au moins:

1. le recensement des points d'infrastructure importants;
2. la conduite d'une analyse de risques fondée sur les principaux scénarios de menace, les vulnérabilités de chaque point d'infrastructure et les impacts potentiels, et
3. l'identification, la sélection et la désignation par ordre de priorité des contre-mesures et des procédures en établissant une distinction entre:
  - les mesures de sécurité permanentes, qui précisent les investissements et les moyens nécessaires en matière de sûreté qui sont susceptibles d'être utilisés en toutes circonstances. Cette catégorie contiendra des informations relatives aux mesures générales, par exemple les mesures techniques (y compris l'installation de moyens de détection, de contrôle d'accès, de protection et de prévention), aux mesures de nature organisationnelle (y compris des procédures d'alerte et de gestion de crise), aux mesures de contrôle et de vérification; aux communications; à la sensibilisation et à la formation, ainsi qu'à la sécurité des systèmes d'information;
  - des mesures de sécurité graduées, qui peuvent être déclenchées en fonction de différents niveaux de menace.

## ANNEXE III

**Procédure applicable en ce qui concerne le recensement par les États membres des infrastructures critiques pouvant être désignées parmi les ICE au titre de l'article 3**

L'article 3 exige que chaque État membre recense les infrastructures critiques pouvant être désignées comme ICE. Cette procédure est mise en œuvre par chaque État membre en respectant la série d'étapes consécutives reprises ci-après.

L'ICE potentielle qui ne satisfait pas aux exigences de l'une des étapes successives ci-après est considérée comme «non ICE» et est exclue de la procédure. L'ICE potentielle qui répond aux définitions est soumise aux étapes suivantes de la présente procédure.

**Étape 1**

Chaque État membre applique les critères sectoriels afin d'opérer une première sélection parmi les infrastructures critiques existant au sein d'un secteur.

**Étape 2**

Chaque État membre applique la définition des infrastructures critiques visée à l'article 2, point a), à l'ICE potentielle recensée lors de l'étape 1.

La gravité de l'impact sera déterminée par application des méthodes nationales de recensement des infrastructures critiques ou sur la base des critères intersectoriels, à l'échelon national approprié. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

**Étape 3**

Chaque État membre applique l'élément transfrontalier de la définition d'ICE visée à l'article 2, point b), à l'ICE potentielle qui a franchi les deux premières étapes de la procédure. Si l'ICE potentielle répond à la définition, elle est soumise à l'étape suivante de la procédure. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

**Étape 4**

Chaque État membre applique les critères intersectoriels aux ICE potentielles restantes. Les critères intersectoriels tiennent compte des éléments suivants: la gravité de l'impact et, pour les infrastructures qui offrent un service essentiel, l'existence de solutions de remplacement, ainsi que la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité. Les ICE potentielles qui ne répondent pas aux critères intersectoriels ne seront pas considérées comme étant des ICE.

L'identification des ICE potentielles qui franchissent toutes les étapes de cette procédure n'est communiquée qu'aux États membres susceptibles d'être affectés considérablement par lesdites infrastructures.

**TABLEAU DE CONCORDANCE**

<i>Directive</i>	<i>Projet de règlement grand-ducal</i>
Article 1	Article 1
Article 2	Article 3
Article 3.1	Article 4 paragraphe (1) b)
Article 3.2	Article 3 g) et h)
Article 3.3	Article 2
Article 4.1	Article 4 paragraphe (1) a) et d)
Article 4.2	Article 4 paragraphe (1) d)
Article 4.3	Article 4 paragraphe (1) e)
Article 4.4	Article 4 paragraphe (1) g)
Article 4.5	Article 4 paragraphe (1) f)
Article 5.1, 5.2 et 5.3	Article 5
Article 5.4	Article (2)
Article 6	Article 6
Article 7	Article 4 paragraphe (1) h)
Article 9	Article 4 paragraphe (1) i)
Article 10	Article 4 paragraphe (1) a)

\*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(31.1.2012)

Par dépêche du 2 mai 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique, qu'il a élaboré. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles ainsi que du texte de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection. A la demande du Conseil d'Etat en date du 19 mai 2011, un tableau de concordance entre la directive à transposer et le projet de règlement grand-ducal lui a été transmis par dépêche du 10 juin 2011.

La lettre de saisine a insisté sur un traitement prioritaire du projet „étant donné que le délai de transposition de la directive précitée est venu à échéance en date du 12 janvier 2011 et que le Luxembourg fait l'objet d'une procédure en manquement pour non-transposition“.

En date du 14 décembre 2011, le Conseil d'Etat a eu un échange de vues avec un groupe d'experts délégué par le Premier Ministre, Ministre d'Etat, sur le contenu du projet de règlement sous avis.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Dans le cadre d'une démarche européenne entamée en 2004, les autorités de l'Union européenne visent à mettre en place un programme européen de protection des infrastructures critiques afin de renforcer la capacité de protection de ces infrastructures. La directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008, susmentionnée, concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection, constitue une première étape dans cette approche, qui tiendra compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques, des catastrophes naturelles et prioritairement de la menace terroriste. Actuellement, la directive porte sur les secteurs des transports et de l'énergie. Toutefois, les autorités européennes en envisagent une extension à d'autres domaines.

Le caractère critique d'une installation s'apprécie au regard du nombre potentiel des victimes (morts et blessés), de l'incidence économique (ampleur des pertes économiques ou de la dégradation des produits ou services, y compris l'incidence potentielle sur l'environnement), de l'incidence sur la population (incidence sur la confiance de la population, souffrances physiques et perturbations de la vie quotidienne, y compris la disparition des services essentiels). La directive à transposer se limite aux infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire des infrastructures dont l'absence ou la perturbation du fonctionnement normal suite à un arrêt ou une destruction auraient un effet considérable sur deux Etats membres aux moins, soit en principe l'Etat d'implantation ainsi qu'un autre Etat de l'Union, probablement voisin du premier.

Aux termes de la directive, chaque Etat membre est obligé de recenser les infrastructures critiques européennes (ICE). La définition que la directive donne des ICE montre que les Etats membres doivent en fait d'abord procéder au recensement des infrastructures critiques sur leur territoire et déterminer ensuite si leur arrêt ou leur destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins.

Il ne s'agit donc pas d'apprécier l'impact causé par la destruction éventuelle de l'infrastructure, mais celui engendré par la perturbation, voire l'arrêt de fonctionnement de celle-ci. Il faudra ensuite que ce non-fonctionnement ait un impact considérable au-delà des frontières pour au moins un Etat membre, dans l'hypothèse où l'Etat membre, sur le territoire duquel l'infrastructure est située, est lui-même touché considérablement par la défaillance de l'ICE.

Il résulte de l'exposé des motifs ainsi que des déclarations des experts gouvernementaux formulées lors de l'entrevue précitée du 14 décembre 2011, que l'étude menée par le Haut-Commissariat à la Protection nationale révèle qu'aucune ICE n'existe sur le territoire national en ce qui concerne les secteurs de l'énergie et des transports, qui sont les seuls visés par la directive qu'il s'agit de transposer. La transposition effectuée par le projet de règlement grand-ducal constitue donc un exercice purement formel sans impact pratique.

D'après le projet, le Haut-Commissariat à la Protection nationale est l'autorité compétente. Or, en l'absence d'un statut légal de cet organe, le Conseil d'Etat éprouve de sérieuses difficultés pour admettre que le Haut-Commissariat dispose des compétences légales comportant l'autorité juridique nécessaire pour donner plein effet aux obligations résultant de la directive à transposer. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à son avis du 22 novembre 2011 (projet de loi portant sur le Mémoire d'accord concernant la coopération dans le domaine de la gestion des crises pouvant avoir des conséquences transfrontalières entre le Royaume de Belgique, le Royaume des Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg, signé à Luxembourg, le 1er juin 2006; doc. parl. n° 6335) dans lequel il faisait état du fait que le Haut-Commissariat à la Protection nationale bénéficie de plus en plus de compétences, sans que pour autant son statut juridique soit précisé et que son cadre du personnel soit défini.

Compte tenu du fait que la directive à transposer ne constitue qu'une première étape, et qu'elle doit être étendue progressivement à d'autres secteurs, notamment ceux des technologies de l'information et de la communication, le Conseil d'Etat recommande au Gouvernement d'accorder un haut rang de priorité à l'élaboration du projet de loi sur le Haut-Commissariat à la Protection nationale.

En attendant la mise en place d'un cadre légal propre au Haut-Commissariat à la Protection nationale, le projet de règlement soumis est pris en application de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports. Le Conseil d'Etat relève que l'article 1er de cette loi prévoit la consultation des chambres professionnelles concernées. Comme il ne ressort pas du dossier soumis au Conseil d'Etat que les avis des chambres professionnelles aient été demandés en l'occurrence dans leurs avis, le règlement risque *ab initio* la sanction prévue à l'article 95 de la Constitution.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

Pour ce qui est plus particulièrement de l'article 4, le Conseil d'Etat, renvoyant à ce qu'il a relevé plus haut, estime que le Haut-Commissariat à la Protection nationale ne dispose pas d'une personnalité juridique qui permettrait d'en faire l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer. Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-Commissariat à la Protection nationale, ce sera donc le ministre dont relève celui-ci, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, auquel il faudra confier ce rôle, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-Commissaire à la Protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

Les autres articles ne comportent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 31 janvier 2012.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*La Vice-Présidente,*  
Viviane ECKER

\*

## AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(5.1.2012)

Par sa lettre du 14 décembre 2011, Monsieur le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

De prime abord, la Chambre des Métiers constate que, tandis que la lettre d'accompagnement fait référence à un projet de règlement grand-ducal, le document proprement dit est intitulé „Avant-projet de règlement grand-ducal ...“. Pour ne pas ajouter à la confusion, elle se référera par la suite au projet de règlement grand-ducal.

Le projet de règlement grand-ducal transpose en droit national la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

Les objectifs de cette directive sont, d'une part, l'instauration d'une procédure harmonisée de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, définies comme infrastructures, certes situées dans un Etat membre, mais dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres et, d'autre part, la définition d'une approche pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures.

Comme ces infrastructures peuvent subir des dommages, faire l'objet d'interruptions ou encore être détruites par des actes terroristes ou par des catastrophes naturelles, par négligence, accident ou piratage informatique, il est essentiel de protéger ces infrastructures critiques, qui sont surtout les centrales et les réseaux électriques, les oléoducs, les aéroports et les gares ferroviaires.

Puisque ces infrastructures sont extrêmement interdépendantes, le niveau de sécurité de chaque Etat dépend de la sécurité assurée par les autres Etats.

La directive de 2008 se concentre sur les secteurs de l'énergie et du transport et laisse le soin d'y inclure d'autres infrastructures critiques, tels les réseaux de communication après un réexamen de la directive à opérer à partir de 2012.

Une étude réalisée par le Haut-Commissariat à la Protection nationale a conclu qu'aucune infrastructure critique européenne (ICE) dans les secteurs de l'énergie et des transports n'est située sur le territoire luxembourgeois. Ainsi, la transposition de la directive n'aura, dans une première étape qu'un impact direct mineur pour notre pays, jusqu'à ce qu'elle soit étendue à d'autres secteurs.

Concrètement, le règlement grand-ducal désigne le Haut-Commissariat à la Protection nationale comme l'autorité compétente nationale qui coordonne les questions liées à la protection des ICE, recense et désigne les ICE, vérifie les plans de sécurité élaborés par les propriétaires ou les opérateurs et contrôle que chaque ICE est dotée d'un correspondant à la sécurité.

