



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6290

Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

Date de dépôt : 30-05-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 27-10-2011

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
16-01-2012	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
30-05-2011	Déposé	6290/00	<u>5</u>
27-10-2011	Avis du Conseil d'Etat (25.10.2011)	6290/01	<u>28</u>
24-11-2011	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6290/02	<u>33</u>
13-12-2011	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°11 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6290	<u>38</u>
19-12-2011	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (19-12-2011) Evacué par dispense du second vote (19-12-2011)	6290/03	<u>41</u>
24-11-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (08) de la reunion du 24 novembre 2011	08	<u>44</u>
09-11-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (06) de la reunion du 9 novembre 2011	06	<u>77</u>
29-06-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (41) de la reunion du 29 juin 2011	41	<u>87</u>
23-12-2011	Publié au Mémorial A n°267 en page 4656	6290	<u>100</u>

Résumé

6290 : RESUME

Le projet de loi a pour objet d'approuver le Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Ce protocole a été signé à Luxembourg le 23 février 2007.

Le Protocole de Luxembourg s'inscrit dans le cadre de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le 16 novembre 2001, les Etats parties à la Convention du Cap avaient déjà adopté un premier protocole relatif aux questions spécifiques portant sur des matériels d'équipement aéronautiques. La Convention du Cap, ensemble avec le premier protocole, a été approuvée par la loi du 28 mai 2008 portant approbation de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et de son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels aéronautiques.

Le principal objectif de la Convention du Cap est de poser des règles efficaces pour faciliter le financement des matériels d'équipement mobiles, en fixant un cadre juridique en faveur des créanciers ayant financé ces équipements. A cet effet, la Convention du Cap crée une garantie internationale reconnue par toutes les parties signataires, conférant aux créanciers inscrits sur le matériel un droit de préférence. Les garanties sont inscrites dans un registre spécifique, accessible par internet. En créant cette nouvelle garantie internationale, la Convention du Cap confère davantage de sécurité juridique aux investisseurs, lesquels, auparavant, ne pouvaient être sûrs de la reconnaissance, par les systèmes juridiques nationaux des différents pays, de leurs garanties sur un matériel coûteux qui, par sa nature, traverse les frontières nationales.

Le Protocole de Luxembourg étend le champ d'application de la Convention du Cap aux matériels roulants ferroviaires et à leurs accessoires.

La pierre angulaire du système de garanties internationales mis en place par la Convention du Cap et par le Protocole de Luxembourg consiste dans la création d'un registre mondial des actifs ferroviaires sur lequel les garanties sont inscrites et qui assure leur publicité à l'égard des tiers. Les règles relatives à la constitution, l'inscription et l'exécution des garanties internationales sont inscrites dans la Convention du Cap et précisées dans le Protocole de Luxembourg. En ce qui concerne l'exécution des garanties internationales, le Protocole de Luxembourg déroge à la Convention du Cap, notamment en accordant au créancier le droit de faire enlever et d'exporter le matériel grevé de garantie, si le débiteur défaillant y avait donné son accord. Une autre dérogation importante par rapport aux règles de la Convention du Cap consiste dans l'exception de service public. Si, en effet, en cas de défaillance du débiteur, le matériel grevé de garantie est affecté au service public, le Protocole met en œuvre une série de règles protectrices destinées à maintenir le service public indispensable.

6290/00

N° 6290

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

* * *

*(Dépôt: le 30.5.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (24.5.2011).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.....	4

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Affaires étrangères est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.

Palais de Luxembourg, le 24 mai 2011

Le Ministre des Affaires étrangères,

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.— Est approuvé le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire est le deuxième protocole dans le cadre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et vise à compléter et modifier cette Convention pour répondre aux exigences particulières du financement et du crédit-bail pour le matériel roulant ferroviaire.

La Convention concerne les dispositions générales qui ne sont pas spécifiques pour un certain équipement et qui sont donc applicables sur tous les équipements mobiles; le Protocole contient les dispositions spécifiques des équipements visant à compléter ou modifier la Convention. La Convention et le Protocole forment une unité et les deux instruments ne peuvent donc pas être considérés séparément, mais peuvent uniquement être appliqués ensemble.

De nombreux systèmes ferroviaires appartiennent à l'Etat ou sont fortement dépendants des fonds d'Etat et souffrent dans un certain nombre de pays d'un manque chronique de capacités, avec du matériel ferroviaire roulant obsolète ou arrivé près de la fin de sa vie utile. L'objectif premier de la Convention et du Protocole est d'encourager les investissements plus que nécessaires dans de tels systèmes grâce à un financement privé supplémentaire à moindre coût. Ces deux instruments visent à atteindre cet objectif au moyen d'un régime juridique international qui fournit des garanties aux prêteurs, des vendeurs et bailleurs conditionnés avec un intérêt autonome international pour le matériel roulant ferroviaire protégé par l'inscription dans un Registre international, accompagné de mesures standard rapides et efficaces. Le Protocole reconnaît la nécessité d'équilibrer les recours des créanciers contre l'intérêt des Etats à maintenir un service public essentiel après la défaillance du débiteur. C'est ce qu'il cherche à faire par une exception pour le service public permettant à un Etat contractant de faire une déclaration selon laquelle elle continuera d'appliquer les lois existantes qui suspendent l'exercice des mesures de la Convention en matière de matériel roulant ferroviaire affecté au service public, tout en fournissant en même temps les garanties nécessaires pour les créanciers. D'une autre manière, le Protocole de Luxembourg, en s'appuyant sur le principe de l'autonomie des parties et la prévisibilité commerciale, donne aux Etats contractants le droit de peser d'autres considérations contre les avantages économiques et d'exclure ou de modifier certaines dispositions du Protocole jugées incompatibles avec la culture et la tradition légale d'une Etat. L'adoption de la Convention du Cap et du Protocole de Luxembourg pourrait également permettre aux banques créancières de réduire le montant des capitaux nécessaires pour être maintenu sous Bâle II en raison de la valorisation des créances garanties ferroviaires. Un régime juridique international solide permettant de rassurer les financiers et les bailleurs, en réduisant les risques permettra aux opérateurs d'accéder aux marchés des capitaux qui leur ont été refusés auparavant ou pour obtenir leurs fonds à des taux plus favorables.

Le Protocole prévoit une série de définitions supplémentaires spécifiques sur le matériel roulant ferroviaire (article I). Il modifie les dispositions de la Convention à divers égards et contient de nombreuses dispositions de fond additionnelles à la Convention afin de répondre aux besoins spécifiques de l'industrie ferroviaire. Celles-ci traitent des matières telles que la description du matériel roulant ferroviaire (articles V et XIV), choix de la loi applicable (article VI), des mesures standard supplémentaires en dehors de l'insolvabilité (articles VII et VIII), des mesures spécifiques, en cas d'insolvabilité (article IX), du droit du débiteur de la jouissance paisible (article XI), de l'Autorité de surveillance, du Conservateur et du Secrétariat (article XII), du Registre international et des règles supplémentaires régissant l'inscription (article XV et XVI), de la renonciation à l'immunité de juridiction (article XVIII) et de la préservation, par déclaration, des maximes juridiques suspendant l'exercice de mesures en matière de matériel roulant ferroviaire affecté au service public (article XXV (1)).

Le Protocole s'applique sur tous types de matériel roulant ferroviaire, n'importe quel type de moteur, peu importe sa vitesse, ses dimensions ou sa charge admissible, s'il est destiné au transport de voyageurs, de marchandises ou pour des manoeuvres, s'il opère en transport national ou transfrontalier, etc.

Le Protocole se caractérise par les traits suivants:

- Facilité d’acquisition et de financement du matériel roulant ferroviaire par la création de garanties internationales enregistrées reconnues dans tous les Etats contractants;
- Opposabilité de cette garantie internationale en vertu de la transparence assurée par la publicité du Registre international électronique;
- Règles de reconnaissance et de rang concises et claires pour les garanties internationales concurrentes endéans et en dehors l’insolvabilité du débiteur;
- Introduction des mesures effectives et rapides en faveur du créancier en cas de survenance d’insolvabilité;
- Prise en considération de la culture juridique nationale des Etats contractants par la possibilité de déclarations rejetant ou sélectionnant certaines règles;
- Protection spéciale pour le matériel roulant ferroviaire affecté au service public afin de maintenir le fonctionnement du transport public ferroviaire,.

L’élément-clé de la régulation est un système international d’inscription, qui consiste en un registre électronique mondial pour le matériel roulant ferroviaire, un Conservateur et une Autorité de surveillance. Le Registre international est accessible via Internet 24 heures sur 24 et permet ainsi aux titulaires de droits ou de garanties de les inscrire à tout moment et facilite la vérification par les créanciers de l’état des droits et garanties grevant un matériel donné.

L’Autorité de surveillance du Registre international est un organe composé d’un représentant de chaque Etat partie et d’au maximum trois représentants d’autres Etats désignés respectivement par UNIDROIT et par l’OTIF. L’Autorité de surveillance a les attributions suivantes:

- Mise en place du Registre international;
- Nomination et révocation du Conservateur;
- Etablissement ou l’approbation d’un règlement après avoir consulté les Etats contractants;
- Surveillance du Conservateur et de la direction du Registre international;
- Fixation de la structure tarifaire pour les services du Registre international.

Les mesures en cas d’inexécution des obligations de la Convention sont modifiées par le Protocole de Luxembourg, à certains égards pour répondre aux besoins particuliers de l’industrie ferroviaire. Le Protocole fournit au créancier une mesure supplémentaire, à savoir de le procurer à l’exportation et à la livraison physique du matériel roulant ferroviaire, permettant ainsi au créancier de le faire enlever sur le territoire d’un autre Etat, qu’il s’agisse ou non d’un autre Etat contractant, évidemment soumis à la législation de cet Etat. Cependant, ces mesures ne sont données que dans la mesure où le débiteur y a convenu et dans les conditions précisées dans la Convention. Le consentement du débiteur n’a pas besoin d’être contenu dans l’accord pour l’intérêt international mais peut être donné à tout moment. Cette mesure supplémentaire peut uniquement être exercée avec le consentement préalable écrit du titulaire de toute garantie inscrite primant celle du créancier et un créancier proposant d’exercer la mesure qui doit donner un préavis raisonnable par écrit aux personnes intéressées. La modification la plus importante des mesures en cas d’inexécution des obligations est l’exemption de service public. L’obligation imposée à un créancier d’exercer les mesures d’une manière commercialement raisonnable est étendue à tous les types d’accord, non seulement aux contrats constitutifs de sûreté, mais une mesure prévue par la Convention à l’égard de matériel roulant ferroviaire est réputée mise en oeuvre d’une manière commercialement raisonnable lorsqu’elle est mise en oeuvre conformément à une disposition du contrat, sauf lorsqu’une telle disposition est manifestement déraisonnable.

Le Protocole de Luxembourg aborde également le problème de l’impact potentiel de l’exercice des mesures d’un créancier sur la fourniture de matériel roulant ferroviaire affecté au service public. Si un système ferroviaire appartient à l’Etat ou s’il est dans des mains privées, il y a un intérêt public prépondérant pour assurer le maintien des services voyageurs et de fret d’importance publique. Cela pourrait être contrecarré si, en cas de défaut de l’opérateur, le créancier devrait exercer ses droits de reprise de logement de manière à entraîner le retrait de ces services. Une interruption de service qui cause simplement des désagréments aux passagers tout en leur permettant d’atteindre leur destination dans un délai raisonnable ne suffit pas à entraîner l’application de l’article XXV. Mais une interruption grave des services pour le transport de navetteurs pour se rendre au travail ou de marchandises essentielles sur une ligne principale serait normalement considérée comme un empêchement des services d’intérêt public de nature à attirer les restrictions de l’article XXV de l’exercice des mesures en cas

d'inexécution des obligations. Le volume de trafic transporté et la fréquence de transport ne sont cependant pas les seuls facteurs déterminants. Il faut regarder la nature de ce qui est transporté, par exemple, des produits chimiques ou autres matières dangereuses. L'article XXV comprend quatre éléments clés: le pouvoir de contrôler l'exercice des mesures en cas d'inexécution des obligations, l'obligation de conservation et de maintenance, l'obligation de paiement et les obligations de l'Etat contractant.

*

PROTOCOLE DE LUXEMBOURG
portant sur les questions spécifiques au matériel roulant
ferroviaire à la Convention relative aux garanties internatio-
nales portant sur des matériels d'équipement mobiles signé
à Luxembourg le 23 février 2007

Préambule	
Chapitre I	Champ d'application et dispositions générales
Article I	Définitions
Article II	Application de la Convention à l'égard du matériel roulant ferroviaire
Article III	Dérogation
Article IV	Pouvoirs des représentants
Article V	Identification du matériel roulant ferroviaire dans le contrat
Article VI	Choix de la loi applicable
Chapitre II	Mesures en cas d'inexécution des obligations, priorités et cessions
Article VII	Modification des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations
Article VIII	Modification des dispositions relatives aux mesures provisoires
Article IX	Mesures en cas d'insolvabilité
Article X	Assistance en cas d'insolvabilité
Article XI	Dispositions relatives au débiteur
Chapitre III	Dispositions relatives au système d'inscription des garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire
Article XII	L'Autorité de surveillance et le Conservateur
Article XIII	Désignation des points d'entrée
Article XIV	Identification du matériel roulant ferroviaire aux fins de l'inscription
Article XV	Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre
Article XVI	Structure tarifaire du Registre international
Article XVII	Avis de vente
Chapitre IV	Compétence
Article XVIII	Renonciation à l'immunité de juridiction
Chapitre V	Relations avec d'autres conventions
Article XIX	Relations avec la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international

Article XX	Relations avec la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)
Chapitre VI	Dispositions finales
Article XXI	Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion
Article XXII	Organisations régionales d'intégration économique
Article XXIII	Entrée en vigueur
Article XXIV	Unités territoriales
Article XXV	Matériel roulant ferroviaire affecté au service public
Article XXVI	Dispositions transitoires
Article XXVII	Déclarations portant sur certaines dispositions
Article XXVIII	Réserves et déclarations
Article XXIX	Déclarations en vertu de la Convention
Article XXX	Déclarations subséquentes
Article XXXI	Retrait des déclarations
Article XXXII	Dénonciations
Article XXXIII	Conférences d'évaluation, amendements et questions connexes
Article XXXIV	Le Dépositaire et ses fonctions

*

LES ETATS PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

Considérant qu'il est nécessaire de mettre en oeuvre la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après dénommée la *Convention*) pour autant qu'elle s'applique au matériel roulant ferroviaire, à la lumière des buts énoncés dans le préambule de la Convention,

Conscients de la nécessité d'adapter la Convention pour répondre aux exigences particulières du matériel roulant ferroviaire et de son financement,

SONT CONVENU des dispositions suivantes relatives au matériel roulant ferroviaire:

Chapitre I – *Champ d'application et dispositions générales*

Article I

Définitions

1. Dans le présent Protocole, à moins que le contexte ne s'y oppose, les termes qui y figurent sont utilisés au sens des définitions données dans la Convention.
2. Dans le présent Protocole, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:
 - a) „contrat conférant une garantie“ désigne une convention en vertu de laquelle une personne s'engage comme garant;
 - b) „garant“ désigne une personne qui, aux fins d'assurer l'exécution de toute obligation en faveur d'un créancier garanti par un contrat constitutif de sûreté ou en vertu d'un contrat, se porte caution ou donne ou émet une garantie à première demande ou une lettre de crédit stand-by ou toute autre forme d'assurance-crédit;
 - c) „situation d'insolvabilité“ désigne:
 - i) l'ouverture des procédures d'insolvabilité; ou
 - ii) l'intention déclarée du débiteur de suspendre ses paiements ou leur suspension effective, lorsque la loi ou une action de l'Etat interdit ou suspend le droit du créancier d'introduire

une procédure d'insolvabilité à l'encontre du débiteur ou de mettre en oeuvre des mesures en vertu de la Convention;

- d) „ressort principal de l'insolvabilité“ désigne l'Etat contractant où le débiteur a le centre de ses intérêts principaux qui, à cette fin et sous réserve de preuve contraire, est considéré comme le lieu où le débiteur a son siège statutaire ou, à défaut, le lieu où il a été constitué;
- e) „matériel roulant ferroviaire“ désigne des véhicules pouvant se déplacer sur des emprises de voies ou directement sur, au-dessus ou en dessous de rails de guidage, avec les systèmes de traction, moteurs, freins, essieux, bogies, pantographes, accessoires et autres composants, pièces et équipements qui sont installés ou intégrés aux véhicules, ainsi que tous les manuels, les données et les registres y afférents.