Comme le règlement grand-ducal crée la base pour protéger les infrastructures critiques et augmenter la sécurité des citoyens dans des domaines fondamentaux que sont l’approvisionnement en énergie et la mobilité, la Chambre des Métiers approuve celui-ci sans aucune réserve.

Luxembourg, le 5 janvier 2012

*Pour la Chambre des Métiers,*

*Le Directeur Général,*  
Paul ENSCH

*Le Président,*  
Roland KUHN

\*

## **AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(10.1.2012)

Le projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet de transposer dans la réglementation nationale la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l’évaluation de la nécessité d’améliorer leur protection (ci-après dénommée „Directive 2008/114/CE“).

La Directive 2008/114/CE établit une procédure harmonisée de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes (ICE) dans les secteurs de l’énergie et des transports. Il s’agit d’infrastructures situées dans un Etat membre et dont l’arrêt ou la destruction aurait un impact important sur au moins deux Etats membres selon des critères intersectoriels et sectoriels définis par ladite directive et transposés dans le projet de règlement grand-ducal sous avis. L’objectif du recensement est d’assurer la protection des ICE contre le terrorisme et les catastrophes naturelles et éviter tout impact négatif sur la sécurité des citoyens et de l’économie européenne.

La Directive 2008/114/CE prévoit la désignation par chaque Etat membre d’une autorité compétente pour le recensement des ICE, laquelle agit en tant que point de contact entre l’Etat membre, les autres Etats membres concernés, la Commission européenne et le propriétaire ou l’opérateur de l’ICE. Le projet de règlement grand-ducal sous avis désigne le Haut-Commissariat à la Protection nationale (HCPN), placé sous l’égide du Ministre d’Etat, pour remplir ces fonctions. La Directive 2008/114/CE envisage également l’instauration de plans de sécurité d’opérateurs (PSO) répertoriant des mesures de protection pour chaque ICE identifiée, ainsi que la désignation de correspondants pour la sécurité au sein de chaque ICE qui seront les points de contact entre l’ICE et le HCPN.

La Chambre de Commerce salue la bonne transposition faite par les auteurs du présent projet de règlement grand-ducal de la Directive 2008/114/CE qui respecte le principe de „toute la directive, rien que la directive“ cher à la Chambre de Commerce.

La Chambre de Commerce se doit néanmoins de relever quelques imperfections comme suit:

Bien que l’article 4 paragraphe (1) sous le point i) du projet de règlement grand-ducal aborde l’obligation de protéger la confidentialité des informations relatives à la désignation des ICE, l’article 9 de la Directive 2008/114/CE y relatif n’a pas été transposé. La Chambre de Commerce s’interroge sur la pertinence de cette absence de transposition, eu égard à la législation nationale en vigueur en matière de protection des données et suggère la transposition du libellé de l’article 9 de la Directive 2008/114/CE.

La Chambre de Commerce relève également que le paragraphe 3 de l’article 6 de la Directive 2008/114/CE n’a pas fait non plus l’objet d’une transposition dans le présent projet de règlement grand-ducal. Or, cet article prévoit le cas de non-désignation d’un correspondant pour la sécurité par un propriétaire/opérateur d’une ICE et mérite d’être transposé.

Enfin, la Chambre de Commerce note que l’article 5 paragraphe 2 du projet de règlement grand-ducal sous avis indique uniquement „un autre délai“ sans préciser la nécessité de l’existence de circonstances exceptionnelles telles que requis par l’alinéa 2 du paragraphe 3 de l’article 5 de la Directive 2008/114/CE.

La Chambre de Commerce déplore le non-respect du délai de transposition de la Directive 2008/114/CE fixé au plus tard le 12 janvier 2011. La Commission européenne a d’ailleurs transmis dans un

premier temps au Luxembourg une lettre de mise en demeure le 17 mars 2011, puis un avis motivé le 24 novembre 2011 pour remédier à cette absence de transposition.

La Chambre de Commerce s'interroge sur la marge de manoeuvre et le recul d'appréciation que cette transposition tardive donnera au Grand-Duché de Luxembourg pour intervenir lors du réexamen de la Directive 2008/114/CE prévu à partir du 12 janvier 2012 pour décider de mesures de protection supplémentaires et d'une extension de son application au secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC).

Les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis précisent dans l'exposé des motifs que le HCPN a, suite à une étude, conclu que le Grand-Duché de Luxembourg ne disposait pas d'ICE sur son territoire et que, par conséquent, la Directive 2008/114/CE n'aurait qu'un impact insignifiant. Néanmoins, la Chambre de Commerce souhaite mettre en exergue le fait que le Luxembourg, bien que n'ayant pas d'ICE sur son territoire, est concerné par des ICE à proximité de ses frontières qui en cas d'arrêt ou de destruction auraient un impact important voir néfaste pour le pays. Or, la Directive 2008/114/CE dispose que les Etats membres concernés par des ICE situés hors de leur territoire soient consultés pour les classer comme tel et être tenus informés des données sensibles portant sur ces ICE.

La Chambre de Commerce regrette également sa saisine tardive lui laissant ainsi peu de temps pour aviser le présent projet de règlement grand-ducal dont le dépôt auprès de la Chambre des Députés a été effectué en date du 3 mai 2011.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres remarques particulières à formuler, et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs de la présente transposition.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis.

6281/03

**N° 6281<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE REGLEMENT  
GRAND-DUCAL****portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du  
8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation  
des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évalua-  
tion de la nécessité d'améliorer leur protection**

\* \* \*

**AVIS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS**

(1.3.2012)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 3 mai 2011 à la Chambre des Députés par la Ministre aux Relations avec le Parlement, à la demande du Premier Ministre, Ministre d'Etat.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles et le texte de la directive 2008/114/CE.

Par lettre du 3 février 2012, la Ministre aux Relations avec le Parlement a fait parvenir à la Chambre l'avis du Conseil d'Etat du 31 janvier 2012, l'avis de la Chambre des Métiers du 5 janvier 2012, l'avis de la Chambre de Commerce du 10 janvier 2012 ainsi que le texte du projet de règlement grand-ducal avec son préambule adapté à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat. Etaient joints également l'exposé des motifs, le commentaire des articles et le texte de la directive à transposer.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

La base légale du présent projet de règlement grand-ducal est constituée par la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports.

Les objectifs de la directive à transposer sont, d'une part, l'instauration d'une procédure harmonisée de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire des infrastructures qui sont certes situées dans un Etat membre mais dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins, et d'autre part, la définition d'une approche européenne commune pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures.

Le champ d'application du présent projet de règlement grand-ducal se limite aux secteurs de l'énergie et des transports. Etant donné qu'au Luxembourg il n'existe aucune infrastructure critique européenne au niveau des secteurs précités, la transposition effectuée par le présent projet de règlement grand-ducal constitue, selon le Conseil d'Etat, un exercice purement formel sans impact pratique.

Pour ce qui est de la recommandation du Conseil d'Etat de doter le Haut-Commissariat à la Protection nationale d'un statut légal, la Ministre aux Relations avec le Parlement annonce, dans sa lettre du 3 février 2012, l'élaboration d'un projet de loi ayant, entre autres, pour objet la création d'un soubassement légal du Haut-Commissariat à la Protection nationale.

La commission parlementaire recommande de donner droit à la remarque du Conseil d'Etat qui suggère de confier, en attendant l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, le rôle de l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer au ministre dont relève le Haut-commissaire à la protection nationale, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat,

quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment à la version proposée par le Gouvernement dans sa lettre du 3 février 2012.

\*

La Conférence des Présidents fait sien l'avis de la Commission du Développement durable et donne son assentiment au projet de règlement grand-ducal.

Luxembourg, le 1er mars 2012

*Le Secrétaire général,*  
Claude FRIESEISEN

*Pour le Président de la Chambre des Députés,*  
*Le Vice-Président,*  
Lydie POLFER

25

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/VG

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 08 février 2012 (10h30)

##### ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (après-midi), de la réunion jointe du 19 janvier 2012 et de la réunion du 1er février 2012
2. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Désignation d'un rapporteur
3. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg  
- Désignation d'un rapporteur
4. 6281 Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection  
- Examen du projet de règlement grand-ducal et de l'avis du Conseil d'Etat en vue de l'élaboration d'un avis
5. 6345 Projet de règlement grand-ducal
  - a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
  - b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points- Examen du projet de règlement grand-ducal et de l'avis du Conseil d'Etat en vue de l'élaboration d'un avis
6. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir
7. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Adoption d'une série d'amendements parlementaires

8. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich (remplaçant M. Ben Scheuer), M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helminger, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany,

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

M. Max Nilles, M. Guy Staus, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Roland Bombardella, du Haut-Commissariat à la Protection nationale,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (après-midi), de la réunion jointe du 19 janvier 2012 et de la réunion du 1er février 2012**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Monsieur Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique

**3. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg**

Monsieur Fernand Boden est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique

**4. 6281 Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection**

Les membres de la Commission examinent le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le texte a pour objet de transposer en droit national la directive 2008/114/CE concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection. Cette directive constitue une première étape dans la mise en place d'un programme européen de protection des infrastructures critiques afin de renforcer leur capacité de protection et de tenir compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques, des catastrophes naturelles et de la menace terroriste. Le caractère critique d'une installation s'apprécie au regard du nombre potentiel des victimes, de l'incidence économique et de l'incidence sur la population. La directive à transposer se limite aux infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire aux infrastructures dont l'absence ou la perturbation du fonctionnement normal suite à un arrêt ou une destruction auraient un effet considérable sur au moins deux Etats membres. Aux termes de la directive, chaque Etat membre est obligé de recenser les infrastructures critiques européennes sur leur territoire et déterminer ensuite si leur arrêt ou leur destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins.

Actuellement, la directive porte uniquement sur les secteurs des transports et de l'énergie. Le champ d'application du projet de règlement grand-ducal sous rubrique se limite par conséquent à ces deux secteurs. Etant donné qu'au Luxembourg il n'existe à ce jour, aucune infrastructure critique européenne au niveau des secteurs des transports et de l'énergie, la transposition effectuée par le projet de règlement grand-ducal constitue un exercice purement formel, sans aucun impact pratique.

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat note que, d'après le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, le Haut-commissariat à la protection nationale est l'autorité compétente en matière de recensement et de protection des infrastructures critiques européennes. Il est d'avis que ce dernier ne dispose pas d'une personnalité juridique qui lui permettrait d'être l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer. Dans ce contexte et d'une manière plus générale, il regrette que le Haut-commissariat à la protection nationale bénéficie de plus en plus de compétences, sans que pour autant son statut juridique ne soit précisé et que son cadre du personnel ne soit défini ; il recommande donc au Gouvernement d'accorder un haut rang de priorité à l'élaboration du projet de loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale. En attendant l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, la Haute Corporation suggère que de confier le rôle d'autorité compétente au ministre dont relève le Haut-commissariat, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de règlement grand-ducal, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- l'objectif de la directive à transposer n'est pas d'apprécier l'impact causé par la destruction éventuelle de l'infrastructure critique européenne, mais celui engendré par la perturbation ou le non-fonctionnement de celle-ci. Il faudra ensuite que ce non-fonctionnement ait un impact considérable au-delà des frontières pour au moins un Etat membre, dans l'hypothèse où l'Etat membre, sur le territoire duquel l'infrastructure est située, est lui-même touché considérablement par la défaillance de l'ICE ;
- la responsabilité de la protection d'une infrastructure critique européenne incombe à l'Etat membre sur le territoire duquel cette infrastructure est située ;

- les centrales nucléaires ne sont pas considérées comme des ICE et relèvent de la réglementation spécifique en matière nucléaire ;
- il est regrettable que la directive n'ait pas abouti, faute de consensus, à un résultat plus ambitieux. En effet, le texte législatif européen se borne à exiger de la part des Etats membres, d'une part, la mise en place d'un plan de sécurité d'opérateur et, d'autre part, la désignation d'un correspondant pour la sécurité pour chaque ICE. En outre, son champ d'application se limite aux seuls domaines de l'énergie et des transports. Toutefois les autorités européennes envisagent une extension à d'autres domaines lors d'un réexamen de la directive qui aura lieu dans le courant de l'année 2012 ;
- il n'existe pas, à l'heure actuelle, de liste publique des ICE déclarées par les autres pays européens. Il est d'ailleurs peu probable que la visibilité s'améliore dans le futur et qu'une telle liste vienne à être publiée dans le futur. Il est cependant à noter que l'Allemagne a identifié sept centrales électriques dont le dysfonctionnement pourrait avoir un impact sur le Luxembourg.

Au terme de cet échange de vues, la commission parlementaire adopte la prise de position reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

**5. 6345 Projet de règlement grand-ducal**  
**a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et**  
**b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

Les membres de la commission se voient distribuer le document de travail repris en annexe 2 du présent procès-verbal. Il est décidé d'examiner le projet de règlement grand-ducal sous rubrique au cours d'une prochaine réunion.

**6. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir**

Monsieur le ministre présente le document repris en annexe 3 du présent procès-verbal. A l'issue de cet exposé, il s'attarde également sur la partie fret, tout en précisant que l'aéroport de Luxembourg se situe parmi les premiers aéroports cargo au niveau européen.

Les atouts du Luxembourg au niveau du fret sont les suivants :

- l'aéroport est bien équipé et le Cargo Center dispose d'une infrastructure efficace, notamment pour les biens de grande valeur ou pour les biens hors gabarit, d'équipements performants, d'une grande flexibilité, d'une excellente expertise dans la chaîne du froid ;
- la situation géographique est idéale ;
- de nombreux créneaux horaires (« slots ») sont encore disponibles ;
- il n'y a pas de pratique de préfinancement de la TVA ;

- des liaisons sont opérées avec tous les continents ;
- le service y est rapide et le *turnover-time* très réduit ;
- la flexibilité administrative y est grande.

En revanche, parmi les points faibles, il convient de citer :

- les restrictions en matière de vols de nuit (« *night curfew* »), surtout par rapport aux deux aéroports concurrents que sont Liège et Hahn ;
- les services d'importation, phytosanitaire ou vétérinaire ne sont pas présents 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, à cause d'un manque de personnel ;
- l'aéroport dispose d'un seul assistant en escale ;
- les redevances aéroportuaires y sont élevées ;
- des règles strictes en matière de sûreté, qui sont par ailleurs estimables, rendent l'attente parfois longue ;
- il n'existe pas de centre de distribution d'importance dans le pays ;
- la surface est limitée ;
- il manque un interlocuteur unique ;
- le coût du personnel est élevé.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- deux aéroports de la Grande Région, Hahn et Liège, constituent les plus gros concurrents du Findel et connaissent tous les deux une dynamique importante, qui se traduit à la fois par des hausses sur le tonnage des marchandises et sur le nombre de passagers transportés. *A contrario*, le projet d'aéroport sur l'ancienne base militaire de Bitburg ne semble pas de nature à concurrencer l'aéroport de Luxembourg ;
- l'idée avancée par un membre de la Commission d'une éventuelle collaboration au sein de la Grande Région, afin de mettre en place un partenariat et une distribution des rôles qui pourrait être bénéfique pour toutes les parties, semble impossible à mettre en œuvre dans la pratique au vu du positionnement extrêmement concurrentiel des aéroports concernés ;
- il est difficile de dire si les problèmes rencontrés actuellement par les transporteurs aériens luxembourgeois sont des problèmes conjoncturels ou structurels. Il semble cependant que le prix du pétrole ait un impact et que la concurrence du transport maritime joue, surtout pour les trafics de et vers l'Asie ;
- à ce jour, Qatar Airways n'est pas un transporteur concurrent mais plutôt complémentaire. En outre, au vu de la situation géographique du Qatar, ce pays pourrait s'avérer être une plate-forme idéale pour faciliter la présence luxembourgeoise dans la région asiatique et desservir plus de destinations. Des discussions sont d'ailleurs en cours.

Etant donné que l'exposé de Monsieur le Ministre n'a pas, pour des raisons de temps, pu être achevé, il est décidé de poursuivre la présentation ainsi que l'échange de vues subséquent au cours d'une nouvelle réunion fixée au 29 février 2012 à 09h00.

**7. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Les membres de la Commission examinent les propositions d'amendements parlementaires telles que rédigées suite aux décisions prises au cours de la réunion du 18 janvier dernier et reprises en annexe 4 du présent procès-verbal.

Ces amendements sont adoptés avec l'abstention du représentant de la sensibilité politique Déi Lénk ; ils seront envoyés pour avis au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

Luxembourg, le 13 février 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## **Annexe 1**

**N° 6281**

### **Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection**

#### **AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 3 mai 2011 à la Chambre des Députés par la Ministre aux Relations avec le Parlement, à la demande du Premier Ministre, Ministre d'Etat.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles et le texte de la directive 2008/114/CE.

Par lettre du 3 février 2012, la Ministre aux Relations avec le Parlement a fait parvenir à la Chambre l'avis du Conseil d'Etat du 31 janvier 2012, l'avis de la Chambre des Métiers du 5 janvier 2012, l'avis de la Chambre de Commerce du 10 janvier 2012 ainsi que le texte du projet de règlement grand-ducal avec son préambule adapté à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat. Etaient joints également l'exposé des motifs, le commentaire des articles et le texte de la directive à transposer.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

La base légale du présent projet de règlement grand-ducal est constituée par la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports.

Les objectifs de la directive à transposer sont, d'une part, l'instauration d'une procédure harmonisée de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire des infrastructures qui sont certes situées dans un Etat membre mais dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins, et d'autre part, la définition d'une approche européenne commune pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures.

Le champ d'application du présent projet de règlement grand-ducal se limite aux secteurs de l'énergie et des transports. Etant donné qu'au Luxembourg il n'existe aucune infrastructure critique européenne au niveau des secteurs précités, la transposition effectuée par le présent projet de règlement grand-ducal constitue, selon le Conseil d'Etat, un exercice purement formel sans impact pratique.

Pour ce qui est de la recommandation du Conseil d'Etat de doter le Haut-Commissariat à la Protection nationale d'un statut légal, la Ministre aux Relations avec le Parlement annonce, dans sa lettre du 3 février 2012, l'élaboration d'un projet de loi ayant, entre autres, pour objet la création d'un soubassement légal du Haut-Commissariat à la Protection nationale.

La commission parlementaire recommande de donner droit à la remarque du Conseil d'Etat qui suggère de confier, en attendant l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, le rôle de l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer au ministre dont relève le Haut-commissaire à la protection nationale, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment à la version proposée par le Gouvernement dans sa lettre du 3 février 2012.

## Annexe 2

### **Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route**

#### Considérations générales

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat « exige que les auteurs agissent par voie de textes séparés » et propose de scinder le projet de règlement grand-ducal en deux textes pour mieux tenir compte des différentes lois servant de base légale aux différentes dispositions.

Le Gouvernement peut se déclarer d'accord avec la proposition du Conseil d'Etat, mais tient à remarquer qu'il faudra alors scinder le texte, le cas échéant, en trois règlements grand-ducaux séparés :

- un premier règlement grand-ducal avec les dispositions relatives au règlement (CE) n° 1072/2009 et abrogeant le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 (*base légale : loi modifiée du 9 août 1971*) ;
- un deuxième règlement grand-ducal avec les dispositions concernant les transports effectués au Luxembourg par des transporteurs originaires de pays tiers pour lesquels les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 ne s'appliquent pas, et abrogeant le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 (*base légale : loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers*) ;
- un troisième règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertissements taxés (*base légale : loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*).

Dans cet ordre d'idées, les textes qui suivent reprennent essentiellement les dispositions contenues auparavant dans un seul projet de règlement grand-ducal et qui sont maintenant réparties sur trois projets de règlement grand-ducal.

Dans la mesure du possible, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'article 8 (ancien article 10), le Gouvernement préfère ne pas supprimer simplement cet article, mais de remplacer l'immobilisation par la confiscation, tout en respectant l'argumentation du Conseil d'Etat.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se contredit dans ses observations relatives aux articles 3 et 4 en ce que pour une même procédure, mais pour deux documents différents, il se déclare à l'article 3 d'accord avec une délégation au niveau du ministre et à l'article 4 il invoque la Constitution pour dire que cette délégation n'est pas possible. Le Gouvernement opte dès lors de suivre l'observation faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4.

Enfin, il y a lieu d'insister que les dispositions reprises maintenant dans le deuxième règlement grand-ducal sont absolument nécessaires, car autrement les infractions commises par des transporteurs originaires de pays tiers resteraient impunies, alors que des infractions identiques ou similaires commises par des transporteurs communautaires sont sanctionnées. Le Conseil d'Etat semble ne pas avoir remarqué cette conséquence de sa proposition. Le Gouvernement préfère donc de ne pas simplement supprimer ces dispositions, mais de les mettre dans un règlement grand-ducal séparé.

Les deuxième et troisième règlements grand-ducaux n'ont pas besoin de l'agrément de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés.

## Texte du premier projet de règlement grand-ducal

Intitulé : *L'intitulé est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.*

**Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route**

Préambule : *Le préambule est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.*

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

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports ;

Vu le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ;

Vu la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article 1 : *Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'autorité compétente visée au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le Ministre.

Article 2 : *Le texte est reformulé afin de tenir compte des observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 2.** Les vérifications visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité sont menées par le Ministre. Dans ce cadre le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement communique au Ministre copies des autorisations d'établissement et toutes les données utiles concernant la modification, le transfert, le retrait ou la caducité d'une autorisation d'établissement.

Article 3 : *Concernant le paragraphe 1, il y a lieu d'observer que le Conseil d'Etat est en principe d'accord avec le texte proposé par le Gouvernement, mais se contredit par rapport à ses observations à une même procédure prévue à l'article 4. Le Gouvernement opte de faire*

également droit à l'article 3 aux observations faites par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4. (cf. commentaire relatif à l'article 4)

Concernant le paragraphe 2, le Gouvernement n'estime pas nécessaire de vérifier à l'avance si une durée de validité de trois ans est acceptable pour la Commission européenne, alors que contrairement à l'ancien règlement (CEE) n° 881/92 qui prévoyait une durée fixe de cinq ans, l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009 prévoit une durée MAXIMALE de dix ans. Cette durée peut varier de un jour à dix ans, bien qu'il soit inapproprié, de l'avis du Gouvernement, de prévoir des durées inférieure à un an, sauf cas spécial.

La durée de trois ans tant pour l'original que les copies conformes de la licence communautaire a par ailleurs été arrêtée de commun accord avec le secteur des transports routiers dans le cadre d'un groupe de travail « simplification administrative ».

A noter aussi que la durée de validité des copies conformes n'est pas réglée par le règlement communautaire. Tel n'était non plus le cas pour l'ancien règlement (CEE) n° 881/92. Sous le régime de ce règlement, le Luxembourg délivrait l'original de la licence pour cinq ans et les copies conformes à mettre sur les véhicules pour une durée d'un an. Cette situation était bien connue à la Commission européenne, ce qui n'a jamais suscité de réaction à l'égard des pays ayant procédé de cette façon.