Article II

Application de la Convention à l'égard du matériel roulant ferroviaire

1. La Convention s'applique au matériel roulant ferroviaire tel que prévu par les dispositions du présent Protocole.
2. La Convention et le présent Protocole sont connus sous le nom de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles telle qu'elle s'applique au matériel roulant ferroviaire.

Article III

Dérogation

Dans leurs relations mutuelles, les parties peuvent, dans un accord écrit, déroger aux dispositions du présent Protocole ou en modifier les effets, à l'exception des paragraphes 3 et 4 de l'article VII. Les parties peuvent exclure, dans un accord écrit, l'application de l'article IX.

Article IV

Pouvoirs des représentants

Une personne peut, s'agissant de matériel roulant ferroviaire, conclure un contrat, procéder à une inscription telle que définie au paragraphe 3 de l'article 16 de la Convention et faire valoir les droits et les garanties découlant de la Convention en tant que mandataire, fiduciaire ou représentant.

Article V

Identification du matériel roulant ferroviaire dans le contrat

1. Aux fins du paragraphe c) de l'article 7 de la Convention et du paragraphe 2 de l'article XVIII du présent Protocole, une description d'un matériel roulant ferroviaire suffit à identifier le matériel roulant ferroviaire si elle contient:
 - a) une description du matériel roulant ferroviaire par élément;
 - b) une description du matériel roulant ferroviaire par type;
 - c) une mention que le contrat couvre tout matériel roulant ferroviaire présent et futur;
 ou
 - d) une mention que le contrat couvre tout matériel roulant ferroviaire présent et futur, à l'exception d'éléments ou de types de matériel spécifiquement indiqués.
2. Aux fins de l'article 7 de la Convention, une garantie sur du matériel roulant ferroviaire futur identifié conformément au paragraphe précédent est constituée en tant que garantie internationale dès

le moment où le constituant, le vendeur conditionnel ou le bailleur peut disposer du matériel roulant ferroviaire, sans nécessité d'un nouvel acte de transfert.

Article VI

Choix de la loi applicable

1. Le présent article ne s'applique que lorsqu'un Etat contractant a fait une déclaration en vertu de l'article XXVII.
2. Les parties à un contrat ou à un contrat conférant une garantie ou à un accord de subordination peuvent convenir de la loi qui régira tout ou partie de leurs droits et obligations contractuels.
3. Sauf stipulation contraire, la référence au paragraphe précédent à la loi choisie par les parties vise les règles de droit interne de l'Etat désigné ou, lorsque cet Etat comprend plusieurs unités territoriales, les règles de droit interne de l'unité territoriale désignée.

Chapitre II – Mesures en cas d'inexécution des obligations, priorités et cessions

Article VII

Modification des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations

1. Outre les mesures prévues au Chapitre III de la Convention, et pour autant que le débiteur y ait consenti, ledit consentement pouvant être donné à tout moment, le créancier peut, dans les cas visés au Chapitre III faire exporter et faire transférer physiquement le matériel roulant ferroviaire hors du territoire où il se trouve.
2. Le créancier ne peut mettre en oeuvre les mesures prévues au paragraphe précédent sans le consentement écrit et préalable du titulaire de toute garantie inscrite primant celle du créancier.
3. Le paragraphe 3 de l'article 8 de la Convention ne s'applique pas au matériel roulant ferroviaire. Toute mesure prévue par la Convention à l'égard de matériel roulant ferroviaire doit être mise en oeuvre d'une manière commercialement raisonnable. Une mesure est réputée mise en oeuvre d'une manière commercialement raisonnable lorsqu'elle est mise en oeuvre conformément à une disposition du contrat, sauf lorsqu'une telle disposition est manifestement déraisonnable.
4. Un créancier garanti accordant aux personnes intéressées un préavis écrit d'au moins quatorze jours d'une vente ou d'un bail projetés, tel que prévu au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, est réputé avoir satisfait l'exigence de fournir un „préavis raisonnable“ prévue par cette disposition. Le présent paragraphe n'a cependant pas pour effet d'empêcher un créancier garanti et un constituant ou un garant de fixer par contrat un préavis plus long.
5. Sous réserve de toute loi et réglementation applicables en matière de sécurité, l'Etat contractant assure que les autorités administratives compétentes fournissent rapidement au créancier la coopération et l'assistance requise dans la mise en oeuvre des mesures prévues au paragraphe 1.
6. Un créancier garanti proposant l'exportation du matériel roulant ferroviaire en vertu du paragraphe 1 autrement qu'en exécution d'une décision du tribunal, doit informer par écrit avec un préavis raisonnable de l'exportation proposée:
 - a) les personnes intéressées visées aux alinéas i) et ii) du paragraphe m) de l'article premier de la Convention; et
 - b) les personnes intéressées visées à l'alinéa iii) du paragraphe m) de l'article premier de la Convention qui ont informé le créancier garanti de leurs droits avec un préavis raisonnable avant l'exportation.

*Article VIII****Modification des dispositions relatives aux mesures provisoires***

1. Le présent article ne s'applique que dans un Etat contractant qui a fait une déclaration en vertu de l'article XXVII, et dans la mesure prévue dans cette déclaration.
2. Aux fins du paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention, dans le cadre de l'obtention de mesures, l'expression „bref délai“ doit s'entendre comme le nombre de jours à compter de la date de dépôt de la demande visant à obtenir des mesures qui est précisé dans la déclaration faite par l'Etat contractant dans lequel la demande est faite.
3. Le paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention s'applique en insérant la disposition suivante immédiatement après l'alinéa d):
 - „e) si, à tout moment, le débiteur et le créancier en conviennent expressément ainsi, la vente du bien et l'attribution des produits de la vente“,
 et le paragraphe 2 de l'article 43 s'applique en remplaçant les mots „l'alinéa d)“ par les mots „les alinéas d) et e)“.
4. Le droit de propriété ou tout autre droit du débiteur transféré par l'effet de la vente visée au paragraphe précédent est libéré de toute autre garantie ou tout autre droit que prime la garantie internationale du créancier en vertu des dispositions de l'article 29 de la Convention.
5. Le créancier et le débiteur ou toute autre personne intéressée peuvent convenir par écrit d'exclure l'application du paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention.
6. Les mesures visées au paragraphe 1 de l'article VII:
 - a) doivent être rendues disponibles dans un Etat contractant par les autorités administratives compétentes dans les sept jours suivant la date à laquelle le créancier a notifié à ces autorités que la mesure prévue au paragraphe 1 de l'article VII a été accordée ou, lorsque la mesure est accordée par un tribunal étranger, après qu'elle soit reconnue par un tribunal de cet Etat contractant, et qu'il est autorisé à obtenir ces mesures conformément à la Convention; et
 - b) les autorités compétentes doivent fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans la mise en oeuvre des mesures conformément aux lois et aux réglementations applicables en matière de sécurité.
7. Les paragraphes 2 et 6 ne portent pas atteinte à toute loi et réglementation applicables en matière de sécurité.

*Article IX****Mesures en cas d'insolvabilité***

1. Le présent article ne s'applique que lorsqu'un Etat contractant qui est le ressort principal de l'insolvabilité a fait une déclaration en vertu de l'article XXVII.
2. Les références faites au présent article à l'„administrateur d'insolvabilité“ concernent cette personne, en sa qualité officielle et non personnelle.

Variante A

3. Lorsque survient une situation d'insolvabilité et sous réserve du paragraphe 7, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, restitue le matériel roulant ferroviaire au créancier au plus tard à la première des deux dates suivantes:
 - a) la fin du délai d'attente; ou
 - b) la date à laquelle le créancier aurait droit à la possession du matériel roulant ferroviaire si le présent article ne s'appliquait pas.

4. Aux fins du présent article, le „délai d’attente“ désigne le délai qui est précisé dans la déclaration de l’Etat contractant du ressort principal de l’insolvabilité.
5. Aussi longtemps que le créancier n’a pas eu la possibilité d’obtenir la possession du matériel roulant ferroviaire en vertu du paragraphe 3:
 - a) l’administrateur d’insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, préserve et entretient le matériel roulant ferroviaire et en conserve sa valeur conformément au contrat; et
 - b) le créancier peut demander toute autre mesure provisoire disponible en vertu de la loi applicable.
6. Les dispositions de l’alinéa a) du paragraphe précédent n’excluent pas l’utilisation du matériel roulant ferroviaire en vertu d’accords conclus en vue de préserver et entretenir le matériel roulant ferroviaire et d’en conserver sa valeur.
7. L’administrateur d’insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, peut garder la possession du matériel roulant ferroviaire lorsque, au plus tard à la date fixée au paragraphe 3, il a remédié aux manquements, autres que ceux dus à l’ouverture des procédures d’insolvabilité, et s’est engagé à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs. Un second délai d’attente ne s’applique pas en cas de manquement dans l’exécution de ces obligations à venir.
8. Les mesures visées au paragraphe 1 de l’article VII:
 - a) doivent être rendues disponibles dans un Etat contractant par les autorités administratives compétentes dans les sept jours suivant la date à laquelle le créancier a notifié à ces autorités qu’il est autorisé à obtenir ces mesures conformément à la Convention; et
 - b) les autorités compétentes doivent fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans la mise en oeuvre des mesures conformément aux lois et aux réglementations applicables en matière de sécurité.
9. Il est interdit d’empêcher ou de retarder la mise en oeuvre des mesures permises par la Convention ou le présent Protocole après la date fixée au paragraphe 3.
10. Aucune des obligations du débiteur en vertu du contrat ne peut être modifiée sans le consentement du créancier.
11. Aucune disposition du paragraphe précédent ne peut être interprétée comme portant atteinte au pouvoir, le cas échéant, de l’administrateur d’insolvabilité en vertu de la loi applicable de mettre fin au contrat.
12. Aucun droit et aucune garantie, exception faite des droits et garanties non conventionnels appartenant à une catégorie couverte par une déclaration faite en vertu du paragraphe 1 de l’article 39 de la Convention, ne priment les garanties inscrites dans les procédures d’insolvabilité.
13. La Convention, telle que modifiée par les articles VII et XXV du présent Protocole, s’applique à la mise en oeuvre des mesures en vertu du présent article.

Variante B

3. Lorsque survient une situation d’insolvabilité, l’administrateur d’insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, à la demande du créancier, doit informer le créancier dans le délai précisé dans une déclaration d’un Etat contractant faite en vertu de l’article XXVII si:
 - a) il remédiera aux manquements autres que ceux dus à l’ouverture des procédures d’insolvabilité, et s’engagera à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs; ou si
 - b) il donnera au créancier la possibilité de prendre possession du matériel roulant ferroviaire conformément à la loi applicable.

4. La loi applicable visée à l'alinéa b) du paragraphe précédent peut autoriser le tribunal à exiger la prise de toute mesure complémentaire ou la production de toute garantie complémentaire.
5. Le créancier doit établir sa créance et justifier de l'inscription de sa garantie internationale.
6. Lorsque l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, n'informe pas le créancier conformément au paragraphe 3 ou lorsque l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur a déclaré qu'il fournira au créancier la possibilité de prendre possession du matériel roulant ferroviaire mais ne le fait pas, le tribunal peut autoriser le créancier à prendre possession du matériel roulant ferroviaire aux conditions fixées par le tribunal et peut exiger la prise de toute mesure complémentaire ou la production de toute garantie complémentaire.
7. Le matériel roulant ferroviaire ne peut être vendu tant qu'un tribunal n'a pas statué sur la créance et la garantie internationale.

Variante C

3. Lorsque survient une situation d'insolvabilité, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas:
 - a) remédiera, au cours de la période de remède, aux manquements autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité, et s'engagera à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs; ou
 - b) donnera au créancier, au cours de la période de remède, la possibilité de prendre possession du matériel roulant ferroviaire, conformément à la loi applicable.
4. Avant la fin de la période de remède, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, peut demander au tribunal une décision ordonnant la suspension de son obligation en vertu de l'alinéa b) du paragraphe précédent pendant un délai commençant à compter à la fin de la période de remède et qui prend fin au plus tard à l'expiration du contrat ou de son renouvellement, dans des conditions que le tribunal estime justes (la „période de suspension“). La décision ordonne que toutes les sommes qui deviennent exigibles au cours de la période de suspension soient payées au créancier à bonne date sur la masse ou par le débiteur et que l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, exécute toutes les autres obligations naissant au cours de la période de suspension.
5. Lorsqu'une demande est faite au tribunal en vertu du paragraphe précédent, le créancier ne prend pas possession du matériel roulant ferroviaire tant que le tribunal n'a pas statué. Si la demande n'est pas satisfaite dans un délai correspondant au nombre de jours à compter de la date de dépôt de la demande visant à obtenir des mesures qui est précisé dans la déclaration faite par l'Etat contractant dans lequel la demande est faite, la demande sera considérée comme retirée à moins que le créancier et l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, en aient convenu différemment.
6. Aussi longtemps que le créancier n'a pas eu la possibilité d'obtenir la possession du matériel roulant ferroviaire en vertu du paragraphe 3:
 - a) l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, préserve et entretient le matériel roulant ferroviaire et en conserve sa valeur conformément au contrat; et
 - b) le créancier peut demander toute autre mesure provisoire disponible en vertu de la loi applicable.
7. Les dispositions de l'alinéa a) du paragraphe précédent n'excluent pas l'utilisation du matériel roulant ferroviaire en vertu d'accords conclus en vue de préserver et d'entretenir le matériel roulant ferroviaire et d'en conserver sa valeur.
8. Lorsque, au cours de la période de remède ou de toute période de suspension, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, remédie aux manquements autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité et s'engage à exécuter toutes les obligations à venir conformément au contrat et aux documents y relatifs, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur peut garder la pos-

session du matériel roulant ferroviaire, et toute décision du tribunal en vertu du paragraphe 4 devient inopérante. Une seconde période de remède ne s'applique pas en cas de manquement dans l'exécution de ces obligations à venir.

9. Les mesures visées au paragraphe 1 de l'article VII:
 - a) doivent être rendues disponibles dans un Etat contractant par les autorités administratives compétentes dans les sept jours suivant la date à laquelle le créancier a notifié à ces autorités qu'il est autorisé à obtenir ces mesures conformément à la Convention; et
 - b) les autorités compétentes doivent fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans la mise en oeuvre des mesures conformément aux lois et aux réglementations applicables en matière de sécurité.
10. Sous réserve des paragraphes 4, 5 et 8, il est interdit d'empêcher ou de retarder la mise en oeuvre des mesures permises par la Convention après l'expiration de la période de remède.
11. Sous réserve des paragraphes 4, 5 et 8, aucune des obligations du débiteur en vertu du contrat et des opérations connexes ne peut être modifiée au cours des procédures d'insolvabilité sans le consentement du créancier.
12. Aucune disposition du paragraphe précédent ne peut être interprétée comme portant atteinte au pouvoir, le cas échéant, de l'administrateur d'insolvabilité en vertu de la loi applicable de mettre fin au contrat.
13. Aucun droit et aucune garantie, exception faite des droits et garanties non conventionnels appartenant à une catégorie couverte par une déclaration faite en vertu du paragraphe 1 de l'article 39 de la Convention, ne priment les garanties inscrites dans les procédures d'insolvabilité.
14. La Convention, telle que modifiée par les articles VII et XXV du présent Protocole, s'applique à la mise en oeuvre des mesures en vertu du présent article.
15. Aux fins du présent article, la „période de remède“ désigne la période qui commence à la date à laquelle survient la situation d'insolvabilité, précisée dans la déclaration de l'Etat contractant du ressort principal de l'insolvabilité.