**Art. 3.** (1) Afin de permettre au Ministre de vérifier qu'il se conforme aux dispositions législatives communautaires et nationales en vigueur, le transporteur doit fournir ensemble avec sa demande en obtention d'une licence communautaire et de copies conformes les informations nécessaires relatives à l'identité de l'entreprise, à l'autorisation d'établissement, au gérant technique, au parc de véhicules et au personnel.

Ces informations doivent également être fournies lors d'un renouvellement de la licence communautaire ou sur demande spéciale du Ministre.

Par dérogation à l'alinéa premier, le transporteur n'a pas besoin de fournir les informations auxquelles le Ministre dispose d'un accès direct. Le Ministre informe les transporteurs quelles sont ces informations.

(2) La durée de validité de la licence communautaire est fixée à trois ans, sans qu'elle puisse excéder celles des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement.

La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence communautaire.

Au cas où la licence communautaire est délivrée pour la première fois à un transporteur ou après une période d'interruption supérieure à six mois, la durée de validité visée à l'alinéa 1 est d'une année.

Par dérogation aux alinéas 1 et 3, le Ministre peut délivrer, par décision motivée, la licence communautaire pour une durée de validité inférieure à trois respectivement une année, sans qu'elle puisse être inférieure à trois mois.

(3) Le transporteur est tenu de conserver la licence communautaire au siège de son établissement et de la présenter à toute demande des agents de contrôle.

Les copies conformes de la licence communautaire doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute demande des agents de contrôle.

(4) En cas de cessation de l'activité du transporteur, la licence communautaire et ses copies conformes doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Article 4 : Il y a tout d'abord lieu de constater que le Conseil d'Etat se contredit ici par rapport à ses observations relatives à l'article 3 où il se montre d'accord avec la même procédure que celle critiquée à l'article 4. Le Gouvernement opte dans les deux cas de suivre l'observation faite dans le cadre de l'article 4 et inscrit les modalités dans le règlement grand-ducal, à l'exclusion de la pratique administrative courante dont le Conseil d'Etat estime

*qu'elle ne doit pas être banalisée sur le plan normatif. Les règlements ministériels projetés auraient en effet contenus surtout la pratique administrative courante.*

**Art. 4.** (1) Afin de permettre au Ministre la délivrance d'une attestation de conducteur, le transporteur doit fournir copie des documents suivants du chauffeur à figurer sur l'attestation de conducteur : pièce d'identité, permis de conduire, contrat de travail, fiche d'examen médical et certificat d'affiliation à la sécurité sociale.

Notamment en ce qui concerne le contrat de travail, le Ministre demande l'avis de l'Inspection du Travail et des Mines.

(2) La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à deux ans, sans que qu'elle ne puisse excéder celles des pièces à sa base.

La durée de validité de la copie conforme de l'attestation de conducteur est la même que celle de l'attestation de conducteur.

(3) Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur et sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

*Article 5 : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 5.** (1) La licence communautaire ou l'attestation de conducteur est retirée au cas où le transporteur a falsifié ce document ou une copie conforme de celui-ci.

(2) Toute décision de retrait doit être motivée. Le Ministre prend sa décision sur avis d'une commission composée de trois membres, ayant pour mission d'instruire le dossier, d'entendre le transporteur au cas où il le demande et d'émettre un avis à la majorité des voix. Les membres de la Commission sont nommés par le Ministre.

La Commission doit s'orienter pour son avis aux dispositions de l'article 12 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

(3) Lorsqu'une décision de retrait d'une licence communautaire, de copies conformes d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur est devenue définitive, le transporteur est tenu de remettre le ou les documents faisant l'objet de la décision de retrait aux agents de contrôle.

*Ancien article 6 : En raison de l'observation du Conseil d'Etat, l'article 6 est supprimé.*

*Article 6 (ancien article 7) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 6.** Le cabotage est permis dans les limites des dispositions du chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

Par dérogation à l'alinéa précédent et en application de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne et de la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux, les paragraphes 2 à 5 de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ne sont pas applicables lorsque le transporteur effectuant des transports de cabotage est établi en Belgique ou aux Pays-Bas.

*Ancien article 8 : Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.*

*Article 7 (ancien article 9) : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 7.** Les infractions aux dispositions de l'article 3, de l'article 4 paragraphes 3 et 6, de l'article 5 paragraphe 6, de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité

ainsi qu'à l'article 6 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

*Article 8 (ancien article 10) : Le Conseil d'Etat expose dans son avis que l'immobilisation d'un véhicule est à considérer comme une peine pénale et non comme une mesure administrative. La définition de peines pénales est réservée à la loi. Or, la loi du 9 août 1971 servant de base légale ne prévoit pas l'immobilisation parmi les peines.*

*Dès lors, le Gouvernement propose de substituer l'immobilisation par la confiscation du véhicule. La confiscation est formulée comme possibilité, laissant ainsi une marge d'appréciation aux tribunaux selon la gravité des cas spécifiques.*

*Une simple peine pécuniaire n'est en effet souvent pas assez dissuasive pour une certaine catégorie de transporteurs qui calculent que seulement chaque n-ième transport sera pris dans un contrôle et qu'alors une peine pécuniaire sera bien inférieure aux gains faits par une concurrence déloyale. Le risque de voir le véhicule immobilisé voire confisqué devrait être assez dissuasif. Etant donné que la loi du 9 août 1971 ne permet pas l'immobilisation, il est recouru à la confiscation.*

**Art. 8.** Lorsqu'un transport est effectué sans être couvert par une copie conforme d'une licence communautaire complétée, le cas échéant, par une attestation de conducteur ou en infraction aux dispositions de l'article 6, le véhicule utilisé pour effectuer ce transport peut être confisqué.

*Article 9 (ancien article 11) : Il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat.*

**Art. 9.** Le Parquet général adresse une copie des arrêts et jugements prononcés sur base du présent règlement grand-ducal au Ministre.

*Article 10 (ancien article 12) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 10.** Par dérogation à l'article 3, paragraphe 2, au cas où la durée de validité d'une licence communautaire délivrée sous le régime du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres dépasse trois ans au moment de l'expiration des copies conformes délivrées sous le régime de ce même règlement (CEE) n° 881/92, les copies conformes délivrées pour la première fois sous le régime du règlement (CE) n° 1072/2009 précité le sont pour une durée de validité expirant trois ans avant l'échéance de la licence communautaire.

Au cas où la durée de validité de ces copies conformes est inférieure à un an, le transporteur ne doit pas faire de nouvelle demande, mais les copies conformes subséquentes lui sont délivrées automatiquement, à condition qu'il remplisse toutes les conditions pour pouvoir obtenir une licence communautaire.

*Ancien article 13 : Les dispositions de l'ancien article 13 sont transférées dans un troisième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.*

*Article 11 (ancien article 14) : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 11.** Le règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est abrogé.

*Article 12 (ancien article 15) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 12.** La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant : « règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route ».

[Article 13 \(ancien article 16\) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.](#)

**Art. 13.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

## Texte du deuxième projet de règlement grand-ducal

### **Projet de règlement grand-ducal réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers**

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

Vu la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Ancien article 8 : Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.*

**Art. 1<sup>er</sup>.** Les transporteurs établis dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen ne peuvent effectuer un transport au Grand-Duché de Luxembourg que sous le couvert d'une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité et valable pour le Luxembourg, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

Ils ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage sauf si un accord international conclu entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur autorise les transports de cabotage.

Au cas où un tel transporteur est autorisé à effectuer un transport de cabotage au Grand-Duché de Luxembourg, l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route est applicable.

*Ancien article 9, alinéa 2 : Cet article reprend en outre la possibilité de confisquer le véhicule utilisé pour commettre l'infraction. La base légale est ici l'article 8, alinéa 2, de la loi du 12 juin 1965 ainsi que le chapitre II-1 du Code pénal. (cf. nouvel article 8 du premier projet de règlement grand-ducal)*

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 750 euros ou d'une de ces peines seulement.

En outre, le véhicule utilisé pour effectuer le transport en infraction pourra être confisqué.

*Ancien article 14 in fine :*

**Art. 3.** Le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux est abrogé.

**Art. 4.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

## Texte du troisième projet de règlement grand-ducal

### **Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation sur toutes les voies publiques ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

Arrêtons :

#### [Ancien article 13 :](#)

**Article unique.** Le point N. de l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points est abrogé.

## Annexe 3

# Evolution du trafic à l'Aéroport de Luxembourg

Présentation à la Chambre des Députés  
Commission du Développement durable  
du 8 février 2012



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

1

## I. Evolution des mouvements aériens

▶ **Evolution du nombre total des mouvements (internationaux et locaux):**

2010: 80.494  
2011: 83.405 (+3,5%)

▶ **Evolution du nombre des mouvements commerciaux:**

2010: 51.636  
2011: 53.854 (+4,29%)

▶ **Evolution du nombre des mouvements de l'aviation d'affaires:**

2010: 4.451  
2011: 5.071 (+13,9%)

2

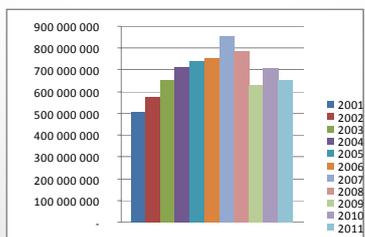
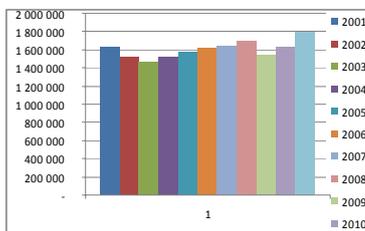
## II. Evolution du volume passager/fret

### Evolution du nombre des passagers:

2010: 1.630.027  
2011: 1.791.231 (+10%)

### Evolution du volume de fret:

2010: 705.079  
2011: 656.651 (-7%)



3

## III. Situation de certains opérateurs aériens

### Luxair

Flotte: 1 737-800, 3 737-700, 5 Q400, 6 Embraer 145/135  
Mouvements: 26.010 (+2% par rapport à 2010)  
Passagers: 1.197.995 (+5% par rapport à 2010)

### Cargolux

Flotte: 10 B747-400F, 3 747-400BCF (Boeing Converted Freighter), 2 747-8F  
Mouvements: 3.399 (+1,6% par rapport à 2010)  
Tonnage: 482.718 (-7,4% par rapport à 2010)

### Qatar Airways

Flotte : 1 B-777 desservant l'aéroport de Luxembourg  
Mouvements: 86 (depuis novembre 2011)  
Tonnage: 4492 t

Autres opérateurs: Silkway, Air Atlanta, Jade, AirBridge Cargo, Evergreen Atlas Air, Meridian

4

## IV. Situation du réseau aéroportuaire

### Volet passager

- 85 destinations 2011 (+5 par rapport à 2010)
- 18 opérateurs aériens de passagers en 2011 (+1 par rapport à 2010)

Nouvelles destinations (2011): Bilbao, Larnake, Rabil/Boa Vista Island, London Heathrow

Nouveaux opérateurs aériens (2011): Lufthansa (2012): Darwin

### Volet fret

- 495 destinations (+0 par rapport à 2010)
- 11 opérateurs aériens de fret (+1 par rapport à 2010)

Nouveaux opérateurs aériens (2011): Qatar Airways Cargo, Atlantic Airlines Ltd

5

## V. Cargocenter

- Evolution globale du fret traité :  
Volume 2010: 735.329  
Volume 2011: 676.708 (-8%)
- Part Cargolux :  
2010 : 518.363 t (70,5% du total)  
2011: 487.102 t (72,0% du total)  
Régression nette de 31.261t (-6,3%)
- Origine/Destination: Asie  
2010 : 363.391 t (49% du total)  
2011: 292.376 t (43,2% du total)  
Régression nette de 71.015 t (-19,5%)
- Personnel: 1.060 personnes (de 2.300 pour le groupe)
- Importance du Cargocenter pour le Groupe Luxair:  
environ 72 millions EUR chiffre d'affaires d'un total de 435 millions

6

## Annexe 4

### PROJET DE LOI 6310 PROPOSITION D'AMENDEMENTS

#### Remarques préliminaires

La Commission du Développement durable a fait siennes la grande majorité des observations émises par Conseil d'Etat dans son avis du 16 décembre 2011.

En ce qui concerne les cinq oppositions formelles émises par la Haute Corporation, il convient de noter qu'il a été fait droit à celle concernant l'article 2 (respect de la hiérarchie des normes), ainsi qu'à celle concernant l'article 6 (recours en réformation), qui cependant fait l'objet d'un amendement.

Concernant les articles 11 et 12 (nouveaux articles 8 et 10) (désignation d'une autorité de supervision compétente, collecte et fixation par cette autorité des redevances constituant la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement), le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la désignation de la Direction de l'Aviation Civile en tant qu'autorité de supervision indépendante alors que celle-ci, en raison du fait d'être placée sous l'autorité du ministre, fait partie de la même entité juridique, à savoir l'Etat, et que de surcroît l'Etat détient des participations importantes dans deux sociétés de transport aérien tout comme dans l'entité gestionnaire de l'aéroport.

En effet, la directive requiert la mise en place d'une autorité de supervision juridiquement et fonctionnellement indépendante des entités gestionnaires de l'aéroport et de tous les transporteurs aériens. Pour les Etats membres qui conservent la propriété d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens ou leur contrôle (ce qui est le cas pour le Luxembourg), une séparation fonctionnelle entre les fonctions liées à cette propriété ou ce contrôle et celles confiées à l'autorité de supervision indépendante est également requise par la directive.

Afin d'éviter aux autorités luxembourgeoises tout éventuel reproche futur de non-indépendance fonctionnelle ou structurelle de l'autorité de supervision et afin d'éviter tout conflit d'intérêt potentiel entre maximisation des participations de l'Etat auprès des transporteurs aériens voire maximisation de la participation auprès de l'entité gestionnaire de l'aéroport, il a été retenu de désigner une autorité de supervision indépendante externe au secteur de l'aviation, en l'occurrence l'Institut Luxembourgeois de Régulation, rendant caduques les trois oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat concernant les articles 11 et 12 du texte initial.

Pour les besoins d'application de la loi, le Conseil d'Etat propose d'élargir le pouvoir réglementaire de l'Institut Luxembourgeois de Régulation. En effet, la directive prévoit la possibilité de mettre en place un mécanisme de financement de l'autorité de supervision indépendante, qui peut comprendre la perception d'une redevance auprès des usagers d'aéroports et des entités gestionnaires d'aéroports.

L'article 4 de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat dispose que « L'Institut récupère la contrepartie de ses frais du personnel en service et de ses frais de fonctionnement conformément aux dispositions des lois et règlements qui déterminent les secteurs économiques sous sa régulation. »

Ainsi, la loi de base de l'Institut Luxembourgeois de Régulation l'habilite de manière générale à percevoir des redevances auprès des opérateurs sous sa surveillance. La présente loi sectorielle précise les coûts qui peuvent être pris en compte dans l'article 12, point 3 (art. 10, paragraphe 4, du texte coordonné) et confère à l'autorité de supervision indépendante dans l'article 12, point 4 (art.10, paragraphe 4, du texte coordonné) la compétence pour la fixation de ces redevances, s'inspirant de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, permettant ainsi de faire droit à la proposition du Conseil d'Etat.

\*

### **Amendement 1 portant sur l'article 2, point 7 (nouveau point 6)**

Le nouveau point 6 (point 7 initial) de l'article 2 se lit comme suit :

**6) « autorité de supervision indépendante » : ~~l'autorité visée à l'article 11 de cette loi~~ l'Institut Luxembourgeois de Régulation ;**

### **Commentaire de l'amendement 1**

Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat de définir l'autorité de supervision indépendante de manière précise dans cette définition, plutôt que de renvoyer à l'article la désignant. En raison de la désignation de l'ILR au lieu de la Direction de l'Aviation Civile il s'agit en l'occurrence d'un amendement technique.

\*

### **Amendement 2 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (1)**

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit :

*(1) **L'Institut Luxembourgeois de Régulation** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum :*

*(...)*

### **Commentaire de l'amendement 2**

De la même manière que pour l'amendement 1, il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat de désigner dans cette phrase nommément l'autorité de supervision indépendante. Vu le remplacement de la Direction de l'Aviation Civile par l'Institut Luxembourgeois de Régulation en tant qu'autorité de supervision indépendante cet amendement technique s'impose.

\*

### **Amendement 3 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (2)**

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit :

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, **et en principe via le comité des usagers de l'aéroport**, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

(...)

### **Commentaire de l'amendement 3**

Il est, dans la mesure du possible, fait droit à l'observation du Conseil d'Etat en supprimant la mention que les données transitent en principe par le comité des usagers afin de respecter le principe du respect de la confidentialité des données des opérateurs et ce en l'absence de personnalité juridique propre dudit comité qui constitue un comité composé des usagers ayant eux une personnalité juridique propre.

En effet, les informations à fournir par les usagers d'aéroport sont des données économiquement sensibles et ne peuvent dès lors pas transiter par le comité des usagers de l'aéroport au risque d'anéantir l'objectif de cet article qui est que l'entité gestionnaire d'aéroport dispose d'informations concrètes sur les perspectives de développement des opérateurs aériens sur l'aéroport.

Concernant une éventuelle violation de l'article 13 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes, il est estimé que cet article vise à régir la communication de pièces aux administrés par l'administration, et n'est donc pas applicable en l'espèce. En effet, la disposition avisée concerne le cas inverse, à savoir la communication d'informations à l'entité gestionnaire d'aéroport (qui sont l'Administration de la navigation aérienne et la société lux-Airport) par les usagers de l'aéroport.

\*

### **Amendement 4 portant sur l'article 11 initial (article 8 nouveau), paragraphe (2)**

Le paragraphe sous rubrique est supprimé.

### **Commentaire de l'amendement 4**

L'article 11, paragraphe 2 de la directive prévoit la possibilité pour l'autorité de supervision indépendante de subdéléguer à d'autres autorités les tâches qui lui sont confiées.

Dans la mesure où cette disposition n'est pas obligatoire et qu'elle ne fait de sens que pour les Etats membres disposant d'autorités régionales compétentes pour les aéroports, ainsi que suite à la désignation de l'ILR en tant qu'autorité de supervision compétente, il est jugé opportun de supprimer cette disposition.

\*

### **Amendement 5 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphes (10) et (11)**

Les deux paragraphes sous rubrique se liront comme suit :

*(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.*

*La décision, **qui peut être assortie d'astreintes**, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de*

*nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.*

*(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 40 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.*

*L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.*

### **Commentaire de l'amendement 5**

A l'article 6, aux points 11 et 12, les renvois à la possibilité offerte à l'autorité de supervision indépendante d'assortir ses décisions d'une astreinte, sont supprimés alors qu'ils sont devenus superfétatoires.

En effet, le nouveau paragraphe 11 de l'article 9 se voit complété, suite à l'observation afférente du Conseil d'Etat, par un deuxième alinéa accordant à l'autorité de supervision indépendante nationale la faculté d'assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant minimum et maximum est fixé en évitant un écart trop important entre les deux.

Le montant de l'astreinte (200 à 2.000 euros) est inspiré du montant similaire prévu par l'ILR dans d'autres domaines de compétences (réseaux et services de communications électroniques, électricité et gaz).

\*

### **Amendement 6 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphe (12)**

Le nouveau paragraphe 12 (paragraphe 13 initial) se lira comme suit :

**(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.**

**Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.**

### **Commentaire de l'amendement 6**

Le Conseil d'Etat exprime son opposition formelle à l'introduction d'un seul recours en annulation contre les décisions de l'autorité de supervision indépendante. En effet, la Convention européenne des droits de l'homme prévoit dans son article 6 relatif à un droit à un procès équitable, le droit pour toute personne à ce que « *sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle* ».

De même l'arrêt invoqué par le Conseil d'Etat dans son avis (*Silvester's Horeca Service c/Belgique*) rappelle le besoin d'un recours de pleine juridiction à l'égard des décisions emportant une sanction administrative, tel que c'est le cas lorsqu'une décision est prise sous astreinte.

Cet amendement vise à distinguer parmi les décisions de l'autorité de supervision indépendante celles pour lesquelles un recours en réformation est nécessaire de celles où un recours en annulation est suffisant. Ceci est particulièrement important vu qu'en présence de la spécificité du secteur, une substitution au fond de l'affaire de la décision de l'autorité de supervision indépendante par le juge administratif risquerait d'aboutir à des résultats peu satisfaisants pour l'exploitation aéroportuaire.

Ainsi, les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante et assorties d'une peine d'astreinte peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, tandis que les décisions non assorties d'une astreinte restent soumises au seul recours en annulation.

\*

### **Amendement 7 portant sur l'article 13 initial (article 11 nouveau)**

L'article se lira comme suit :

#### ***Art. 11. Dispositions modificatives***

**(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :**

**« Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. »**

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit :

« Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA. »

**(3) Est inséré un article 43 bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit :**

**«Art. 43bis.**

**(1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) N°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.**

**(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.**

**(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent**

**ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.**

**(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.**

**(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.»**

**(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est remplacé par une disposition libellée comme suit :**

**« Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne de l'administration et précise les différentes missions de la Direction. »**

#### **Commentaire de l'amendement 7**

Cet amendement vise trois finalités, à savoir premièrement à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, deuxièmement à introduire dans le droit luxembourgeois un régime de sanctions afin d'assurer la mise en œuvre en bonne et due forme des dispositions du chapitre IV du règlement (CE) N°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté et troisièmement à créer le cadre pour déterminer l'organisation de la Direction de l'Aviation Civile.

Concernant la modification du régime de fixation des redevances, le texte continue à prévoir que les redevances seront arrêtées après consultation du comité des usagers, mais il prévoit qu'elles seront arrêtées par le ministre compétent sur proposition des deux prestataires de services. Cela donnera la flexibilité requise et permettra au ministre compétent de déterminer de manière cohérente et coordonnée la politique à suivre en matière de redevances aéroportuaires en tant qu'élément de gestion important de la compétitivité du site aéroportuaire.

Concernant la mise en conformité par rapport au règlement (CE) N°1008/2008 précité, il convient de noter que ce règlement prévoit la transparence sur les tarifs publiés ou proposés pour le client aussi bien pour ce qui concerne les éléments de prix inévitables et prévisibles que pour les éléments de prix optionnels. L'article 24 de ce règlement prévoit que les Etats membres veillent au respect des règles énoncées dans le cadre du chapitre IV en fixant des sanctions en cas d'infractions. La Commission a attiré récemment l'attention du Luxembourg sur le fait qu'il ne s'était pas encore doté d'un tel régime de sanctions. Afin de se mettre en conformité avec les exigences de ce règlement européen, il est proposé de reprendre le contenu de l'article 23 tout en s'inspirant des dispositions analogues introduites par la loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier: 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile; 3) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle

aérogare, en ce qui concerne les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Cet article élargit ainsi les compétences attribuées à la Communauté des Transports sur l'aspect spécifique du respect par les transporteurs aériens et les agences de la transparence de tarification des billets d'avions. A noter que la Communauté des Transports est également prévu de devenir l'autorité compétente en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PL 6368) et dispose d'ores et déjà d'une compétence en matière de tarification des transports publics. Il s'agit de maintenir en la matière un certain parallélisme des formes.