Article X

Assistance en cas d'insolvabilité

1. Le présent article ne s'applique que dans un Etat contractant qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 de l'article XXVII.
2. Les tribunaux d'un Etat contractant où se trouve un matériel roulant ferroviaire coopèrent, conformément à la loi de l'Etat contractant, dans toute la mesure possible avec les tribunaux et les administrateurs d'insolvabilité étrangers pour l'application des dispositions de l'article IX.

Article XI

Dispositions relatives au débiteur

1. En l'absence d'une inexécution au sens de l'article 11 de la Convention, le débiteur a droit à la jouissance et à l'utilisation paisibles du matériel roulant ferroviaire conformément aux termes du contrat, à l'égard:
 - a) de son créancier et du titulaire de toute garantie dont le débiteur acquiert des droits libres de toute garantie en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 4 de l'article 29 de la Convention, à moins et pour autant que le débiteur en ait convenu différemment; et
 - b) du titulaire de toute garantie à laquelle le droit du débiteur est subordonné en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 4 de l'article 29 de la Convention, mais seulement pour autant que ledit titulaire en ait ainsi convenu.

2. Aucune disposition de la Convention ou du présent Protocole ne porte atteinte à la responsabilité d'un créancier en cas d'inexécution du contrat en vertu de la loi applicable dans la mesure où ledit contrat porte sur du matériel roulant ferroviaire.

Chapitre III – Dispositions relatives au système d'inscription des garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire

Article XII

L'Autorité de surveillance et le Conservateur

1. L'Autorité de surveillance est un organe établi par des représentants, nommés à raison de un:
 - a) par chaque Etat partie;
 - b) par chacun des trois autres Etats, au maximum, désignés par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT); et
 - c) par chacun des trois autres Etats, au maximum, désignés par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
2. Dans la désignation des Etats visés aux alinéas b) et c) du paragraphe précédent, il est tenu compte du besoin d'assurer une large représentativité géographique.
3. La durée de la nomination des représentants nommés conformément aux alinéas b) et c) du paragraphe 1 est fixée par les Organisations concernées. La nomination des représentants en fonction à la date de l'entrée en vigueur du présent Protocole pour le dixième Etat partie prend fin au plus tard deux ans après cette date.
4. Les représentants visés au paragraphe 1 adoptent les règles de procédure initiales de l'Autorité de surveillance. L'adoption requiert l'accord de:
 - a) la majorité de tous les représentants; et
 - b) la majorité des représentants nommés en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1.
5. L'Autorité de surveillance peut établir une Commission d'experts composée:
 - a) de personnes proposées par les Etats signataires et les Etats contractants et ayant les qualifications et l'expérience nécessaires, ainsi que
 - b) d'autres experts si nécessaire et la charger d'assister l'Autorité de surveillance dans l'exercice de ses fonctions.
6. Un secrétariat (le Secrétariat) assiste l'Autorité de surveillance dans l'exercice de ses fonctions conformément aux instructions de cette dernière. Le Secrétariat est l'OTIF.
7. Lorsque le Secrétariat n'est plus en mesure ou n'est plus disposé à exercer ses fonctions, l'Autorité de surveillance désigne un autre Secrétariat.
8. Lorsque le Secrétariat considère que le Registre international est pleinement opérationnel, il dépose sans délai un certificat à cette fin auprès du Dépositaire.
9. Le Secrétariat aura la personnalité juridique s'il n'en est pas déjà dotée, et jouit, pour ce qui est de ses fonctions en vertu de la Convention et du présent Protocole, des mêmes exemptions et immunités dont jouissent l'Autorité de surveillance en vertu du paragraphe 3 de l'article 27 de la Convention et le Registre international en vertu du paragraphe 4 de l'article 27 de la Convention.
10. Une mesure de l'Autorité de surveillance qui ne concerne que les intérêts d'un Etat partie ou d'un groupe d'Etats parties est prise si cet Etat partie ou la majorité de ce groupe d'Etats parties approuve également la mesure. Une mesure qui pourrait porter atteinte aux intérêts d'un Etat partie ou d'un groupe d'Etats parties prend effet dans cet Etat partie ou dans ce groupe d'Etats parties si cet Etat partie ou la majorité de ce groupe d'Etats parties approuve également la mesure.

11. Le premier Conservateur sera nommé pour une période non inférieure à cinq ans mais n'excédant pas dix ans. Par la suite, le Conservateur sera nommé ou reconduit dans ses fonctions pour des périodes successives n'excédant pas chacune dix ans.

Article XIII

Désignation des points d'entrée

1. Un Etat contractant peut à tout moment désigner, dans une déclaration, un ou plusieurs organismes qui seront le ou les points d'entrée chargés, exclusivement ou non, de la transmission au Registre international des informations requises pour l'inscription, à l'exception de l'inscription d'un avis de garantie nationale ou d'un droit ou d'une garantie visés à l'article 40 de la Convention, constitués selon les lois d'un autre Etat. Les divers points d'entrée fonctionnent au moins pendant les horaires de travail en vigueur dans les territoires respectifs.

2. Une désignation faite en vertu du paragraphe précédent peut permettre, mais n'impose pas, l'utilisation d'un ou de plusieurs points d'entrée désignés pour les informations requises pour l'inscription des avis de vente.

Article XIV

Identification du matériel roulant ferroviaire aux fins de l'inscription

1. Aux fins de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 18 de la Convention, le règlement établit un système pour l'attribution par le Conservateur de numéros d'identification qui permettent l'individualisation des éléments de matériel roulant ferroviaire. Le numéro d'identification est:

- a) fixé sur l'élément de matériel roulant ferroviaire;
- b) associé dans le Registre international au nom du constructeur et au numéro d'identification attribué par le constructeur à l'élément et fixé sur cet élément; ou
- c) associé dans le Registre international à un numéro d'identification national ou régional fixé à l'élément.

2. Aux fins du paragraphe précédent, un Etat contractant peut, dans une déclaration, indiquer le système de numéro d'identification national ou régional qui sera utilisé à l'égard d'éléments de matériel roulant ferroviaire grevés d'une garantie internationale qui est créée ou prévue ou que l'on entend créer ou prévoir par un contrat conclu par un débiteur situé dans cet Etat contractant au moment de la conclusion de ce contrat. Un tel système de numéro d'identification national ou régional garantit, sous réserve d'un accord conclu entre l'Autorité de surveillance et l'Etat contractant qui fait la déclaration, l'individualisation de chaque élément de matériel roulant ferroviaire auquel le système s'applique.

3. Une déclaration d'un Etat contractant conformément au paragraphe précédent comprend des informations détaillées sur le fonctionnement du système d'identification national ou régional.

4. Pour être valable, une inscription relative à un élément de matériel roulant ferroviaire pour lequel une déclaration conformément au paragraphe 2 a été faite, précise tous les numéros d'identification nationaux ou régionaux qui ont été attribués à l'élément depuis l'entrée en vigueur du présent Protocole en vertu du paragraphe 1 de l'article XXIII ainsi que la durée pendant laquelle chaque numéro a été attribué à cet élément.

Article XV

Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre

1. Aux fins du paragraphe 6 de l'article 19 de la Convention, les critères de consultation du Registre international sont établis par le règlement.

2. Aux fins du paragraphe 2 de l'article 25 de la Convention et dans les circonstances qui y sont décrites, le titulaire d'une garantie internationale future inscrite ou d'une cession future inscrite d'une garantie internationale doit prendre les mesures à sa disposition pour donner mainlevée de l'inscription dans les dix jours à compter de la réception de la demande prévue audit paragraphe.
3. Lorsqu'une subordination a été inscrite et que le débiteur a exécuté ses obligations à l'égard du bénéficiaire de la subordination, le bénéficiaire donne mainlevée de l'inscription au plus tard dix jours après que la demande écrite de la partie subordonnée a été remise ou reçue à l'adresse du bénéficiaire indiquée dans l'inscription.
4. Le Conservateur exerce et administre vingt-quatre heures sur vingt-quatre les fonctions centralisées du Registre international.
5. Le montant de la responsabilité du Conservateur en vertu du paragraphe 1 de l'article 28 de la Convention pour les dommages causés ne pourra dépasser la valeur du matériel roulant ferroviaire auquel la perte se rapporte. Nonobstant la phrase qui précède, la responsabilité du Conservateur n'excède pas un montant de cinq millions de Droits de Tirage Spéciaux au cours d'une année calendaire, ou un montant supérieur, fixé conformément à la méthode déterminée périodiquement par l'Autorité de surveillance par le règlement.
6. Le paragraphe précédent ne limite pas la responsabilité du Conservateur pour les dommages causés par la faute inexcusable ou intentionnelle du Conservateur, de ses responsables ou employés.
7. Le montant de l'assurance ou de la garantie financière visées au paragraphe 4 de l'article 28 de la Convention ne pourra pas être inférieur au montant déterminé par l'Autorité de surveillance comme étant approprié, compte tenu du risque de mise en cause de la responsabilité du Conservateur.
8. Aucune disposition de la Convention ne fait obstacle à ce que le Conservateur contracte une assurance ou se procure une garantie financière couvrant les événements dont ne répond pas le Conservateur en vertu de l'article 28 de la Convention.

Article XVI

Structure tarifaire du Registre international

1. L'Autorité de surveillance fixe et peut revoir périodiquement la structure tarifaire concernant les inscriptions, les consultations et les autres services que le Registre international peut fournir, conformément à son règlement.
2. Les tarifs visés au paragraphe précédent sont fixés de manière à couvrir, autant que nécessaire, les coûts raisonnables d'établissement, de mise en oeuvre et de fonctionnement du Registre international ainsi que les frais raisonnables du Secrétariat liés à l'exercice de ses fonctions. Rien dans le présent paragraphe n'empêche le Conservateur, dans le fonctionnement du Registre international, de réaliser un profit raisonnable.

Article XVII

Avis de vente

Le règlement permet l'inscription au Registre international d'avis de vente de matériel roulant ferroviaire. Les dispositions du présent Chapitre et du Chapitre V de la Convention s'appliquent, pour autant qu'elles sont pertinentes, à ces inscriptions. Néanmoins, toute inscription et toute consultation ou certificat concernant un avis de vente est faite ou émis à des fins d'information seulement et ne porte pas atteinte aux droits de toute personne, et est dépourvue de tout autre effet, en vertu de la Convention et du présent Protocole.

Chapitre IV – Compétence

Article XVIII

Renonciation à l'immunité de juridiction

1. Sous réserve du paragraphe 2, la renonciation à l'immunité de juridiction au regard des tribunaux visés à l'article 42 ou 43 de la Convention ou en ce qui concerne les voies d'exécution des droits et des garanties portant sur un matériel roulant ferroviaire en vertu de la Convention, a force obligatoire et, si les autres conditions d'attribution de compétence ou d'exécution sont réunies, est attributive de compétence et permet d'avoir recours aux mesures d'exécution, selon le cas.
2. Une renonciation en vertu du paragraphe précédent doit être faite dans un écrit contenant une description du matériel roulant ferroviaire telle que précisée au paragraphe 1 de l'article V du présent Protocole.

Chapitre V – Relations avec d'autres Conventions

Article XIX

Relations avec la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international

En cas de divergence, la Convention l'emporte sur la *Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international*, signée à Ottawa le 28 mai 1988.

Article XX

Relations avec la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

En cas de divergence, la Convention l'emporte sur la *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999*.

Chapitre VI – Dispositions finales

Article XXI

Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à Luxembourg le 23 février 2007 à la signature des Etats participant à la Conférence diplomatique pour l'adoption d'un Protocole ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, tenue à Luxembourg du 12 au 23 février 2007. Après le 23 février 2007, le présent Protocole sera ouvert à la signature de tous les Etats au siège d'UNIDROIT à Rome, jusqu'à ce qu'il entre en vigueur conformément à l'article XXIII.
2. Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les Etats qui l'ont signé.
3. Un Etat qui ne signe pas le présent Protocole peut y adhérer par la suite.
4. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Dépositaire.
5. Un Etat ne peut devenir partie au présent Protocole que s'il est ou devient également partie à la Convention.

*Article XXII****Organisations régionales d'intégration économique***

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des Etats souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par le présent Protocole peut elle aussi signer, accepter et approuver le présent Protocole ou y adhérer. En pareil cas, l'organisation régionale d'intégration économique aura les mêmes droits et obligations qu'un Etat contractant, dans la mesure où cette organisation a compétence sur des matières régies par le présent Protocole. Lorsque le nombre d'Etats contractants est pertinent dans le présent Protocole, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme Etat contractant en plus de ses Etats membres qui sont des Etats contractants.
2. Au moment de la signature, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique présente au Dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par le présent Protocole pour lesquelles ses Etats membres ont délégué leur compétence à cette organisation. L'organisation régionale d'intégration économique doit informer sans retard le Dépositaire de toute modification intervenue dans la délégation de compétence, y compris de nouvelles délégations de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.
3. Toute référence à „Etat contractant“, „Etats contractants“, „Etat partie“ ou „Etats parties“ dans le présent Protocole s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

*Article XXIII****Entrée en vigueur***

1. Le présent Protocole entre en vigueur entre les Etats qui ont déposé les instruments visés à l'alinéa a) à la dernière des deux dates suivantes:
 - a) le premier jour du mois après l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date du dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion; ou
 - b) la date du dépôt par le Secrétariat auprès du Dépositaire, d'un certificat confirmant que le Registre international est pleinement opérationnel.
2. Pour les autres Etats, le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois après la dernière des deux dates suivantes:
 - a) l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion; ou
 - b) la date visée à l'alinéa b) du paragraphe précédent.

*Article XXIV****Unités territoriales***

1. Si un Etat contractant comprend des unités territoriales dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par le présent Protocole, il peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, que le présent Protocole s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles, et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.
2. Une telle déclaration doit être notifiée au Dépositaire et indiquer expressément les unités territoriales auxquelles le présent Protocole s'applique.
3. Si un Etat contractant n'a pas fait de déclaration en vertu du paragraphe 1, le Protocole s'applique à toutes les unités territoriales de cet Etat.

4. Lorsqu'un Etat contractant étend l'application du présent Protocole à une ou plusieurs de ses unités territoriales, les déclarations autorisées par le présent Protocole peuvent être faites à l'égard de chacune desdites unités territoriales et les déclarations faites à l'égard de l'une d'elles peuvent différer de celles qui sont faites à l'égard d'une autre unité territoriale.
5. Si, conformément à une déclaration faite en vertu du paragraphe 1, le Protocole s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat contractant:
- a) le débiteur sera considéré comme étant situé dans un Etat contractant seulement s'il est constitué en vertu d'une loi en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent, ou s'il a son siège statutaire, son administration centrale, son établissement ou sa résidence habituelle dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent;
 - b) toute référence à la situation du matériel roulant ferroviaire dans un Etat contractant vise la situation du matériel roulant ferroviaire dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent; et
 - c) toute référence aux autorités administratives dans cet Etat contractant sera comprise comme visant les autorités administratives compétentes dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent.