Concernant le dernier paragraphe, le libellé proposé complète l'alinéa existant en prévoyant qu'un règlement grand-ducal, outre le fait qu'il précise les missions de la Direction, règle également l'organisation interne de celle-ci. A noter que l'ajout de ce paragraphe nécessite également une modification du libellé de l'intitulé de la loi en projet, qui se lira dorénavant comme suit :

Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

\*

### **Amendement 8 portant sur l'article 14 initial (article 12 nouveau)**

L'article sous rubrique sera libellé comme suit :

#### **Art. 12. Disposition finale**

(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder, ~~au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et,~~ au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.

(2) **L'engagement définitif** au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se **fait** par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice **2012** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

### **Commentaire de l'amendement 8**

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique prévoit l'engagement de deux agents, dont un agent auprès de la Direction de l'Aviation Civile et un agent auprès de l'Administration de la navigation aérienne pour assurer la transposition et l'application de la directive.

Dans la mesure où ces engagements constituent une question d'appréciation politique, le Conseil d'Etat se rapporte à la Chambre des Députés pour ce qui est du suivi à réserver à la disposition en question, tout en faisant remarquer que le transfert à l'ILR des compétences

d'autorité indépendante ne justifie plus le renforcement prévu de l'effectif de la Direction de l'Aviation Civile. La Commission donne suite à cette remarque.

## TEXTE COORDONNE

*(Les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission du Développement durable sont soulignées ; les amendements parlementaires sont soulignés et en gras).*

### Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

**Art. 1.** (1) La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.

(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.

(3) La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) No 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) No 1107/2006.

**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par :

~~1) « aéroport » : tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien ;~~

1) « entité gestionnaire d'aéroport » : l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés;

2) « usager d'aéroport » : toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;

3) « redevance aéroportuaire » : un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;

- 4) « réseau aéroportuaire » : un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un État membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport ;
- 5) « projet d'infrastructure » : tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires ;
- 6) « autorité de supervision indépendante » : l'autorité visée à l'article 11 de cette loi l'Institut Luxembourgeois de Régulation ;
- 7) « comité des usagers de l'aéroport » : le comité instauré par le règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg l'article 4 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.
- 9) « ministre » : le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

### **Art. 3. Non-discrimination et publicité**

(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

### **Art. 4. Réseau aéroportuaire**

Le ministre peut autoriser l'entité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire

### **Art. 5. Systèmes communs de redevances**

Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, le ministre peut autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence prévues à l'article 7.

### **Art. 6. Consultation et recours**

1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, a lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des

consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

3. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander son intervention. Elle examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

4. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

5. Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

6. Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 10.

7. L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

8. L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

9. Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

11. Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

12. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiés ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

~~13. La décision de l'autorité de supervision indépendante est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.~~

~~14. Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.~~

#### **Art. 4. Transparence**

(1) **L'Institut Luxembourgeois de Régulation** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, ~~et en principe via le comité des usagers de l'aéroport~~, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

#### **Art. 5. Nouvelles infrastructures**

L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tel que définis à l'article 2, point 5

#### **Art. 6. Normes de qualité**

(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1.

(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

#### **Art. 7. Différenciation des services**

(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services

personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

### **Art. 8. Autorité de supervision indépendante**

(1) ~~L'Institut Luxembourgeois de Régulation Direction de l'Aviation Civile~~ est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.

**2. L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.**

(2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier :

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9 ;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7 ;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9 ;
- de publier un rapport annuel de ses activités ;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

### **Art. 9. Consultation et recours**

(1) L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.

Cette consultation est organisée, ~~en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2)~~ par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son

entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

~~10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.~~

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, ~~qui peut être assortie d'astreintes~~, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, traçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 40 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, ~~le cas échéant sous astreinte~~, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

**(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.**

**Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.**

(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

#### **Art. 10. Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante**

(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.

(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.

(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.

(4) Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.

(5) Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.

(6) L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.

#### **Art. 11. Dispositions modificatives**

**(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :**

**« Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. »**

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit :

« Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA. »

**(3) Est inséré un article 43 bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit :**

**«Art. 43bis.**

**(1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) N°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.**

**(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.**

**(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.**

**(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.**

**(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la**

**(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est remplacé par une disposition libellée comme suit :**

**« Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne et précise les différentes missions de la Direction. »**

**Art. 12. Disposition finale**

(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder, ~~au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et,~~ au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.

(2) **L'engagement définitif** au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se **fait** par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des

*engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

6281

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxembourg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

A — N° 45

15 mars 2012

---

Sommaire

Arrêté ministériel du 29 février 2012 portant interdiction de la mise sur le marché de dispositifs de coupe à fléaux pour débroussailleuses portatives .....	page 446
Règlement ministériel du 8 mars 2012 portant adaptation au progrès technique de l'annexe III du règlement grand-ducal modifié du 30 juillet 1994 relatif aux produits cosmétiques .....	447
Règlement grand-ducal du 12 mars 2012 portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection .....	449
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR109 entre Steinfort et Koerich à l'occasion de travaux routiers .....	452
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR134 entre Olingen et Betzdorf à l'occasion de travaux routiers .....	453
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR347 entre Stegen et Folkendange à l'occasion de travaux routiers .....	453
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N1A entre Cents et Clausen à l'occasion de travaux routiers .....	454
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N10 entre Dillingen et Wallendorf à l'occasion de travaux routiers .....	454
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N31 entre Niedercorn et Bascharage/Biff à l'occasion de travaux routiers .....	455
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la piste cyclable PC3 à Mertert à l'occasion de travaux routiers .....	455
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR134 à la sortie de Mensdorf à l'occasion de travaux d'élagage d'arbres .....	456
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR152F entre Schwebsange et la N10 à l'occasion de travaux routiers .....	456
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR309 entre Derenbach et Brachtenbach à l'occasion de travaux routiers .....	457
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N14 à Medernach à l'occasion de travaux routiers .....	457
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la RN3 à Hesperange à l'occasion de travaux routiers .....	458
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N15 entre Ettelbruck et Niederfeulen à l'occasion de travaux routiers .....	458
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR101 entre Kopstal et Mersch à l'occasion de travaux routiers à Schoenfels .....	459
Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR342 entre la N7 et Rodershausen à l'occasion d'une manifestation sportive .....	459

---

**Arrêté ministériel du 29 février 2012 portant interdiction de la mise sur le marché de dispositifs de coupe à fléaux pour débroussailleuses portatives.**

*Le Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration,*

Vu la loi modifiée du 27 mai 2010 relative aux machines et notamment son article 10;

Vu la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et notamment son article 17;

Vu la décision 2012/32/UE de la Commission européenne du 19 janvier 2012 exigeant des États membres d'interdire la mise sur le marché de dispositifs de coupe à fléaux pour débroussailleuses portatives;

Considérant ce qui suit:

- (1) Les coupe-herbe et les débroussailleuses sont des machines portatives utilisées dans le domaine du jardinage et des travaux forestiers pour couper l'herbe, les mauvaises herbes, les broussailles, les arbrisseaux et les végétaux similaires. Un coupe-herbe complet ou une débroussailleuse complète comprend une tête d'entraînement, un arbre de transmission, un dispositif de coupe et un protecteur. Bon nombre de machines à moteur thermique sont à double usage et peuvent, selon le dispositif de coupe dont elles sont équipées, être utilisées soit pour couper l'herbe et les mauvaises herbes, soit pour couper les broussailles et les arbrisseaux.
- (2) Les dispositifs de coupe à fléaux pour débroussailleuses qui sont mis sur le marché séparément afin d'être assemblés avec une débroussailleuse par l'opérateur, et qui ne sont pas pris en compte par l'évaluation des risques, la déclaration CE de conformité et la notice d'instructions d'un fabricant de débroussailleuses, sont des équipements interchangeables, conformément à la définition figurant à l'article 2, point b), de la loi modifiée du 27 mai 2010 relative aux machines.
- (3) La section 1.3.2 de l'annexe I de la loi modifiée du 27 mai 2010 relative aux machines, concernant le risque de rupture en service, énonce que les différentes pièces de la machine ainsi que les liaisons entre elles doivent pouvoir résister aux contraintes auxquelles elles sont soumises pendant l'utilisation. Si, malgré les précautions prises, un risque de rupture ou d'éclatement subsiste, les pièces concernées doivent être montées, disposées et/ou protégées de manière à ce que leurs fragments soient retenus, évitant ainsi des situations dangereuses. La section 1.3.3 de l'annexe I de cette loi, portant sur les risques dus aux chutes ou aux éjections d'objets, prescrit que des précautions doivent être prises pour éviter ces risques.
- (4) La norme harmonisée EN ISO 11806:2008, applicable aux débroussailleuses portatives à moteur thermique, comporte des spécifications techniques et des essais visant à garantir une résistance adéquate des dispositifs de coupe et à réduire le risque de projection d'objets. Elle ne prévoit pas de dispositifs de coupe constitués de plusieurs pièces métalliques. Bien que sa mise en œuvre soit facultative, la norme harmonisée indique l'état de la technique à prendre en compte lors de l'application des exigences essentielles de santé et de sécurité de la loi modifiée du 27 mai 2010 relative aux machines, conformément aux principes généraux énoncés dans l'introduction de l'annexe I de cette dernière.
- (5) L'utilisation de dispositifs de coupe à fléaux comportant des pièces métalliques liées entre elles donne lieu à des risques résiduels de rupture en service et d'éjection d'objets nettement plus importants que celle de dispositifs de coupe à lames métalliques d'une seule pièce. Les pièces métalliques des dispositifs de coupe à fléaux et les liaisons entre elles sont soumises à des contraintes mécaniques élevées et répétées en cas de contact avec des cailloux, roches ou autres obstacles et sont susceptibles de rompre, puis d'être éjectées à grande vitesse. Des cailloux risquent également d'être éjectés avec une plus grande énergie que dans le cas de lames métalliques d'une seule pièce. Les protecteurs dont sont équipées les débroussailleuses portatives ne peuvent pas assurer une protection adéquate contre les risques accrus créés par les dispositifs de coupe à fléaux comportant des pièces métalliques liées entre elles. Compte tenu de l'état de la technique, les dispositifs de coupe à fléaux pour débroussailleuses portatives ne peuvent, par conséquent, pas être considérés comme conformes aux exigences mentionnées aux sections 1.3.2 et 1.3.3 de l'annexe I de la loi modifiée du 27 mai 2010 relative aux machines. Cette non-conformité engendre un important risque de blessure grave ou mortelle pour les utilisateurs et les autres personnes exposées;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** La mise sur le marché, la vente et la mise à disposition de dispositifs de coupe à fléaux pour débroussailleuses portatives constitués de plusieurs pièces métalliques liées entre elles est interdite.

**Art. 2.** L'Inspection du travail et des mines est chargée de trancher toutes questions en relation avec le produit concerné et qui ne sont pas traitées par le présent arrêté.

**Art. 3.** Les articles 18 et 19 de la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services sont applicables.

**Art. 4.** Le présent arrêté est transmis à l'Inspection du travail et des mines pour en faire assurer l'exécution conformément aux dispositions de l'article 10 de la loi modifiée du 27 mai 2010 relative aux machines ainsi que pour prendre les mesures nécessaires pour garantir l'exécution de l'article 29 du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil.

**Art. 5.** Conformément à l'article 19 de la loi modifiée du 10 juin 1999 susmentionnée, à la loi du 12 juillet 1996 portant révision de l'article 95 de la constitution et à la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif, un recours peut être interjeté contre la présente décision par ministère d'avoué auprès du tribunal administratif. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans un délai de quarante jours à partir de la notification de la décision.

**Art. 6.** Le présent arrêté est publié au Mémorial et entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2012.

Luxembourg, le 29 février 2012.

*Le Ministre du Travail, de l'Emploi  
et de l'Immigration,*  
**Nicolas Schmit**

---

**Règlement ministériel du 8 mars 2012 portant adaptation au progrès technique de l'annexe III  
du règlement grand-ducal modifié du 30 juillet 1994 relatif aux produits cosmétiques.**

*Le Ministre de la Santé,*

Vu la loi modifiée du 25 septembre 1953 ayant pour objet la réorganisation du contrôle des denrées alimentaires, boissons et produits usuels;

Vu l'article 9 du règlement grand-ducal modifié du 30 juillet 1994 relatif aux produits cosmétiques;

Vu la directive du Conseil 2011/84/UE du 20 septembre 2011 modifiant la directive 76/768/CEE relative aux produits cosmétiques en vue d'adapter son annexe III au progrès technique;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Vu l'avis de la Chambre des Métiers;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'annexe III, première partie, du règlement grand-ducal modifié du 30 juillet 1994 relatif aux produits cosmétiques, le numéro d'ordre 12 est remplacé par le texte ci-joint en annexe.

**Art. 2.** Le présent règlement est d'application à partir du 31 octobre 2012.

**Art. 3.** Le présent règlement sera publié au Mémorial ensemble avec son annexe, qui en fait partie intégrante.

Luxembourg, le 8 mars 2012.

*Le Ministre de la Santé,*  
**Mars Di Bartolomeo**

Dir. 2011/84/UE.

## ANNEXE

N° d'ordre	Substances	Restrictions			Autres limitations et exigences	Conditions d'emploi et avertissements à reprendre obligatoirement sur l'étiquetage
		Champ d'application et/ou usage	Concentration maximale autorisée dans le produit cosmétique			
«12	Peroxyde d'hydrogène et autres composés ou mélanges libérant du peroxyde d'hydrogène, dont le peroxyde carbamide et le peroxyde de zinc	<p>a) Mélanges pour traitements capillaires</p> <p>b) Mélanges pour l'hygiène de la peau</p> <p>c) Mélanges pour durcir les ongles</p> <p>d) Produits bucco-dentaires, y compris les produits de rinçage buccal, les dentifrices et les produits de blanchiment ou d'éclaircissement des dents</p> <p>e) Produits de blanchiment ou d'éclaircissement des dents</p>	<p>a) 12 % de H<sub>2</sub>O<sub>2</sub> (40 Volumes), présent ou dégagé</p> <p>b) 4 % de H<sub>2</sub>O<sub>2</sub>, présent ou dégagé</p> <p>c) 2 % de H<sub>2</sub>O<sub>2</sub>, présent ou dégagé</p> <p>d) ≤ 0,1 % de H<sub>2</sub>O<sub>2</sub>, présent ou dégagé</p> <p>e) &gt; 0,1 % et ≤ 6 % de H<sub>2</sub>O<sub>2</sub> présent ou dégagé</p>	<p>e) Doit être vendu uniquement à des praticiens de l'art dentaire. Pour chaque cycle d'utilisation, praticiens de l'art dentaire, tels que définis dans la directive 2005/36/CE (*), ou sous leur supervision directe, si un niveau de sécurité équivalent est assuré. Ensuite, à fournir au consommateur pour terminer le cycle d'utilisation.</p> <p>Ne pas utiliser chez les enfants/adolescents âgés de moins de dix-huit ans.</p>	<p>a) Porter des gants appropriés</p> <p>a) b) c) e)</p> <p>Contient du peroxyde d'hydrogène. Éviter le contact avec les yeux.</p> <p>Rincer immédiatement les yeux si le produit entre en contact avec ceux-ci.</p> <p>e) Concentration du H<sub>2</sub>O<sub>2</sub> présent ou dégagé indiquée en pourcentage.</p> <p>Ne pas utiliser chez les enfants/adolescents âgés de moins de dix-huit ans.</p> <p>Doit être vendu uniquement à des praticiens de l'art dentaire. Pour chaque cycle d'utilisation, la première utilisation doit être effectuée uniquement par des praticiens de l'art dentaire ou sous leur supervision directe, si un niveau de sécurité équivalent est assuré. Ensuite, à fournir au consommateur pour terminer le cycle d'utilisation.</p>	

(\*) JO L 255 du 30.9.2005, p. 22.»

**Règlement grand-ducal du 12 mars 2012 portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.**

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

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports;

Vu la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

Sur le rapport de Notre Premier Ministre, Ministre d'Etat, de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>. Objet**

Le règlement grand-ducal a pour objet d'établir une procédure de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, ci-après dénommées «ICE».

**Art. 2. Champ d'application**

Le règlement grand-ducal s'applique aux secteurs de l'énergie et des transports avec leurs sous-secteurs respectifs définis à l'annexe I.

**Art. 3. Définitions**

Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par:

- a) «infrastructure critique»: un point, système ou partie de celui-ci, situé dans les Etats membres de l'Union européenne, qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact significatif dans un Etat membre du fait de la défaillance de ces fonctions;
- b) «infrastructure critique européenne» ou «ICE»: une infrastructure critique située dans les Etats membres de l'Union européenne dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins. L'importance de cet impact est évaluée en termes de critères intersectoriels. Cela inclut les effets résultant des dépendances intersectorielles par rapport à d'autres types d'infrastructures;
- c) «analyse de risques»: examen des scénarios de menace pertinents destiné à évaluer les vulnérabilités d'infrastructures critiques et les impacts potentiels de leur arrêt ou destruction;
- d) «informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques»: les informations sur une infrastructure critique qui, en cas de divulgation, pourraient être utilisées pour planifier et mettre en œuvre des actions visant à provoquer l'arrêt ou la destruction d'installations d'infrastructures critiques;
- e) «protection»: l'ensemble des activités visant à garantir le bon fonctionnement, la continuité et l'intégrité d'une infrastructure critique afin de prévenir, d'atténuer ou de neutraliser une menace, un risque ou une vulnérabilité;
- f) «propriétaires ou opérateurs d'infrastructures critiques européennes»: les entités responsables des investissements relatifs à ou de la gestion quotidienne d'un point, d'un système ou d'une partie de celui-ci, désigné comme ICE;
- g) «critères intersectoriels»: le nombre de victimes (nombre potentiel de morts ou de blessés); l'incidence économique (ampleur des pertes économiques et/ou de la dégradation de produits ou de services, y compris l'incidence potentielle sur l'environnement); l'incidence sur la population (incidence sur la confiance de la population, souffrances physiques et perturbation de la vie quotidienne, y compris disparition de services essentiels). Les seuils des critères intersectoriels sont fondés sur la gravité de l'impact de l'arrêt ou de la destruction d'une infrastructure donnée;
- h) «critères sectoriels»: critères techniques ou fonctionnels qui tiennent compte des caractéristiques des différents secteurs.

**Art. 4. Recensement et désignation des ICE**

(1) Sur le plan national, le Haut-Commissariat à la Protection nationale (HCPN), placé sous l'autorité du Premier Ministre, Ministre d'Etat, est l'autorité compétente et le point de contact en matière de protection des ICE. Dans l'accomplissement de cette fonction, le HCPN a pour missions, en collaboration avec les ministères, administrations et services ayant dans leurs attributions les secteurs définis à l'article 2:

- a) de coordonner les questions liées à la protection des ICE sur le plan national ainsi qu'avec les autres Etats membres et la Commission européenne;
- b) de procéder en permanence au recensement des ICE potentielles qui satisfont à la fois aux critères intersectoriels et sectoriels conformément à la procédure définie à l'annexe II et en prenant en considération les lignes directrices non contraignantes élaborées par la Commission européenne au sujet de l'application des critères intersectoriels et sectoriels et des seuils à utiliser pour recenser des ICE;

- c) de soumettre toute modification de la liste des ICE potentielles au ministre en charge du secteur respectif pour avis;
  - d) d'informer les points de contact des Etats membres susceptibles d'être affectés considérablement par une ICE potentielle de l'existence de cette infrastructure et des raisons de sa désignation en tant qu'ICE potentielle, et d'engager des discussions bilatérales ou multilatérales avec les autorités compétentes de ces Etats membres;
  - e) de procéder à la désignation d'une ICE potentielle située sur le territoire national en tant qu'ICE, après accord, dans un premier temps, du ministre en charge du secteur respectif et, dans un deuxième temps, des Etats membres qui sont susceptibles d'être affectés considérablement par l'infrastructure;
  - f) d'informer le propriétaire ou opérateur de l'infrastructure critique de la désignation de celle-ci comme ICE;
  - g) d'informer une fois par an la Commission européenne du nombre d'ICE désignés comme telles par secteur et du nombre d'Etats membres concernés par chacune d'entre elles;
  - h) de réaliser une évaluation de la menace pesant sur les sous-secteurs d'ICE dans un délai d'un an à compter de la désignation d'une infrastructure critique située sur le territoire national comme ICE au sein de ces sous-secteurs et de présenter à la Commission européenne tous les deux ans un rapport sur les types de vulnérabilités, de menaces et de risques rencontrés dans chacun des secteurs d'ICE comptant une ICE désignée comme telle et située sur le territoire national;
  - i) de protéger la confidentialité des informations sensibles relatives à la désignation d'une ICE en conférant à ces informations un niveau de classification approprié.
- (2) Lorsque des dispositions en matière de vérification ou de surveillance sont déjà applicables à une ICE, ces dispositions ne sont pas affectées par le présent article.

#### **Art. 5. Plans de sécurité d'opérateur**

Le propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE est tenu d'élaborer un plan de sécurité d'opérateur ou des mesures équivalentes suivant les dispositions de l'annexe III. Le plan de sécurité recense les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en œuvre pour la protection d'une ICE.

L'autorité compétente vérifie que chaque propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE a mis en place un plan de sécurité d'opérateur ou des mesures équivalentes. Dans un délai d'un an à compter de la désignation de l'infrastructure critique comme ICE ou un autre délai approuvé par l'autorité compétente et notifié à la Commission européenne le plan de sécurité d'opérateur fait l'objet d'un réexamen. Le propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE procède à une mise à jour régulière du plan de sécurité d'opérateur.

Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent l'existence d'un PSO ou de plans équivalents sont respectées, toutes les obligations incombant aux propriétaires ou opérateurs d'une ICE prévues par le présent article sont également réputées respectées et aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

#### **Art. 6. Correspondants pour la sécurité**

Le propriétaire ou opérateur d'une infrastructure classée comme ICE est tenu de désigner un correspondant pour la sécurité qui exerce la fonction de point de contact pour les questions liées à la sécurité de l'ICE avec l'autorité compétente.

L'autorité compétente vérifie que chaque infrastructure classée comme ICE s'est dotée d'un correspondant pour la sécurité ou d'une personne occupant un poste équivalent.

L'autorité compétente met en place un mécanisme de communication approprié avec le correspondant pour la sécurité ou la personne occupant un poste équivalent dans le but d'échanger des informations utiles concernant les risques et les menaces identifiés qui pèsent sur l'ICE concernée.