Article XXV

Matériel roulant ferroviaire affecté au service public

1. Un Etat contractant peut déclarer à tout moment qu'il continuera d'appliquer, dans la mesure précisée dans sa déclaration, ses règles de droit en vigueur à ce moment, qui interdisent, suspendent ou réglementent l'exercice sur son territoire des mesures visées au Chapitre III de la Convention et aux articles VII à IX du présent Protocole, concernant le matériel roulant ferroviaire habituellement utilisé pour fournir un service d'importance publique („matériel roulant ferroviaire affecté au service public“), tel que précisé dans sa déclaration notifiée au Dépositaire.
2. Toute personne, y compris une autorité gouvernementale ou publique, qui, en vertu des règles de droit d'un Etat contractant qui fait une déclaration en vertu du paragraphe précédent, exerce son droit de prendre ou de conférer la possession, l'utilisation ou le contrôle de tout matériel roulant ferroviaire affecté au service public, préserve et entretient ce matériel dès qu'elle exerce ce droit jusqu'au moment où le créancier recouvre la possession, l'utilisation ou le contrôle du matériel.
3. Au cours de la période indiquée au paragraphe précédent, la personne visée dans ce paragraphe fait ou assure au créancier un paiement égal au plus élevé des deux montants suivants:
- a) le montant que cette personne est tenue de payer en vertu des règles de droit de l'Etat contractant qui fait la déclaration; ou
 - b) le loyer de marché d'un tel matériel roulant ferroviaire.
- Le premier paiement est effectué dans un délai de dix jours à compter de la date d'exercice de ce droit et les paiements ultérieurs sont effectués le premier jour de chaque mois qui suit. Au cas où, pour un mois donné, le montant payable est supérieur au montant dû par le débiteur au créancier, l'excédent est payé aux autres créanciers selon leur rang et à hauteur de leurs créances, et ensuite au débiteur.
4. Un Etat contractant dont les règles de droit ne prévoient pas les obligations visées aux paragraphes 2 et 3 peut, dans la mesure indiquée dans une déclaration distincte notifiée au Dépositaire, déclarer qu'il n'appliquera pas ces paragraphes au matériel roulant ferroviaire désigné dans sa déclaration. Rien dans le présent paragraphe ne fait obstacle à ce qu'une personne convienne avec le créancier qu'elle exécutera les obligations visées aux paragraphes 2 ou 3, ni ne porte atteinte à l'exécution de tout accord ainsi conclu.
5. Une déclaration initiale ou subséquente faite en vertu du présent article par un Etat contractant ne porte pas atteinte aux droits et garanties des créanciers nés d'un contrat conclu avant la date de la réception de la déclaration par le Dépositaire.

6. L'Etat contractant qui fait une déclaration conformément au présent article tient compte de la protection des intérêts des créanciers et de l'effet de la déclaration sur la disponibilité du crédit.

Article XXVI

Dispositions transitoires

S'agissant de matériel roulant ferroviaire, l'article 60 de la Convention est modifié comme suit:

- a) ajouter après „situé“, à l'alinéa a) du paragraphe 2, les mots „au moment où le droit ou la garantie est né ou créé“;
- b) remplacer le paragraphe 3 par le texte suivant:

„3. Dans sa déclaration faite en vertu du paragraphe 1, un Etat contractant peut préciser une date fixée au plus tôt trois ans et au plus tard dix ans à compter de la date de prise d'effet de la déclaration, à partir de laquelle les articles 29, 35 et 36 de la présente Convention telle que modifiée ou complétée par le Protocole deviendront applicables, pour autant et dans la mesure précisée dans la déclaration, aux droits et garanties préexistants nés en vertu d'un contrat conclu lorsque le débiteur était situé dans cet Etat. Toute priorité du droit ou de la garantie en vertu du droit de cet Etat, le cas échéant, est préservée si le droit ou la garantie est inscrit au Registre international avant l'expiration de la période précisée dans la déclaration, qu'un autre droit ou une autre garantie ait ou non été précédemment inscrit.“

Article XXVII

Déclarations portant sur certaines dispositions

1. Un Etat contractant peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion, qu'il appliquera l'article VI ou l'article X, ou les deux.
2. Un Etat contractant peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion, qu'il appliquera en tout ou en partie l'article VIII. S'il fait cette déclaration, il doit indiquer le délai prescrit par le paragraphe 2 de l'article VIII.
3. Un Etat contractant peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion, qu'il appliquera intégralement la Variante A, B ou C de l'article IX et, s'il fait cette déclaration, il doit indiquer les types de procédures d'insolvabilité éventuelles auxquelles s'applique cette Variante. Un Etat contractant qui fait une déclaration en vertu du présent paragraphe doit indiquer le délai prescrit par l'article IX en vertu du paragraphe 4 de la Variante A, du paragraphe 3 de la Variante B ou des paragraphes 5 et 15 de la Variante C, selon le cas.
4. Les tribunaux des Etats contractants appliquent l'article IX conformément à la déclaration faite par l'Etat contractant qui est le ressort principal de l'insolvabilité.

Article XXVIII

Réserves et déclarations

1. Aucune réserve ne peut être faite au présent Protocole, mais des déclarations autorisées par les articles XIII, XIV, XXIV, XXV, XXVII, XXIX et XXX peuvent être faites conformément à ces dispositions.
2. Toute déclaration ou déclaration subséquente ou tout retrait d'une déclaration faite en vertu du présent Protocole est notifiée par écrit au Dépositaire.

*Article XXIX***Déclarations en vertu de la Convention**

1. Les déclarations faites en vertu de la Convention, y compris celles faites en vertu des articles 39, 40, 50, 53, 54, 55, 57, 58 et 60, sont réputées avoir également été faites en vertu du présent Protocole, sauf disposition contraire.
2. Aux fins du paragraphe 1 de l'article 50 de la Convention, une „transaction interne“ désigne également, concernant un matériel roulant ferroviaire, une transaction d'un type énuméré aux alinéas a) à c) du paragraphe 2 de l'article 2 de la Convention lorsque le matériel en question ne peut être utilisé, dans le cadre d'une utilisation normale, que dans un seul système ferroviaire à l'intérieur de l'Etat contractant concerné, en raison de l'écartement ou d'autres éléments de construction d'un tel matériel roulant ferroviaire.

*Article XXX***Déclarations subséquentes**

1. Un Etat partie peut faire une déclaration subséquente, à l'exception d'une déclaration faite conformément à l'article XXIX en vertu de l'article 60 de la Convention, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat, par une notification à cet effet au Dépositaire.
2. Une telle déclaration subséquente prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de réception de la notification par le Dépositaire. Lorsqu'une période plus longue pour la prise d'effet de la déclaration est précisée dans la notification, la déclaration prend effet à l'expiration de la période plus longue ainsi précisée après réception de la notification par le Dépositaire.
3. Nonobstant les paragraphes précédents, le présent Protocole continue de s'appliquer, comme si une telle déclaration subséquente n'avait pas été faite, à l'égard de tous les droits et garanties nés avant la date de prise d'effet d'une telle déclaration subséquente.

*Article XXXI***Retrait des déclarations**

1. Tout Etat partie qui a fait une déclaration en vertu du présent Protocole, à l'exception d'une déclaration faite conformément à l'article XXIX en vertu de l'article 60 de la Convention, peut à tout moment la retirer par une notification à cet effet au Dépositaire. Un tel retrait prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de réception de la notification par le Dépositaire.
2. Nonobstant le paragraphe précédent, le présent Protocole continue de s'appliquer, comme si un tel retrait n'avait pas été fait, à l'égard de tous les droits et garanties nés avant la date de prise d'effet d'un tel retrait.

*Article XXXII***Dénonciations**

1. Tout Etat partie peut dénoncer le présent Protocole par une notification adressée par écrit au Dépositaire.
2. Une telle dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date de réception de la notification par le Dépositaire.
3. Nonobstant les paragraphes précédents, le présent Protocole continue de s'appliquer, comme si une telle dénonciation n'avait pas été faite, à l'égard de tous les droits et garanties nés avant la date de prise d'effet d'une telle dénonciation.

*Article XXXIII****Conférences d'évaluation, amendements et questions connexes***

1. Le Dépositaire, en consultation avec l'Autorité de surveillance, prépare chaque année ou à tout autre intervalle pertinent, des rapports à l'intention des Etats parties concernant la manière dont fonctionne en pratique le régime international établi dans la Convention telle qu'amendée par le présent Protocole. En préparant de tels rapports, le Dépositaire tient compte des rapports de l'Autorité de surveillance concernant le fonctionnement du système international d'inscription.
2. A la demande d'au moins vingt-cinq pour cent des Etats parties, des Conférences d'évaluation des Etats parties sont organisées de temps à autre par le Dépositaire en consultation avec l'Autorité de surveillance pour examiner:
 - a) l'application pratique de la Convention telle qu'amendée par le présent Protocole et la mesure dans laquelle elle facilite effectivement le financement garanti par un actif et le crédit-bail des biens relevant de son champ d'application;
 - b) l'interprétation judiciaire et l'application des dispositions du présent Protocole, ainsi que du règlement;
 - c) le fonctionnement du système international d'inscription, les activités du Conservateur et la supervision de celui-ci par l'Autorité de surveillance, sur la base des rapports soumis par l'Autorité de surveillance; et
 - d) l'opportunité d'apporter des modifications au présent Protocole ou aux dispositions concernant le Registre international.
3. Tout amendement au présent Protocole doit être approuvé à la majorité des deux tiers au moins des Etats parties participant à la Conférence visée au paragraphe précédent et entre ensuite en vigueur à l'égard des Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé ledit amendement, après sa ratification, son acceptation ou son approbation par quatre Etats conformément aux dispositions de l'article XXIII relatives à son entrée en vigueur.

*Article XXXIV****Le Dépositaire et ses fonctions***

1. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès d'UNIDROIT, ci-après dénommé le Dépositaire.
2. Le Dépositaire:
 - a) informe tous les Etats contractants:
 - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;
 - ii) de la date du dépôt du certificat visé à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article XXIII;
 - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iv) de toute déclaration effectuée en vertu du présent Protocole, ainsi que de la date de cette déclaration;
 - v) du retrait ou de l'amendement de toute déclaration, ainsi que de la date de ce retrait ou de cet amendement;
 - vi) de la notification de toute dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date de cette dénonciation et de la date à laquelle elle prend effet;
 - b) transmet des copies certifiées du présent Protocole à tous les Etats contractants;
 - c) fournit à l'Autorité de surveillance et au Conservateur copie de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, les informe de la date de leur dépôt, de toute déclaration ou retrait ou amendement d'une déclaration et de toute notification de dénonciation, et les informe de la date de cette notification, afin que les informations qui y sont contenues puissent être aisément et totalement disponibles; et

d) s'acquiesce des autres fonctions usuelles des dépositaires.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Luxembourg, le vingt-trois février de l'an deux mille sept, en un seul exemplaire dont les textes français, allemand et anglais, feront également foi, à l'issue de la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité du Président de la Conférence, dans la période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date du présent Acte, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6290/01

N° 6290¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(25.10.2011)

Par dépêche du 26 mai 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.

Au texte du projet de loi, élaboré par le ministre des Affaires étrangères, étaient joints un exposé des motifs ainsi que le texte du protocole à approuver.

*

Le protocole susmentionné fut signé à Luxembourg, le 23 février 2007, lors d'une conférence diplomatique convoquée par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et organisée sous les auspices de l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) et de l'organisation intergouvernementale UNIDROIT (Institut international pour l'unification du droit privé). A la conférence, qui s'est tenue du 12 au 23 février 2007, participaient 42 Etats et 11 organisations internationales.

Le Protocole de Luxembourg s'inscrit dans le cadre de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le 16 novembre 2001, les Etats parties à la Convention du Cap avaient déjà adopté un premier protocole relatif aux questions spécifiques portant sur des matériels d'équipement aéronautiques.

La Convention du Cap, ensemble avec le premier protocole, fut approuvée par la loi du 28 mai 2008 portant approbation de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et de son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels aéronautiques.

L'organisation intergouvernementale UNIDROIT, établie à Rome, figure comme dépositaire de la convention et de ses protocoles. Selon les indications accessibles sur le site internet du dépositaire, le nombre des Etats contractants, en ce qui concerne la Convention du Cap, s'élève à 49; elle est entrée en vigueur à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg à la date du 1er octobre 2008. Le Protocole de Luxembourg, quant à lui, est signé par quatre Etats (Gabon, Italie, Luxembourg, Suisse) et par l'Union européenne, mais n'est encore ratifié par aucune des parties signataires.

Aux termes de son article XXIII, le Protocole entrera en vigueur entre les Etats qui ont déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le premier jour après l'expiration d'une période de trois mois à compter du dépôt du quatrième de ces instruments.

*

Le principal objectif de la Convention du Cap fut de poser des règles efficaces pour faciliter le financement des matériels d'équipement mobiles, en fixant un cadre juridique en faveur des créanciers ayant financé ces équipements. A cet effet, la Convention du Cap a créé une garantie internationale reconnue par toutes les parties signataires, conférant aux créanciers (prêteurs, bailleurs, vendeurs etc.) inscrits sur le matériel un droit de préférence et de suite. Les garanties sont inscrites dans un registre spécifique, accessible en permanence par internet. En créant cette nouvelle garantie internationale, la Convention du Cap confère davantage de sécurité juridique aux investisseurs, lesquels, auparavant, ne pouvaient être sûrs de la reconnaissance, par les systèmes juridiques nationaux des différents pays, de leurs garanties sur un matériel coûteux qui, par sa nature, traverse les frontières nationales. L'élimination de cette incertitude devrait se répercuter favorablement sur le coût lié au financement des équipements en cause, ce qui facilitera le recours au crédit par les emprunteurs.

Le Protocole de Luxembourg étend le champ d'application de la Convention du Cap à tous types de matériel roulant ferroviaire, du train à grande vitesse jusqu'au tramway, et à leurs accessoires.

Selon l'exposé des motifs, le protocole ferroviaire se caractérise par les traits suivants:

- facilité d'acquisition et de financement du matériel roulant ferroviaire par la création de garanties internationales enregistrées, reconnues dans tous les Etats contractants;
- opposabilité de cette garantie internationale en vertu de la transparence assurée par la publicité du registre international accessible par internet;
- règles de reconnaissance et de rang concises et claires pour les garanties internationales concurrentes endéans et en dehors de l'insolvabilité du débiteur;
- introduction des mesures efficaces et rapides en faveur du créancier en cas de survenance d'insolvabilité;
- prise en considération de la culture juridique nationale des Etats contractants par la possibilité de déclarations rejetant ou sélectionnant certaines règles;
- protection spéciale pour le matériel roulant ferroviaire affecté au service public afin de maintenir le fonctionnement du transport public ferroviaire.

La pierre angulaire du système de garanties internationales mis en place par la Convention du Cap et par le Protocole de Luxembourg consiste dans la création d'un registre mondial des actifs ferroviaires sur lequel les garanties sont inscrites et qui assure leur publicité à l'égard des tiers. Ce registre sera en permanence accessible par internet. Il est tenu par un conservateur sous le contrôle d'une autorité de surveillance.

Les règles relatives à la constitution, l'inscription et l'exécution des garanties internationales sont inscrites dans la Convention du Cap et précisées dans le Protocole de Luxembourg. En ce qui concerne l'exécution des garanties internationales, le Protocole de Luxembourg déroge à la Convention du Cap, notamment en accordant au créancier le droit de faire enlever et d'exporter le matériel grevé de garantie, si le débiteur défaillant y avait donné son accord. Une autre dérogation importante par rapport aux règles de la Convention du Cap consiste dans l'exception de service public. Si, en effet, en cas de défaillance du débiteur, le matériel grevé de garantie est affecté au service public, le Protocole met en œuvre une série de règles protectrices destinées à maintenir le service public indispensable tant en ce qui concerne un transport minimum des voyageurs qu'en ce qui concerne le transport de marchandises de première nécessité.

Le rang des garanties grevant le matériel ferroviaire est déterminé par référence aux dispositions de la Convention du Cap.

Le protocole sous examen ne comporte pas de clause d'approbation anticipée. Aux termes de l'article XXXIII, paragraphe 3, les modifications éventuelles au Protocole n'entreront en vigueur à l'égard d'un Etat déterminé qu'après qu'il les aura ratifiées dans les formes usuelles.

Le Conseil d'Etat note que le Grand-Duché de Luxembourg n'a fait aucune des déclarations en vue de sélectionner certaines règles facultatives prévues aux articles VI, VIII, IX et X du Protocole. Il n'a pas non plus fait aucune des déclarations prévues aux articles XIII, XIV, XXIV et XXV du Protocole.

*

L'examen de l'article unique du projet de loi ne donnant pas lieu à observation, le Conseil d'Etat peut approuver le projet de loi sous avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 25 octobre 2011.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6290/02

N° 6290²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(24.11.2011)

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

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 30 mai 2011 par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 25 octobre 2011.

En date du 29 juin 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet.

Lors de sa réunion du 9 novembre 2011, la Commission a fait une analyse du texte et de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 23 novembre 2011.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet de la loi**

Le projet de loi sous rubrique vise à approuver le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.

2. Les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Si le coût du crédit pour le matériel d'équipement de très grande valeur atteint des niveaux aussi élevés, c'est notamment parce que l'application de la règle de conflit de lois de *lex rei sitae* rend la position du créancier incertaine. Le Gouvernement canadien a proposé en juin 1988 que le principe de l'opposabilité des droits réels du crédit-bailleur au syndic de faillite du crédit-preneur et aux créanciers

chirographaires, figurant dans la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international, soit étendu aux sûretés portant sur du matériel d'équipement en général.

Un groupe de travail restreint d'experts a établi, lors d'une réunion tenue à Rome en mars 1992, qu'il serait possible et opportun pour UNIDROIT d'élaborer des règles internationales uniformes sur les sûretés grevant le matériel d'équipement mobile très coûteux et d'un type normalement déplacé d'un pays à un autre dans le cadre habituel des affaires.

Un comité d'étude a établi en 1997 un avant-projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Après la mise au point du texte par un comité d'experts gouvernementaux lors de sessions tenues sous les auspices conjoints d'UNIDROIT et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (la Convention) et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (le Protocole aéronautique) ont été ouverts à la signature le 16 novembre 2001 à une Conférence diplomatique tenue dans la Ville du Cap, sous les auspices conjoints d'UNIDROIT et de l'OACI, à l'invitation du Gouvernement sud-africain. Le Groupe de travail aéronautique, l'Association internationale du transport aérien et le Groupe de travail spécial sur le Registre international ont apporté une assistance très précieuse tout au long des travaux de préparation de la Convention et du Protocole.

L'objet essentiel de la Convention est d'accroître l'efficacité du financement de „matériel d'équipement mobile" de grande valeur (par exemple les biens aéronautiques, les biens spatiaux, le matériel roulant ferroviaire, etc.). Parce que ce type de matériel d'équipement est déplacé d'un pays dans un autre, et parce que tous les pays ne reconnaissant pas de la même façon les droits des créanciers, ces derniers font face à des risques plus élevés et cela augmente le coût du crédit. La Convention se fonde sur le principe selon lequel un cadre juridique solide qui institue un régime pour la constitution et l'efficacité d'une nouvelle garantie internationale donnera confiance aux prêteurs et aux investisseurs institutionnels, à l'intérieur et en dehors du pays concerné, et attirera plus facilement les capitaux nationaux et étrangers.

Dans ce but, la Convention établit un régime juridique international équilibré en ce qui concerne les garanties qui amoindriront les risques des créanciers et réduira ainsi les coûts du financement du matériel d'équipement de grande valeur. Les prêteurs pourront s'assurer que leurs droits réels sur un bien financé l'emportent sur tous les autres droits concurrents potentiels sur ce bien, et pourront, en cas d'inexécution, procéder rapidement à la réalisation de la valeur de ce bien. En particulier, la Convention prévoit des mesures qui peuvent être rapidement mises en œuvre dans les Etats contractants, et crée un régime pour déterminer le rang des droits des créanciers par référence à un registre international électronique et fondé sur la publicité, le rang des droits sera établi sur la base du „premier inscrit". Ce registre sera en permanence accessible par internet. Il est tenu par un conservateur sous le contrôle d'une autorité de surveillance.

La Convention du Cap, ensemble avec le premier protocole, fut approuvée au Grand-Duché par la loi du 28 mai 2008 portant approbation de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et de son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels aéronautiques.

Successivement, le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (le Protocole ferroviaire) a été adopté et ouvert à la signature le 23 février 2007 à une Conférence diplomatique tenue à Luxembourg, sous les auspices conjoints d'UNIDROIT et de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), à l'invitation du Gouvernement du Luxembourg.

Le Protocole de Luxembourg étend le champ d'application de la Convention du Cap à tous types de matériel roulant ferroviaire, du train à grande vitesse jusqu'au tramway, et à leurs accessoires.

Selon l'exposé des motifs, le protocole ferroviaire se caractérise par les traits suivants:

- facilité d'acquisition et de financement du matériel roulant ferroviaire par la création de garanties internationales enregistrées, reconnues dans tous les Etats contractants;
- opposabilité de cette garantie internationale en vertu de la transparence assurée par la publicité du registre international accessible par internet;
- règles de reconnaissance et de rang concises et claires pour les garanties internationales concurrentes endéans et en dehors de l'insolvabilité du débiteur;

- introduction des mesures efficaces et rapides en faveur du créancier en cas de survenance d'insolvabilité;
- prise en considération de la culture juridique nationale des Etats contractants par la possibilité de déclarations rejetant ou sélectionnant certaines règles;
- protection spéciale pour le matériel roulant ferroviaire affecté au service public afin de maintenir le fonctionnement du transport public ferroviaire.

Les règles relatives à la constitution, l'inscription et l'exécution des garanties internationales sont inscrites dans la Convention du Cap et précisées dans le Protocole de Luxembourg. En ce qui concerne l'exécution des garanties internationales, le Protocole de Luxembourg déroge à la Convention du Cap, notamment en accordant au créancier le droit de faire enlever et d'exporter le matériel grevé de garantie, si le débiteur défaillant y avait donné son accord. Une autre dérogation importante par rapport aux règles de la Convention du Cap consiste dans l'exception de service public. Si, en effet, en cas de défaillance du débiteur, le matériel grevé de garantie est affecté au service public, le Protocole met en œuvre une série de règles protectrices destinées à maintenir le service public indispensable tant en ce qui concerne un transport minimum des voyageurs qu'en ce qui concerne le transport de marchandises de première nécessité.

*

III. AVIS ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

L'article unique du projet de loi n'a pas donné lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. La Commission du Développement durable donne son accord au projet de loi sous revue.

*

IV. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

Article unique.— Est approuvé le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.

Luxembourg, le 24 novembre 2011

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6290

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 13/12/2011 16:55:37

Scrutin: 5

Vote: PL 6290 Matériel roulant
ferroviaire

Description: Projet d loi 6290

Président: M. Mosar Laurent

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	51	0	1	52
Procuration:	8	0	0	8
Total:	59	0	1	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Bausch François	Oui	(Mme Loschetter Vivia)
M. Braz Félix	Oui		M. Gira Camille	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui				

CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Boden Fernand	Oui	
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
Mme Frank Marie-Josée	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Hauptert Norbert	Oui	(M. Oberweis Marcel)	M. Kaes Ali	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	
M. Meyers Paul-Henri	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		Mme Scholtes Tessy	Oui	(Mme Arendt Nancy)
M. Spautz Marc	Oui		M. Weber Robert	Oui	
M. Weiler Lucien	Oui		M. Weydert Raymond	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wolter Michel	Oui	(Mme Mergen Martine)

LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
Mme Err Lydie	Oui	(M. Bodry Alex)	M. Fayot Ben	Oui	
M. Haagen Claude	Oui	(M. Negri Roger)	M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuer Ben	Oui	
Mme Spautz Vera	Oui				

DP					
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Bettel Xavier	Oui	(M. Meisch Claude)	Mme Brasseur Anne	Oui	
M. Etgen Fernand	Oui		M. Helming Paul	Oui	(M. Wagner Carlo)
M. Meisch Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	
M. Wagner Carlo	Oui				

ADR					
M. Colombera Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	
M. Henckes Jacques-Yve	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	

déi Lénk					
M. Urbany Serge	Non				

Le Président:

Le Secrétaire général:



Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 13/12/2011 16:55:37

Scrutin: 5

Vote: PL 6290 Matériel roulant
ferroviaire

Description: Projet d loi 6290

Président: M. Mosar Laurent

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	51	0	1	52
Procuration:	8	0	0	8
Total:	59	0	1	60

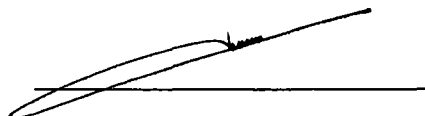
n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

Le Président:

Le Secrétaire général:



6290/03

N° 6290³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

* * *

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

(16.12.2011)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 14 décembre 2011 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 13 décembre 2011 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 25 octobre 2011;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 16 décembre 2011.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
La Vice-Présidente,
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

08

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 24 novembre 2011

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 9 novembre 2011
2. 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6303 Projet de loi portant approbation du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6288 Projet de loi relative à la gestion des déchets et modifiant
 1. la loi du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ;
 2. la loi du 25 mars 2005 relative au fonctionnement et au financement de l'action SuperDrecksKëscht ;
 3. la loi du 19 décembre 2008 a) relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets ;
 4. la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur
 - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
5. Explications de Monsieur le Ministre délégué au sujet d'un dépôt non autorisé de déchets industriels à Bissen (demande du groupe déi gréng du 21 novembre 2011)
6. Divers

*

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

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

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

M. Max Nilles, Mme Maryse Scholtes, M. Tom Schram, M. Claude Waltzing, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Robert Schmit, de l'Administration de l'environnement,

M. Jean-Jacques Erasmy, de l'Administration de la nature et des forêts,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. Fernand Etgen, M. Paul Helminger, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 9 novembre 2011

Suite à quelques modifications, le projet de procès verbal sous rubrique est adopté.

2. 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se reporter au document parlementaire afférent. Le projet de rapport est adopté, la sensibilité politique *déi Lénk* votant contre.

La commission parlementaire propose le modèle de base pour les débats en séance plénière.

3. 6303 Projet de loi portant approbation du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération

Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi sous rubrique. Pour les détails de ce projet, il est prié de se reporter au document parlementaire afférent.

En bref, ce projet se propose d'approuver un traité basé sur le concept du bloc d'espace aérien fonctionnel « Functional Airspace Block » (FAB), qui consiste à repérer des éléments déterminants pour développer la coopération entre prestataires de services de navigation aérienne afin d'améliorer les performances et de créer des synergies.

En effet, l'objectif du Ciel unique européen est de réorganiser la gestion du trafic aérien (ATM) en Europe sous la forme d'un réseau flexible, harmonisé et homogène, indépendant des frontières nationales et constitué de blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB). Pour créer ce nouveau réseau ATM européen et obtenir plus de capacité, de sécurité et plus d'efficacité économique, les Etats membres de l'UE doivent créer ces blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB). Les FAB doivent être basés sur les besoins opérationnels, intégrer les espaces aériens civils et militaires, sans tenir compte des frontières nationales. Un FAB se justifie par la valeur ajoutée globale qu'il apporte, notamment l'utilisation optimale des ressources financières, techniques, environnementales et humaines.

Le premier paquet législatif pour la réalisation du Ciel Unique Européen a été adopté en 2004. Les Etats membres de l'UE ont engagé la restructuration de leur espace aérien en blocs d'espace aérien fonctionnels, avec pour objectif une gestion de l'espace aérien plus intégrée. Le second paquet du Ciel Unique Européen renforce le concept des FAB et prévoit leur mise en œuvre au plus tard le 4 décembre 2012. Ces dernières années, neuf initiatives ont été lancées en vue de créer des FAB en Europe, parmi lesquelles le FAB « Europe Central » (FABEC).

L'espace aérien des pays signataires du traité accueille 55% du trafic aérien européen ; il est de loin le plus important d'Europe. Sa position géographique en fait la charnière dans la future réorganisation de l'espace aérien et de la gestion du trafic aérien en Europe.

La Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg et les Pays-Bas, rejoints ensuite par la France et la Suisse, ont décidé de lancer, en juillet 2006, une étude de faisabilité d'un FAB dans l'espace aérien de ces pays. Cette étude a livré ses conclusions en juin 2008. Le rapport final a mis en évidence non seulement la faisabilité du projet mais aussi la nécessité de le concrétiser. Ainsi, les six Etats signataires ont décidé de préparer conjointement l'édification et la mise en œuvre d'un FAB englobant l'espace aérien relevant de la responsabilité des six Etats, ainsi que d'intensifier leurs activités en vue de finaliser un accord-cadre relatif au FABEC.

Pour réaliser les objectifs définis pour les FAB dans le cadre du Ciel unique, le système actuel des services de navigation aérienne devrait évoluer au sein du FABEC, vers un système harmonisé, transparent et progressivement intégré. Toutefois, la souveraineté des six Etats dans leur espace aérien national ne devrait pas être remise en question. Chaque Etat demeurerait compétent pour les questions telles que la surveillance, la sûreté et les aspects militaires dans son espace aérien national. Les prérogatives des six Etats dans les domaines de la surveillance, de la sûreté et de la défense aérienne devraient donc être préservées à tout moment et en tout lieu au sein du FABEC.

Les signataires entendent faire en sorte que les buts à atteindre et les objectifs de performance du FABEC portent sur les domaines suivants :

- sécurité ;

- viabilité environnementale ;
- capacité ;
- efficacité économique ;
- efficacité des vols ;
- efficacité des missions militaires.

Dans son avis du 15 novembre 2011, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre à l'égard du texte du dispositif du projet de loi. Il soulève cependant une question concernant la dévolution de la puissance souveraine et sur d'éventuels transferts de compétences dans le domaine de la surveillance aérienne à des instances internationales.

La Haute Corporation note que, selon l'article 23 du Traité, les décisions du FABEC sont prises à l'unanimité des voix (paragraphe 2) et ne prennent effet à l'égard des Etats membres que deux mois après le jour de l'adoption de la décision, sauf si l'Etat membre informe le FABEC dans ce même délai que le consentement législatif national est requis avant d'être lié. Dans ce cas, la décision du FABEC ne sort ses effets que le premier jour après que le dernier Etat contractant a informé les autres Etats contractants que le parlement national a donné son accord (paragraphe 3). Le Conseil d'Etat constate donc que l'article 23 du Traité peut donc se lire sous l'angle de vue soit d'une dévolution souveraine (paragraphe 2), soit de la théorie des clauses d'approbation anticipée (paragraphe 3).

Il est rappelé que la théorie des clauses d'approbation anticipée est régulièrement mise en avant dans le cadre d'amendements à des conventions, mais non pas dans le contexte de normes internationales dérivées comme en l'espèce. Ce genre d'approbation sans aval du législateur est considéré comme étant conforme à l'article 37 de la Constitution lorsque la portée de l'assentiment préalable est tracée avec une précision suffisante. Si tel n'est pas le cas, le texte international est à soumettre à l'approbation parlementaire. Considérer l'article 23 du traité sous examen sous cet aspect reviendrait à obliger le Gouvernement de bloquer le processus décisionnel du FABEC à chaque fois qu'une décision de cette institution internationale ne serait pas suffisamment circonscrite par le Traité, en la soumettant à l'approbation de la Chambre des Députés. Une telle approche risquerait de dénaturer les intentions des Etats signataires au traité en cause, qui visaient justement une plus grande harmonisation des systèmes de navigation aérienne actuels. C'est pour cette raison que le Conseil d'Etat plaide en faveur du mécanisme de la dévolution de puissance souveraine, telle que prévu par l'article 49*bis* de la Constitution, le FABEC possédant les caractéristiques d'une institution de droit international. Le Gouvernement pourra toujours faire valoir le droit, prévu au paragraphe 3 de l'article 23 du Traité, de soumettre les décisions du FABEC à l'appréciation de la Chambre des Députés lorsque la portée politique de celle-ci le requiert. La Haute Corporation rappelle dans ce contexte que, si la Chambre des Députés retenait la solution de la dévolution de puissance souveraine, le projet de loi sous rubrique devrait être voté à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

Suite à un bref échange de vues et après avoir entendu les explications des responsables du Ministère en la matière, les membres de la Commission du Développement durable décident d'opter pour la théorie des clauses d'approbation anticipée. Le projet ne devra donc pas être voté à une majorité qualifiée.

Suite à une question afférente, il est précisé qu'outre le FABEC, il existe d'autres blocs d'espace aérien fonctionnels en Europe. Est notamment cité le FAB-CE (« FAB Central Europe ») qui est une initiative de sept Etats d'Europe centrale : Autriche, Bosnie, Croatie, République tchèque, Hongrie, Slovaquie et Slovénie.

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 30 novembre prochain.