Dès lors que des mesures, y compris des mesures communautaires, qui, dans un secteur déterminé, exigent la présence d'un correspondant pour la sécurité ou d'un poste équivalent, sont respectées, toutes les obligations incombant aux propriétaires ou opérateurs d'une ICE prévues par le présent article sont également réputées respectées et aucune autre mesure d'exécution n'est nécessaire.

#### **Art. 7. Exécution**

Notre Premier Ministre, Ministre d'Etat, et Nos Ministres ayant dans leurs attributions l'Energie et les Transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Premier Ministre,  
Ministre d'Etat,*  
**Jean-Claude Juncker**

Cayo Santa Maria, le 12 mars 2012.  
**Henri**

*Le Ministre de l'Économie et  
du Commerce extérieur,*  
**Etienne Schneider**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**Claude Wiseler**

**ANNEXE I****Liste des secteurs d'ICE**

Secteurs	Sous-secteurs	
I. Energie	1. Electricité	Infrastructures et installations permettant la production et le transport d'électricité, en ce qui concerne la fourniture d'électricité
	2. Pétrole	Production pétrolière, raffinage, traitement, stockage et distribution par oléoducs
	3. Gaz	Production gazière, raffinage, traitement, stockage et distribution par gazoducs; Terminaux gaz naturel liquéfié
II. Transports	4. Transports par route 5. Transport ferroviaire 6. Transport aérien 7. Navigation intérieure 8. Transport hauturier et transport maritime à courte distance (cabotage) et ports	

**ANNEXE II****Procédure applicable en ce qui concerne le recensement des infrastructures critiques pouvant être désignées en tant qu'ICE**

Aux fins de recenser les ICE potentielles et de les désigner en tant qu'ICE par la suite, la procédure ci-après est appliquée par le Haut-Commissariat à la Protection nationale en concertation avec les départements ministériels sectoriellement compétents.

L'ICE potentielle qui ne satisfait pas aux exigences de l'une des étapes successives ci-après est considérée comme «non ICE» et est exclue de la procédure. L'ICE potentielle qui répond aux définitions est soumise aux étapes consécutives suivantes de la présente procédure.

Etape 1

Appliquer les critères sectoriels afin d'opérer une première sélection parmi les infrastructures critiques existant au sein d'un secteur.

Etape 2

Appliquer la définition des infrastructures critiques visée à l'article 3, point a), à l'ICE potentielle recensée lors de l'étape 1.

La gravité de l'impact sera déterminée par application des méthodes nationales de recensement des infrastructures critiques ou sur la base des critères intersectoriels. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

Etape 3

Appliquer l'élément transfrontalier de la définition d'ICE visée à l'article 3, point b), à l'ICE potentielle qui a franchi les deux premières étapes de la procédure. Si l'ICE potentielle répond à la définition, elle est soumise à l'étape suivante de la procédure. En ce qui concerne les infrastructures qui offrent un service essentiel, il sera tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

Etape 4

Appliquer les critères intersectoriels aux ICE potentielles restantes. Les critères intersectoriels tiennent compte des éléments suivants: la gravité de l'impact et, pour les infrastructures qui offrent un service essentiel, l'existence de solutions de remplacement, ainsi que la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité. Les ICE potentielles qui ne répondent pas aux critères intersectoriels ne seront pas considérées comme étant des ICE.

L'identification des ICE potentielles qui franchissent toutes les étapes de cette procédure n'est communiquée qu'aux Etats membres de l'Union européenne susceptibles d'être affectés considérablement par lesdites infrastructures.

### ANNEXE III

#### Procédure d'élaboration du PSO ICE

Le PSO recense les points de l'infrastructure critique, ainsi que les mesures de sécurité appliquées ou en cours de mise en œuvre pour leur protection. La procédure d'élaboration du PSO ICE comprendra au moins:

1. le recensement des points d'infrastructure importants;
2. la conduite d'une analyse de risques fondée sur les principaux scénarios de menace, les vulnérabilités de chaque point d'infrastructure et les impacts potentiels, et
3. l'identification, la sélection et la désignation par ordre de priorité des contre-mesures et des procédures en établissant une distinction entre:
  - les mesures de sécurité permanentes, qui précisent les investissements et les moyens nécessaires en matière de sûreté qui sont susceptibles d'être utilisés en toutes circonstances. Cette catégorie contiendra des informations relatives aux mesures générales, par exemple les mesures techniques (y compris l'installation de moyens de détection, de contrôle d'accès, de protection et de prévention), aux mesures de nature organisationnelle (y compris des procédures d'alerte et de gestion de crise), aux mesures de contrôle et de vérification; aux communications; à la sensibilisation et à la formation, ainsi qu'à la sécurité des systèmes d'information;
  - des mesures de sécurité graduées, qui peuvent être déclenchées en fonction de différents niveaux de menace.

---

#### Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR109 entre Steinfort et Koerich à l'occasion de travaux routiers.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR109 entre Steinfort et Koerich;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux routiers, la circulation sur le CR109 (P.K. 1,458 – 1,906) entre Steinfort et Koerich est réglée par des signaux colorés lumineux.

La vitesse maximale autorisée est de 50 km/heure et il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,14 portant l'inscription «50», C,13aa et D,2.

Les signaux A,15 et A,16a sont également mis en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 19 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**Claude Wiseler**

---

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR134 entre Olingen et Betzdorf à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR134 entre Olingen et Betzdorf;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux, la circulation sur le CR134 (P.K. 15,775 – 15,836) entre Olingen et Betzdorf est réglée par des signaux colorés lumineux.

La vitesse maximale est limitée à 50 km/heure et il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,14 portant l'inscription «50», C,13aa et D,2.

Les signaux A,15 et A,16a sont également mis en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 19 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR347 entre Stegen et Folkendange à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR347 entre Stegen et Folkendange;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux, la circulation est réglementée comme suit entre les P.K. 7,180 – 8,180:

La circulation est temporairement réglée au moyen de signaux colorés lumineux.

Le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

A l'approche et à la hauteur du chantier la vitesse maximale est limitée à 70 km/h respectivement 50 km/h.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux, D,2, C,14 portant respectivement les inscriptions «50» et «70» et C,13aa. Les signaux C,17a, A,4b, A,15 et A,16a sont également mis en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 19 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N1A entre Cents et Clausen à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux de réfection de la chaussée il y a lieu de réglementer la circulation sur la N1A entre Cents et Clausen;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux routiers la circulation sur la N1A (P.K. 716 – 778) entre Cents et Clausen est réglée par des signaux colorés lumineux.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,13aa et D,2.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 19 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N10 entre Dillingen et Wallendorf à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur la N10 entre Dillingen et Wallendorf;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux, la circulation est réglementée comme suit entre les P.K. 75,200 – 75,340:

La circulation est temporairement réglée au moyen de signaux colorés lumineux.

Le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

A la hauteur et à l'approche du chantier la vitesse maximale est limitée à 50 km/h respectivement 70 km/h.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux, D,2, C,14 portant respectivement les inscriptions «50» et «70» et C,13aa. Les signaux C,17a, A,4b, A,15 et A,16a sont également mis en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 19 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N31 entre Niedercorn et Bascharage/Biff à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur la N31 entre Niedercorn et Bascharage/Biff;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux routiers, la circulation sur la N31 (P.R. 28,772 – 29,652) entre Niedercorn et Bascharage/Biff est réglée par des signaux colorés lumineux.

La vitesse maximale est limitée à 50 km/heure et il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,14 portant l'inscription «50», C,13aa et D,2.

Les signaux A,15 et A,16a sont également mis en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 19 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la piste cyclable PC3 à Mertert à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur la piste cyclable PC3 à Mertert;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'accès à la piste cyclable PC3 à Mertert le long de la Syre entre la rue du Port (pont sur la Syre) et la rue de la Moselle est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2a.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 22 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux et sera confirmé par règlement grand-ducal.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR134 à la sortie de Mensdorf à l'occasion de travaux d'élagage d'arbres.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux d'élagage d'arbres il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR134 à la sortie de Mensdorf;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux, l'accès au CR134 à la sortie de Mensdorf (P.K. 9,995 – 10,232) est interdit de 8:00 à 17:00 heures aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens, à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines investis d'une mission de gestion et de contrôle des travaux.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2a.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement entre en vigueur le 26 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
**Claude Wiseler***

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR152F entre Schwebsange et la N10 à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR152F entre Schwebsange et la N10;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux routiers l'accès au CR152F entre Schwebsange et la N10 (P.K. 0,000 – 0,400) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 26 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
**Claude Wiseler***

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR309 entre Derenbach et Brachtenbach à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR309 entre Derenbach et Brachtenbach;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'accès au CR309 entre Derenbach et Brachtenbach (P.K. 29,360 – 30,440) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens, à l'exception des riverains, de leurs fournisseurs et des autobus de ligne.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2 complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté autobus».

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 26 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux et sera confirmé par règlement grand-ducal.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N14 à Medernach à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur la N14 à Medernach;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux routiers, la circulation est réglementée comme suit:

La N14 à Medernach (P.K. 8,700 – 9,000) est rétrécie sur une voie de circulation.

La circulation est réglée au moyen de signaux colorés lumineux.

Le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

A l'approche du chantier et à la hauteur de celui-ci la vitesse maximale est limitée à 70 km/h respectivement 50 km/h.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux D,2, C,14 portant respectivement les inscriptions «70» et «50» et C,13aa. Les signaux A,4b, A,15 et A,16a sont également mis en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 26 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la RN3 à Hesperange à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN3 à Hesperange;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'accès à la RN3 à Hesperange (P.K. 4,722 – 4,762) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 27 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N15 entre Ettelbruck et Niederfeulen à l'occasion de travaux routiers.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur la N15 entre son intersection avec la N7 à Ettelbruck et son intersection avec la N21 à Niederfeulen;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'accès à la N15 (P.K. 420 – 460) est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier.

L'accès à la N15 (P.K. 230 – 420 et 460 – 600) est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,2a et C,2.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** L'accès à la N15 (P.K. 0 – 4,700) est interdit dans les deux sens aux véhicules ayant un poids en charge de plus de 3,5 tonnes à l'exception des autobus.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,7 complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté autobus».

Une déviation est mise en place.

**Art. 3.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 4.** Le présent règlement entre en vigueur le 28 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR101 entre Kopstal et Mersch à l'occasion de travaux routiers à Schoenfels.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de travaux routiers il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR101 entre Kopstal et Mersch;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pendant la phase d'exécution des travaux, l'accès au CR101 entre Kopstal et Mersch (P.K. 28,190 – 28,290) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement prend effet le 31 mars 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
**Claude Wiseler***

**Règlement ministériel du 13 mars 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR342 entre la N7 et Rodershausen à l'occasion d'une manifestation sportive.**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion du «Rallye vum Ourdall» il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR342 entre la N7 et Rodershausen;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'accès au CR342 (P.R. 0,000 – 3,785) entre l'intersection formée par la N7 et le CR342 et l'intersection formée par la N10 et le CR342 est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux.

Cette disposition est indiquée par le signal C,2a complété par un panneau additionnel portant l'inscription du jour et des heures pendant lesquels l'interdiction s'applique.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> ne s'appliquent pas aux véhicules autorisés par l'organisateur de la course à y participer, à l'accompagner ou à veiller au bon déroulement de la course, pour autant que les besoins de celle-ci l'exigent.

**Art. 3.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 4.** Le présent règlement prend effet le 31 mars 2012 de 11.00 à 20.00 heures.

Luxembourg, le 13 mars 2012.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
**Claude Wiseler***