- 4. 6288 Projet de loi relative à la gestion des déchets et modifiant**
- 1. la loi du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ;**
 - 2. la loi du 25 mars 2005 relative au fonctionnement et au financement de l'action SuperDrecksKëscht ;**
 - 3. la loi du 19 décembre 2008 a) relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets ;**
 - 4. la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur**

Les membres de la Commission procèdent à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 22 novembre 2011.

Le Conseil d'Etat constate en premier lieu que dans le texte coordonné, il n'y a plus de chapitres : si telle est la décision des membres de la Commission du développement durable, il faudra veiller à supprimer toute référence à des chapitres dans le corps du texte. Les membres de la commission parlementaire décident de réparer cet oubli et de réinscrire les chapitres dans le texte coordonné.

Par l'amendement 1, la Commission répond à une exigence du Conseil d'Etat afin de préciser la législation relative au stockage géologique du dioxyde de carbone. Comme il s'agit d'une matière régie par la directive 2009/31/CE actuellement en voie de transposition (doc parl. n°6302), la commission parlementaire propose de faire référence à la directive. Vu l'urgence du dossier sous revue, le Conseil d'Etat peut y marquer exceptionnellement et à titre transitoire son accord, tout en sachant que le projet de loi n°6302 précité prévoit dans son article 32, paragraphe 3 de remplacer, au présent article, la référence à la directive par la référence au texte de transposition.

L'amendement 2 apporte des précisions à la notion de déchets assimilés et introduit une disposition spécifique permettant aux communes de gérer des volumes importants de déchets selon le principe du pollueur-payeur. Le Conseil d'Etat approuve cet amendement.

Par l'amendement 3, la référence à l'installation de *second-hand shops* dans les centres de recyclage est supprimée d'abord à cause des difficultés pratiques de gestion de tels magasins et ensuite parce que les communes peuvent soutenir des réseaux de réemploi, ce qui inclut les magasins visés. Le Conseil d'Etat y marque son accord.

A l'amendement 4, la commission propose de supprimer le paragraphe 3 de l'article 16, permettant à l'Administration de l'environnement de refuser l'exportation de déchets, au motif que le règlement (CE) n°1013/2006 procure une base légale suffisante pour ce faire. Le Conseil d'Etat peut se rallier à la proposition de la commission.

Par ailleurs, il propose de remplacer au paragraphe 2 les termes « réglementation communautaire » par « réglementation européenne ». La Commission fait sienne cette proposition.

L'amendement 5 est un simple redressement d'erreur matérielle ; il est approuvé par le Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat approuve l'amendement 6 consistant à remplacer le mot « possible » par la notion de « nécessaire ». Ainsi, les producteurs devront prendre les mesures nécessaires pour atteindre un taux élevé de collecte, de valorisation et de recyclage de déchets.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler l'égard des amendements 7, 8 et 9.

L'amendement 10 vise à limiter l'obligation de la commune à l'information des ménages. Le Conseil d'Etat n'a pas de commentaire à faire sur cette option d'ordre politique. Pourtant, afin d'assurer une transposition correcte de la directive, il insiste à ce que l'obligation d'information des autres producteurs et détenteurs de déchets soit inscrite sous un nouveau paragraphe 7 de l'article 21 ayant trait à la responsabilité de l'Etat, à libeller comme suit :

« (7) L'administration compétente est tenue de conseiller et d'informer régulièrement les producteurs et détenteurs de déchets non ménagers sur les possibilités en matière de prévention, de valorisation, de réemploi, de recyclage et d'élimination des déchets. A cet effet, elle engage ou fait appel à du personnel qualifié en la matière. »

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition et d'ajouter un nouveau paragraphe 7 à l'article 21.

L'amendement 11 concerne un simple redressement d'erreur matérielle ; il est approuvé par le Conseil d'Etat.

L'amendement 12 reprend la proposition du Conseil d'Etat concernant les règlements communaux. La Haute Corporation propose une légère modification de la rédaction de la dernière phrase du paragraphe 9 de l'article 20, pour tenir compte de l'évolution de la terminologie en matière de règlements d'administration publique : *« (9) Les communes disposent d'un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi pour adapter leurs règlements relatifs à la gestion des déchets aux dispositions de la présente loi. Si dans ce délai une commune n'a pas pris de règlement en la matière, ou si les prescriptions prises sont reconnues insuffisantes, il pourra, six mois après une mise en demeure, être pourvu à la carence de la commune par un règlement grand-ducal. »*. La Commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat.

Les amendements 13, 14 et 15 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

L'amendement 16 répond à une demande de précision de la part du Conseil d'Etat et n'appelle pas de commentaire supplémentaire de sa part.

L'amendement 17 répond à une critique de la Chambre de commerce qui fait remarquer que lors d'une démolition, tous les matériaux ne peuvent pas être préalablement identifiés. La commission parlementaire suggère de rédiger la disposition de l'article 26, paragraphe 3 de la manière suivante : *« Préalablement à toute démolition, les différents matériaux utilisés dans l'ouvrage à démolir doivent être identifiés dans la mesure du possible (...) »*. Elle ajoute, afin de soutenir les efforts d'identification, que ces matériaux doivent être répertoriés dans un inventaire et que cet inventaire doit pouvoir être présenté à l'administration compétente sur demande de celle-ci. Le Conseil d'Etat peut approuver cette manière de procéder, tout en proposant d'écrire *« ...sauf dans des cas d'impossibilité dûment motivés »* au lieu de *« dans la mesure du possible »*. Au passage, le Conseil d'Etat propose de redresser une coquille rédactionnelle au paragraphe 1^{er} en écrivant correctement *« les maîtres de l'ouvrage »*. La Commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat pour ces deux propositions.

Pour tenir compte de la procédure inscrite à l'annexe IV, la commission propose d'ajouter la précision sur la décision de recevabilité. Le Conseil d'Etat approuve l'amendement 18 en question.

L'amendement 19 reprend une proposition du Conseil d'Etat et n'appelle pas de commentaire supplémentaire de sa part.

Dans un souci de simplification administrative, l'amendement 20 précise que le registre des déchets fait partie intégrante du plan de prévention et de gestion des déchets. Le Conseil d'Etat approuve cette précision.

La Haute Corporation se déclare en outre d'accord de remplacer, à l'endroit de l'article 32, paragraphe 1^{er}, point c), le bout de phrase « du fumier, du lisier » par les termes « de fumier ou de lisier ».

L'amendement 21, qui répond à une proposition du Conseil d'Etat relative au cadastre des sites exploités, est approuvé.

L'amendement 22 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

L'amendement 23 vise à accorder un mois de plus aux acteurs économiques, qui devront pour le 30 avril au plus tard soumettre un rapport détaillé à l'administration compétente. Le Conseil d'Etat y marque son accord.

L'amendement 24 répond à une demande du Conseil d'Etat et précise le règlement grand-ducal visé.

L'amendement 25 précise qu'en cas de nécessité, des plans spécifiques peuvent être établis pour des flux de déchets particuliers et rendus obligatoires, le cas échéant, par règlement grand-ducal. Le Conseil d'Etat approuve cet ajout.

Les amendements 26 et 27 concernent les articles 47 et 48 du projet de loi amendé relatifs aux sanctions pénales et aux avertissements taxés.

Le Conseil d'Etat note que la formulation actuelle de l'article 47 relatif aux sanctions pénales tient compte de son opposition formelle émise dans son avis initial demandant à ce qu'au moins les articles, dont le non-respect sera considéré comme un délit, soient énumérés limitativement. Cependant, il s'oppose formellement à faire état d'une autre définition de « déchets dangereux » sous l'article 47 que prévue par l'article 4(2) qui contient cette définition tout en renvoyant pour ce faire à l'annexe V. Il estime que la formulation « *pour autant qu'il s'agit de déchets dangereux selon l'annexe de la décision 2000/532/CE* » est bien trop vague et ne répond pas à la précision nécessaire aux dispositions qui régissent les sanctions pénales.

Pour ce qui est des renvois contenus aux articles 47 et 48, le Conseil d'Etat estime qu'ils ne répondent pas à l'exigence de précision requise par la loi pénale, ce qui constitue une source d'insécurité juridique. Le Conseil d'Etat pourra seulement accepter des références à des articles si les interdictions y sont clairement énoncées et si la nature de l'infraction y est précisée. La Haute Corporation cite, dans son avis complémentaire, plusieurs articles, dont il est impossible de déduire des incriminations claires et précises et déclare qu'elle se verra obligée de refuser la dispense du second vote constitutionnel en raison de la violation du principe de la légalité des incriminations, si les modifications utiles ne sont pas apportées aux dispositions des articles sous rubrique.

En plus, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de supprimer le bout de phrase « *ainsi qu'aux mesures prises en vertu desdites dispositions légales et réglementaires* », car ces mesures ne peuvent pas contenir d'incriminations autres que celles déjà prévues par les lois et les règlements.

Quant à l'amendement 27, le Conseil d'Etat se voit contraint à maintenir son opposition formelle à l'endroit de l'article 48 ayant trait aux avertissements taxés. Il estime que cet article reste en effet sans fondement, étant donné que l'article 47 ne prévoit pas de

contraventions pour les agissements énumérés à l'endroit de l'article 48. L'incohérence manifeste entre les articles 47 et 48 est à redresser. Pour ce faire, le Conseil d'Etat propose de reprendre à l'endroit de l'article 47, sous un paragraphe 2 nouveau, les agissements visés à l'article 48 pour les ériger en infractions assorties d'une sanction ; les paragraphes subséquents devront être renumérotés. Le libellé nouveau de l'article 48, en renvoyant explicitement au paragraphe 2 de l'article 47, pourra ainsi prévoir des avertissements taxés pour les faits qui y sont incriminés. Pour ce qui est du montant de l'amende à fixer au paragraphe 2 de l'article 47, il y a lieu de respecter une certaine marge entre le montant de l'avertissement taxé à percevoir et le maximum de l'amende contraventionnelle que peut prononcer le juge. Réduire cette marge à néant revient en effet à inciter le contrevenant à préférer le procès pénal au paiement sur place de la taxe dans l'espoir de voir le juge lui reconnaître des circonstances l'amenant à retenir une amende d'un montant inférieur au maximum légal.

De l'avis du Conseil d'Etat, les articles 47 et 48 pourront se lire comme suit :

Art. 47. (1) *Les infractions aux prescriptions des articles ..., pour autant qu'il s'agit de déchets dangereux énumérés à l'annexe V de la présente loi et à ses règlements d'exécution, seront punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 100.000 euros ou d'une de ces peines seulement.*

Il en est de même des infractions commises aux prescriptions des articles ... du règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets.

(2) *Les infractions aux prescriptions des articles ... pour autant qu'il s'agit de déchets non dangereux selon l'annexe de la présente loi seront punies d'une amende de ... euros à ... euros.*

Il en est de même des infractions commises aux prescriptions des articles ... du règlement (CE) n° 1013 /2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets.

(3) *(ancien paragraphe 2)*

(4) *(ancien paragraphe 3)*

(5) *(ancien paragraphe 4)*

(6) *(ancien paragraphe 5).*

Art. 48. *En cas de contraventions punies conformément aux dispositions de l'article 47(2), des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ainsi que, dans l'exercice de leurs fonctions en relation avec les contrôles visés à l'article 45, par les fonctionnaires des administrations concernées habilités à cet effet par les ministres compétents.*

L'avertissement taxé est subordonné (...).

A la lecture des commentaires de la Haute Corporation, les membres de la commission parlementaire et les responsables du Ministère ne comprennent pas la ligne de conduite du Conseil d'Etat dans ses différents avis. En effet, les auteurs du projet de loi, lors de la rédaction de l'article 47 du projet de loi 6288, se sont bornés à recopier les dispositions de l'article 35 de la loi du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets, à savoir : « *Sous réserve d'autres dispositions plus sévères, les infractions aux prescriptions de la présente loi et à ses règlements d'exécution ainsi qu'aux mesures prises en vertu desdites dispositions légales et réglementaires seront punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de deux mille cinq cent un à cinq millions de francs ou d'une de ces peines seulement* ». Lors de l'instruction du projet de loi qui est devenu la loi de 1994 (doc. parl. 3667), le Conseil d'Etat n'avait en effet pas exprimé d'opposition formelle à l'endroit du libellé de cet article.

Les responsables du Ministère pointent encore cette façon de procéder en se référant à l'avis rendu par le Conseil d'Etat en date du 23 septembre 2008 dans le cadre du projet de loi 5819 devenu la loi du 27 avril 2009 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances. Dans cet avis, le Conseil d'Etat s'exprime comme suit : « *En ce qui concerne l'indication des infractions, le Conseil d'Etat a toujours considéré qu'il suffit d'indiquer les articles dont le non-respect est constitutif d'une infraction. Toutefois, dans le contexte sous examen, l'article qualifiant les infractions et déterminant les sanctions pénales qui s'y rattachent ne renvoie pas à d'autres dispositions du même texte légal, mais prévoit des renvois à un règlement communautaire plaçant le justiciable devant l'obligation de devoir consulter deux recueils de publication légaux, le Mémorial luxembourgeois ainsi que le Journal officiel de l'Union européenne, pour mesurer la nature des actes et comportements punissables. Comme cette façon de procéder est la conséquence de l'applicabilité directe des règlements communautaires et se déduit par ailleurs de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction 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 ne s'y oppose pas. Il est également satisfait au principe de légalité des infractions si les faits répréhensibles sont précisés dans l'article même établissant les sanctions pénales. Cette approche comporte à son tour le risque de discordances entre le libellé des différents articles établissant les obligations de base et l'article reprenant les incriminations. En tout état de cause, il échet d'éviter une combinaison des deux méthodes en procédant à un relevé des dispositions légales dont la violation est sanctionnée et d'ajouter une liste des incriminations* ».

Toujours est-il que, pour lever les oppositions formelles du Conseil d'Etat exprimées dans le cadre du projet de loi sous rubrique, il sera nécessaire d'amender une nouvelle fois le texte des articles 47 et 48. Après un bref échange de vues, les membres de la Commission chargent les responsables du Ministère de rédiger dans les meilleurs délais un amendement gouvernemental répondant aux critiques de la Haute Corporation.

En ce qui concerne l'amendement 28, le Conseil d'Etat note qu'étant donné que les références sont dynamiques, c'est-à-dire modifiées de manière implicite du fait même de l'entrée en vigueur de nouveaux textes, elles n'ont pas besoin d'être adaptées explicitement lorsque l'acte auquel elles se réfèrent est remplacé, à condition bien évidemment qu'elles continuent de garder leur pertinence et trouvent un corollaire dans le texte du nouvel acte. Partant, le paragraphe 4 de l'article 51 est à supprimer, de même que le point 4 de l'intitulé du projet de loi sous avis. Pour des raisons de sécurité juridique, la commission parlementaire décide de ne pas suivre cette suggestion.

*

Suite à une remarque du représentant de la sensibilité politique *déi Lénk* qui, d'une part, remet en cause l'urgence du projet de loi et, d'autre part, constate que le texte engendre beaucoup de critiques, notamment de la part du secteur communal, Monsieur le Ministre délégué répond tout d'abord que le projet est effectivement très urgent étant donné que le Luxembourg a reçu un avis motivé de la part de la Commission européenne pour retard de transposition de la directive. Il donne ensuite à considérer que, lors de l'élaboration du projet de loi sous rubrique, le SYVICOL a été consulté et qu'il a alors fait parvenir un avis informel sur le texte aux auteurs du projet. Suite aux commentaires émis par le SYVICOL, l'avant-projet de loi a été modifié en différents points et il a été largement tenu compte de ses remarques dans la rédaction de la version définitive du projet de loi déposé à la Chambre des Députés. Le représentant du groupe *déi gréng* rejoint totalement l'avis exprimé par Monsieur le Ministre délégué, tout en s'écartant des critiques émises par le secteur communal et en conjecturant que l'avis du SYVICOL a été pris dans l'urgence. Il est d'avis que la commission parlementaire a effectué un travail très sérieux et détaillé.

*

En conclusion et afin que le projet de loi puisse encore être évacué en séance plénière au cours du mois de décembre 2011, la commission parlementaire convient du calendrier suivant :

- un amendement gouvernemental sera rédigé dans les prochains jours ;
- un avant-projet de rapport sera présenté par Monsieur le Rapporteur aux membres de la Commission le 30 novembre prochain ;
- le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat pourrait être émis le 6 décembre 2011 ;
- le projet de rapport serait adopté dans la foulée, possiblement le 8 décembre 2011 ;
- le projet de loi serait alors évacué en séance plénière au cours de la semaine du 12 décembre 2011.

5. Explications de Monsieur le Ministre délégué au sujet d'un dépôt non autorisé de déchets industriels à Bissen (demande du groupe *déi gréng* du 21 novembre 2011)

La presse luxembourgeoise a récemment révélé l'existence d'une décharge illégale située dans une zone verte, au bord de la N22 entre Bissen et Bivange, au lieu-dit *Kallekshaff*. Cette décharge contiendrait quelque 50.000 m³ de pneus et de déchets industriels. Ces déchets, en provenance de l'usine Goodyear, auraient été déposés de façon illégale par un transporteur chargé de leur évacuation vers une décharge dans le sud du pays, dans les années '70 et n'ont pas été enlevés depuis cette époque. La presse a également fait savoir que des hauts fonctionnaires ont déclaré avoir insisté plusieurs fois auprès de l'ancien Ministre de l'Environnement, Monsieur Lucien Lux, pour qu'il intervienne en la matière : un rapport détaillé et un dossier d'assainissement auraient été arrêtés en 2007, puis transmis au Ministre.

Suite à ces révélations dans la presse, le groupe *déi gréng* a demandé la mise à l'ordre du jour du point sous rubrique, afin que la Chambre des Députés soit informée des détails de cette affaire. Dans ce cadre, le représentant du groupe *déi gréng* évoque les points qu'il souhaiterait voir approfondis au cours de la présente réunion :

- il s'agit dans un premier temps de comprendre comment il est possible qu'une décharge d'une telle envergure ait été constituée. L'orateur est d'avis qu'il est impossible de croire que personne ne se soit rendu compte de l'existence de cette décharge et, dans ce contexte, il pose les questions suivantes : qui a effectué un contrôle durant toutes ces années ? Qui savait quoi et comment se fait-il que personne n'ait réagi au cours des dernières décennies ?
- une étude aurait été réalisée par les responsables de l'Administration de l'environnement et cette étude contiendrait des propositions concrètes pour assainir le site, ainsi qu'une estimation du coût de l'assainissement. Si une telle étude existe, quelles sont les raisons pour lesquelles elle n'a eu aucune incidence ? Est-il possible de recevoir une copie de cette étude ?
- la décharge de Bissen n'est pas la seule décharge dans le pays qui aurait besoin d'être assainie : des sites pollués ou potentiellement pollués existent partout au Luxembourg. Ils font l'objet d'un cadastre auquel le grand public et les communes devraient avoir accès aux termes de l'article 16 de la loi du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la

gestion des déchets¹. L'orateur souhaiterait recevoir de plus amples informations concernant ce cadastre. Suite à un bref échange de vues, il est cependant décidé de limiter l'échange de vues de la présente réunion à la seule problématique du site de Bissen. Une réunion consacrée au cadastre des sites de décharge de déchets pourrait utilement avoir lieu en janvier prochain.

Après ces quelques remarques introductives et avant même d'entamer les discussions quant au fond, il est procédé à un échange de vues quant à l'opportunité de la présence de personnes directement impliquées dans ce dossier. Certains membres de la Commission sont d'avis que Monsieur Lucien Lux, qui était Ministre de l'Environnement de 2004 à 2009, devrait se retirer et ne pas assister à la réunion ; d'autres estiment au contraire qu'il est libre de décider en son âme et conscience. Dans le même ordre d'idées, un membre de la Commission remarque que Monsieur Eugène Berger, ayant été Secrétaire d'Etat à l'Environnement entre 1999 et 2004, pourrait également être impliqué dans ce dossier et se demande donc de la même manière si sa présence est opportune. Monsieur Eugène Berger déclare n'avoir pas eu connaissance du dossier.

Monsieur le Ministre délégué présente le document PowerPoint joint en annexe du présent procès-verbal, afin de faire le point sur des données purement factuelles concernant le site de Bissen (Présentation jusqu'à la diapositive 10 inclus). Au cours de cette présentation et à l'issue de celle-ci, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- il est précisé que c'est le dépôt Est dont il est question dans cette affaire. Ce dépôt est totalement illégal et n'a jamais fait l'objet d'aucune autorisation. Quant à la légalité du dépôt Ouest, elle sera vérifiée par les responsables gouvernementaux, qui tiendront les membres de la Commission au courant lors de la prochaine réunion ;
- Monsieur le directeur de l'Administration de la nature et des forêts informe qu'il a été mis au courant de l'existence de la décharge en 2003 lorsque des habitants de Bissen l'ont contacté pour une visite des lieux. Suite à cette visite et lorsqu'il s'est rendu compte de l'ampleur de la problématique, il a pris la décision d'examiner le dossier plus en profondeur, puis a proposé à Monsieur le directeur de l'Administration de l'environnement une collaboration entre leurs deux administrations. Suite à une question afférente, il confirme qu'à l'époque il n'a pas adressé de rapport au Ministre ;
- il est précisé que la visite de la décharge par le Comité du Fonds pour la Protection de l'Environnement en juillet 2006 n'était pas une visite officielle ;
- les analyses des cendres, effectuées sur des prélèvements réalisés en mars 2004, ont révélé l'existence de métaux, de matières plastiques et de dioxines produits par les incendies qui se sont déclarés à plusieurs reprises (voir diapositive 9). Dans ce contexte,

¹ **Art. 16. Cadastre des sites de décharge de déchets et assainissement des anciens sites**

1. Les administrations communales concernées établissent ou font établir, dans un délai de cinq ans qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi, et en concertation avec l'Administration de l'Environnement et l'Administration des Eaux et Forêts un cadastre des sites exploités ou anciennement exploités, ayant servi ou servant à des opérations d'élimination de déchets ainsi que des sites contaminés par des activités en cours d'exploitation ou abandonnées.

2. Le cadastre fournit notamment les données nécessaires pour déterminer la nature de la contamination éventuelle et des pollutions et autres nuisances qui peuvent résulter de ces sites.

L'assainissement et la réhabilitation des sites ainsi inventoriés seront assurés dans le cadre d'un plan pluriannuel tenant compte des situations urgentes et des règles du droit commun de la responsabilité civile.

3. Les investissements nécessaires pour assainir et réhabiliter les sites contaminés sont à charge des autorités publiques notamment dans les cas où

- l'identification du ou des responsables s'avère impossible ;
- le ou les responsables sont insolvables ou ne sont pas couverts par une assurance ou une autre garantie financière suffisante.

il est porté à la connaissance des membres de la Commission que le premier incendie s'est déclaré en 1972 ; la décharge de pneus a pris feu durant plusieurs jours. Un autre incendie s'est déclaré en 2007, lorsqu'un tas de pneus provenant des fouilles de reconnaissance ayant eu lieu en 2004, a (vraisemblablement) été déclenché ;

- l'information est remontée jusqu'à Monsieur le Ministre délégué la semaine passée. Auparavant, il n'était pas au courant de la décharge illégale à Bissen. Depuis lors, il s'est rendu sur le site et s'est engagé à intervenir en la matière ;
- il faut cependant savoir que la taille très importante de la décharge, ainsi que sa situation à flan de colline rendront son élimination totale très coûteuse. 2,5 millions d'euros serait la somme requise, selon une estimation de l'Administration de l'environnement, pour complètement enlever les déchets. En outre, cette opération laissera des traces dans cette zone classée « Natura 2000 ». Il faudra en plus trouver un autre endroit pour les tonnes de déchets sortis de la forêt ;
- la presse a évoqué des difficultés juridiques importantes à retrouver les coupables. Dans ce contexte, Monsieur Lucien Lux fait valoir qu'en 2007, lorsque la situation lui a été exposée, il a été procédé à plusieurs échanges de vues en la matière. Le problème naît du fait que la firme qui avait été recrutée par Goodyear pour transporter les pneus et les déposer dans la décharge légale de Differdange n'existe plus et que le transporteur est décédé. La question juridique qui s'est notamment posée est celle de la possibilité de responsabiliser la société Goodyear ; cette question n'a pas pu être tranchée. L'intervenant évoque dans ce contexte l'article 16, paragraphe (3) de la loi précitée de 1994 qui prévoit notamment que les investissements nécessaires à l'assainissement de sites contaminés sont à charge des autorités publiques dans les cas où l'identification des responsables s'avère impossible. Ce paragraphe emploie la notion d' « *autorités publiques* ». La question qui se pose ici est celle de savoir si cette notion inclut uniquement les autorités étatiques ou également les autorités communales. Il faut dans ce cas savoir que la somme en jeu dépasserait sans doute largement les budgets communaux de Bissen. Dans le même ordre d'idées est également mentionnée la loi du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement dont l'article 4 dispose notamment que « *Le ministre est autorisé à imputer sur ce fonds(...) une aide pouvant être portée au maximum jusqu'à 50 % du coût de l'investissement concernant l'assainissement et la réhabilitation de sites de décharge de déchets ou de sites contaminés, en application de l'article 16 point 3 de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets* » ;
- Monsieur Lucien Lux donne à considérer que le dossier qui lui a été présenté en 2007 était plus un état des lieux qu'un dossier finalisé. En outre, il remet en question la priorisation de ce dossier à cette époque, alors que, d'une part, la décharge existait depuis plusieurs décennies et que, d'autre part, ce dossier a été « oublié » depuis lors.

Au terme de cet échange de vues, il est retenu ce qui suit :

- les membres de la Commission demandent de recevoir le dossier établi en 2007, afin de se faire une idée précise de la situation à l'époque ;
- étant donné que, faute de temps, il n'a pas pu être répondu à toutes les questions posées, un calendrier de réunions supplémentaires est fixé : dans un premier temps, la discussion à propos du site de Bissen sera poursuivie au cours d'une réunion qui aura lieu le 29 novembre prochain à 14h00. Les membres de la commission parlementaire y procéderont à un échange de vues avec Monsieur le Ministre délégué et avec les hauts fonctionnaires concernés par le dossier. Le cas échéant, à l'issue de cette réunion, il pourrait éventuellement être décidé de convoquer Monsieur Lucien Lux en sa qualité de

Ministre de l'Environnement entre 2004 et 2009. Au début de l'année 2012, il sera procédé à un échange de vues au sujet de la question de la stratégie globale du Gouvernement en matière d'assainissement des sites pollués.

Luxembourg, le 1^{er} décembre 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

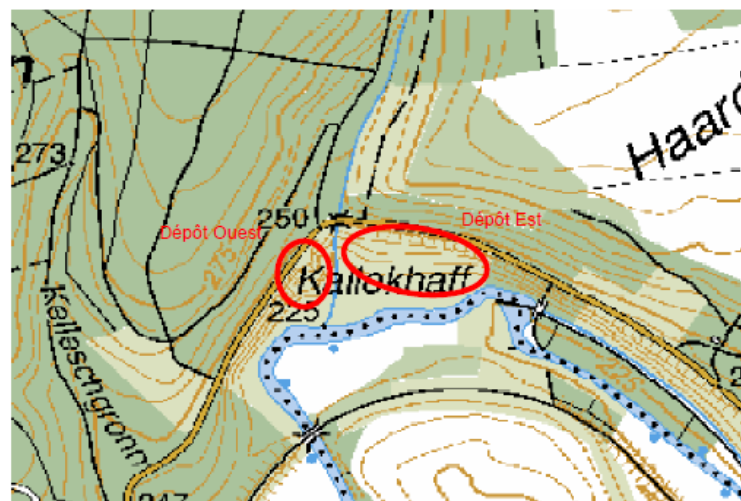
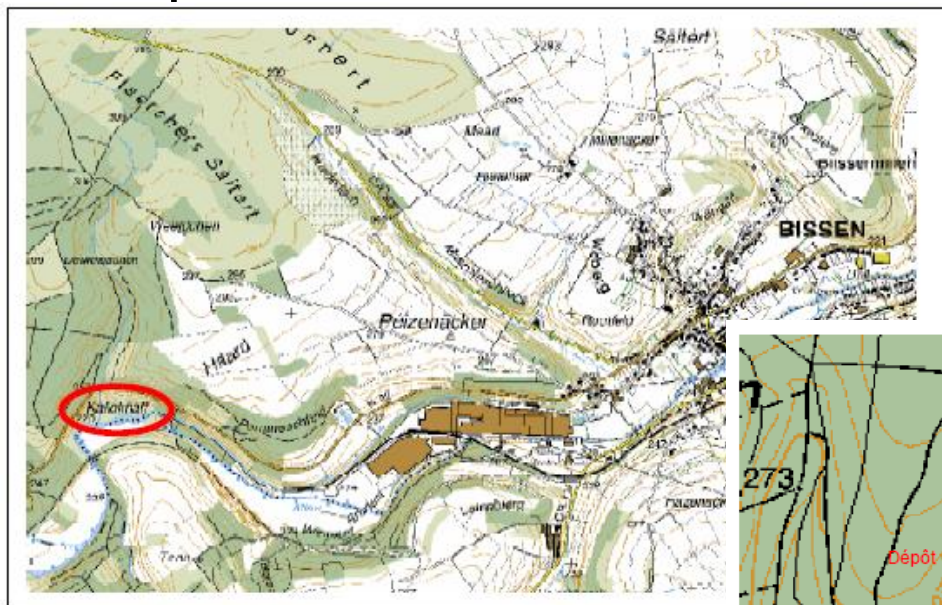
Le Président,
Fernand Boden

Commission du développement durable de la Chambre des Députés :
demande « Déi Gréng » du 21.11.2011 concernant le site « Kallekshaff » de Bissen



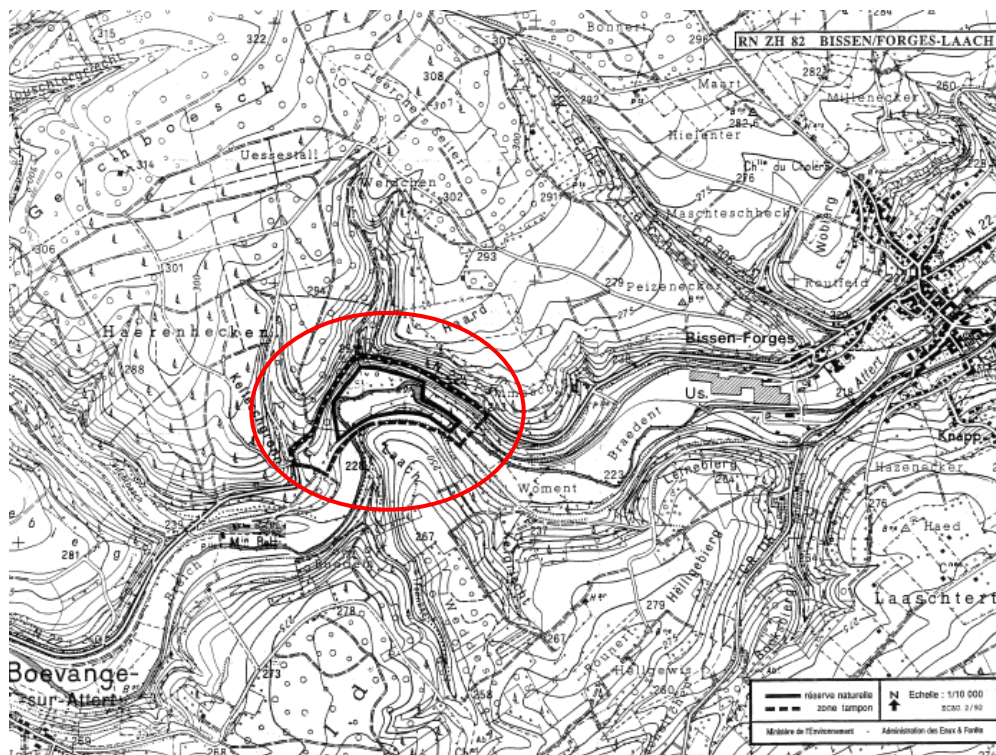
Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- L'emplacement



Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- Situation par rapport à la protection de la nature



- site figurant sur la *Déclaration d'Intention Générale* du 24 avril 1981 (RN ZH 82)
- se trouve dans la zone *Natura 2000 LU0001014* (*Zones humides de Bissen et Finsterdall*)

Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- Les surfaces et les volumes:
 - Dépôt Ouest:
 - 4.100 m²
 - 21.000 m³
 - Dépôt Est:
 - 8.400 m²
 - 48.000 m³

Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- L'historique:
 - Investigations:
 - 25.2.2004: première visite des lieux par l'Administration de l'environnement sur demande de l'Administration des eaux & forêts
 - mars / avril 2004: fouilles de reconnaissance dans les deux dépôts
 - 31.3.2004: prélèvements d'échantillons de cendres et de terres au pied du dépôt Est
 - Autres évènements:
 - avril 2005: estimation grossière des coûts d'enlèvement des deux dépôts (2,5 millions €)
 - 21.7.2006: visite de la décharge par le Comité du Fonds pour la Protection de l'Environnement
 - 30.1.2007: incendie des déchets provenant des fouilles de reconnaissance
 - 14.2.2007: enlèvement des déchets provenant des fouilles de reconnaissance



Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- Les matériaux déposés:
 - Fouilles réalisées en mars / avril 2004
 - Dépôt Ouest:
 - terres d'excavation et de démolition
 - quelques déchets en faibles quantités: pneus, poteaux de balisage des routes, films plastiques



Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- Les matériaux déposés:
 - Fouilles réalisées en mars / avril 2004
 - Dépôt Est:
 - déchets de pneus (en partie découpés)
 - déchets de films plastiques
 - déchets de fibres plastiques
 - déchets recouverts de ± 4 m de terres et roches
 - présence de déchets brûlés dans la zone de transition terres / déchets



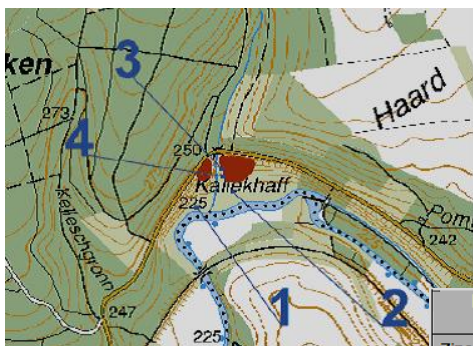
Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- Les matériaux en dehors du corps de la décharge:
 - pneus
 - films plastiques
 - fibres plastiques
 - cendres d'incinération



Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- Les analyses des cendres:
 - prélèvements réalisés par l'Administration de l'environnement le 31 mars 2004



Numéro de l'échantillon	Description
1	Sol dans la plaine alluvionnaire (0 - 50 cm) en amont du dépôt ouest (échantillon témoin)
2	Sol dans la plaine alluvionnaire (0 - 50 cm) en aval de dépôts de cendres
3	Dépôt de cendres (0 - 20 cm)
4	Dépôt de cendres (0 - 20 cm)

Paramètre	Unité	Echantillons		
		oPW 1	oPW 2	oPW 3
Zinc	mg/kg m.s.	300	600	2.000
Plomb	mg/kg m.s.	200	500	1.000
Cadmium	mg/kg m.s.	2	10	20
Chrome	mg/kg m.s.	100	200	600
Arsenic	mg/kg m.s.	40	60	100
Mercuré	mg/kg m.s.	2	10	20
HAP (EPA) 1-16	mg/kg m.s.	10	20	100
HAP (EPA) 11-16	mg/kg m.s.	0,5	1	5
PCDD/PCDF (NATO/CCMS) lim. détect. excl	ng/kg ms.	40	100	1000
Indice phénolique	mg/kg m.s.	0,2	0,5	2

Tab. 2: Valeurs de référence de la liste ALEX - 02

Paramètre	Unité	Echantillons			
		1	2	3	4
Zinc	mg/kg m.s.	57	83	62.206	17.943
Plomb	mg/kg m.s.	12	17	97	17
Cadmium	mg/kg m.s.	<0,2	0,28	0,57	0,21
Chrome	mg/kg m.s.	20	29	150	16
Arsenic	mg/kg m.s.	4,1	7,1	93	10
Mercuré	mg/kg m.s.	0,05	0,07	0,07	0,06
HAP (EPA) 1-16	mg/kg m.s.	5,19	4,47	3,96	11,3
HAP (EPA) 11-16	mg/kg m.s.	1,32	1,08	0,91	4,20
PCDD/PCDF (NATO/CCMS) lim. détect. excl	ng/kg ms.	2,49	4,5	154	14,5
Indice phénolique	mg/kg m.s.	< 1	< 1	< 1	< 1

Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- La problématique liée à l'assainissement:
 - accès problématique par le bas car nécessite traversée de la forêt alluviale
 - enlèvement des déchets par le haut difficile car dépôts effectués le long d'une falaise de ± 25 m de hauteur
 - enlèvement des dépôts en terrasses nécessite plusieurs manipulations du même matériel
 - peu de place disponible pour surfaces de tri et de dépôt de conteneurs

La stratégie générale du gouvernement en matière de sites pollués

- Le gouvernement prévoit trois axes d'intervention:
 1. Elaboration d'une législation spécifique en matière de protection des sols tout en adhérant aux développements en la matière au niveau communautaire
 2. Mise à disposition des moyens nécessaires pour maintenir la protection du sol à un niveau élevé
 3. Mise en œuvre d'une politique cohérente en matière d'assainissement d'anciens sites industriels: décision au cas pour cas de leur utilisation future sur base d'une analyse coût-efficacité

Un acquis important: le cadastre des sites potentiellement contaminés ou contaminés (1)

- Le cadastre des sites potentiellement contaminés ou contaminés
 - réalisé par l'Administration de l'environnement à partir de 2000
 - regroupe les sites dont les activités actuelles ou anciennes permettent de supposer la présence de contaminations du sol ou pour lesquels une contamination du sol est confirmée
 - contient quelques 14.000 surfaces
 - permet de suivre l'évolution d'un site
 - les informations sont disponibles au public sur simple demande (*voir aussi site Internet www.emwelt.lu*)
 - les communes ont accès direct aux données concernant leur territoire

Un acquis important: le cadastre des sites potentiellement contaminés ou contaminés (2)

The screenshot displays a GIS application window titled "Allasten und Verdachtsflächenkaster Luxemburg - GIS". The main map area shows a topographic map of a region in Luxembourg, with several red polygons highlighting specific sites. The map includes labels for various locations such as "Härenhecken", "Bissen", "Knaup", "Laaschfort", and "BOEVANGE-SUR-ARTERT".

On the left side, there is a "Layers" panel with the following items:

- cadastho point
- cadasth
- cadanalyse
- communes
- geologie
- region.asz_pc
- Administration du Cad.
- Scan 1:100000 (2001)
- cat_topo1998
- cat_topo2008
- cat_ortho2001
- cat_ortho2004
- cat_ortho2007

On the right side, there is a data table titled "Standort" with the following columns: "Standort", "Flächen", "Kategorie", and "Standortnummer". The table contains the following data:

Standort	Flächen	Kategorie	Standortnummer
SÄLZHAF	1	[i-Industrie; Handwerk	po-451-1
SANDGRUBE HOUERESCH/DONGEBESCH	3	[i-Sonstige Standort	03-011-6
SANDGRUBE UND STEINRUH PÉDIT	1	[i-Industrie; Handwerk	08-016-1
SANDGRUBE UND STEINRUH KOLBECH	1	[i-Industrie; Handwerk	08-013-1
SANDGRUBE UND STEINRUH SCHOU	1	[i-Industrie; Handwerk	08-012-1
SANDKALEN HOFFMANN	1	[i-Industrie; Handwerk	05-009-1
SANDKALEN BISSERBESCH	1	[i-Industrie; Handwerk	15-044-1
SANDKALEN KAMPEN	1	[i-Sonstige Standort	47-103-6

Below the table, there is a "Record" section showing "12" records out of "11806". A detailed view of a record is shown below, with the following fields:

Flächennummer	Bezeichnung	Bewertung	Fläche verweist
08-012-4-01	Isopine	Yellow Soil Atterpotential	1

At the bottom of the application, there is a "Detail" button and a "Photo ansehen" button. The status bar at the bottom of the window shows the coordinates "72750.1 96769.91 Meters".



Elaboration d'une législation spécifique (1)

- Le cadre légal actuel:
 - loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets
(sera prochainement remplacée par le projet de loi 6288)
 - loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés
 - loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement

Elaboration d'une législation spécifique (2)

- La situation légale future:
 - La nouvelle directive cadre 2008/98/CE relative aux déchets exclut de son champ d'application les terres contaminées non excavées
(dispositions transitoires prévues au projet de loi 6288)
 - Une proposition de directive communautaire concernant la protection du sol est en cours de négociations depuis septembre 2006
(son aboutissement est incertain car trop de divergences entre les Etats membres)

Elaboration d'une législation spécifique (3)

- Les éléments-clé de la proposition de directive “sols”:
 - objectif: préservation de la fonction des sols et de l'utilisation durable des sols
 - identification de zones prioritaires de dégradation des sols et élaboration de programmes d'action de lutte contre la dégradation des sols
 - contaminations des sols
 - prévention de la dégradation et de la contamination des sols
 - assainissement (décontamination ou sécurisation) des sites contaminés
 - prise en compte de la situation du sol en cas de cession de terrains
 - financement de sites orphelins

Elaboration d'une législation spécifique (4)

- Avant-projet de loi en cours d'élaboration au niveau de l'Administration de l'environnement

Mise à disposition des moyens nécessaires

- Principe général: application du principe « pollueur – payeur »
- Nécessité de se doter d'une approche spécifique pour les « sites orphelins » propriété de l'Etat
- Première étape (déjà réalisée): constitution d'un groupe de travail au MDDI (département de l'environnement) et de ses deux administrations ayant pour objet:
 - Identification des sites tombant sous la gestion du département de l'environnement
 - Préparation de dossiers individuels (définition et analyse des problèmes, mesures d'assainissement nécessaires, coût)

Prise en compte des sites contaminés et des anciens sites industriels

- Vérification de l'état du sol dans le cadre de la législation relative aux établissements classés:
 - nouvelles demandes d'autorisation
 - cessations d'activités

⇒ assainissements en cas de nécessité
- Reconversion des friches industrielles (exemples):
 - Belval
 - Laminoire de Dudelange
 - Terrain Eurofloor à Wiltz
 - Terrain Electrolux à Vianden
- Interventions en cas d'urgence:
 - p.ex. accidents au mazout

06

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 09 novembre 2011

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 octobre (matin et après-midi) 2011
2. 6282 Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant
 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6124 Projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire
- Rapporteur : Monsieur Gilles Roth
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth (remplaçant Mme Marie-Josée Frank), M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

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

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 octobre (matin et après-midi) 2011

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6282 Projet de loi portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant
1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Ce document ne soulève pas de commentaire de la part de la commission parlementaire et, suite à une modification rédactionnelle, il est adopté à l'unanimité des membres présents.

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

3. 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet d'approuver le Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Ce protocole a été signé à Luxembourg le 23 février 2007.

Le Protocole de Luxembourg s'inscrit dans le cadre de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le 16 novembre 2001, les Etats parties à la Convention du Cap avaient déjà adopté un premier protocole relatif aux questions spécifiques portant sur des matériels d'équipement

aéronautiques. La Convention du Cap, ensemble avec le premier protocole, a été approuvée par la loi du 28 mai 2008 portant approbation de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et de son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels aéronautiques.

Le principal objectif de la Convention du Cap est de poser des règles efficaces pour faciliter le financement des matériels d'équipement mobiles, en fixant un cadre juridique en faveur des créanciers ayant financé ces équipements. A cet effet, la Convention du Cap crée une garantie internationale reconnue par toutes les parties signataires, conférant aux créanciers inscrits sur le matériel un droit de préférence. Les garanties sont inscrites dans un registre spécifique, accessible par Internet. En créant cette nouvelle garantie internationale, la Convention du Cap confère davantage de sécurité juridique aux investisseurs, lesquels, auparavant, ne pouvaient être sûrs de la reconnaissance, par les systèmes juridiques nationaux des différents pays, de leurs garanties sur un matériel coûteux qui, par sa nature, traverse les frontières nationales.

Le Protocole de Luxembourg étend le champ d'application de la Convention du Cap aux matériels roulants ferroviaires et à leurs accessoires.

La pierre angulaire du système de garanties internationales mis en place par la Convention du Cap et par le Protocole de Luxembourg consiste dans la création d'un registre mondial des actifs ferroviaires sur lequel les garanties sont inscrites et qui assure leur publicité à l'égard des tiers. Les règles relatives à la constitution, l'inscription et l'exécution des garanties internationales sont inscrites dans la Convention du Cap et précisées dans le Protocole de Luxembourg. En ce qui concerne l'exécution des garanties internationales, le Protocole de Luxembourg déroge à la Convention du Cap, notamment en accordant au créancier le droit de faire enlever et d'exporter le matériel grevé de garantie, si le débiteur défaillant y avait donné son accord. Une autre dérogation importante par rapport aux règles de la Convention du Cap consiste dans l'exception de service public. Si, en effet, en cas de défaillance du débiteur, le matériel grevé de garantie est affecté au service public, le Protocole met en œuvre une série de règles protectrices destinées à maintenir le service public indispensable.

Dans son avis du 25 octobre 2011, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi 6290, dont l'article unique ne donne pas lieu à observation de sa part.

Les membres de la Commission chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 23 novembre prochain.

4. 6124 Projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire

Le projet de loi sous rubrique a d'ores et déjà été présenté et débattu par la Commission du Développement durable. Pour le détail de ces discussions, il est prié de se reporter au procès-verbal de la réunion du 18 octobre 2010. Il faut notamment savoir que la révision de la loi modifiée du 21 mai 1999 sur l'aménagement du territoire est urgente car elle constitue le préalable à la publication des projets de plans sectoriels et à leur finalisation.

Le groupe parlementaire DP exprime d'emblée ses doutes quant à l'utilité pratique du projet de loi. S'il reconnaît qu'une politique d'aménagement du territoire coordonnée est très difficile à mettre en œuvre, il note également, à l'instar du Conseil d'Etat, que certains instruments légaux instaurés par la loi de 1999 n'ont toujours pas été transposés sur le terrain et craint que la future loi n'améliore pas la situation. En outre, le groupe parlementaire

critique le fait que les projets de plans sectoriels n'aient toujours pas été présentés au grand public ; il est d'avis que le Gouvernement se dérobe en invoquant le risque de spéculation lié à la publication des plans sectoriels.

*

Les membres de la commission parlementaire entament l'examen de l'avis du Conseil d'Etat du 16 septembre 2011 par l'analyse de ses considérations générales. Dans ce contexte, Monsieur le Rapporteur énumère plusieurs points pertinents soulevés par la Haute Corporation et méritant d'être clarifiés.

Le Conseil d'Etat se demande tout d'abord s'il ne serait pas opportun d'actualiser les données chiffrées retenues à l'époque de l'élaboration du concept intégré des transports et du développement spatial pour le Luxembourg (IVL), alors que celles-ci remontent à dix ans. La réactualisation de ces données est d'ailleurs également requise par différentes chambres professionnelles. Sur ce point, Monsieur le Ministre rappelle tout d'abord que le rapport final de l'IVL avait mis en évidence la nécessité de mettre en place un système de suivi permettant d'observer les évolutions en cours et qu'en mai 2008, un premier rapport de ce monitoring a été finalisé et présenté. Il donne en outre à considérer que les données relatives à l'IVL sont actuellement à nouveau en train d'être réexaminées. Les membres de la Commission lui demandent dans ce cadre de leur présenter les données réactualisées dès qu'elles seront disponibles.

Le Conseil d'Etat rappelle également sa recommandation déjà émise dans son avis relatif au projet de loi n°6023 sur l'aménagement communal, à savoir codifier la matière de la planification territoriale en fusionnant dans un seul texte législatif l'ensemble des dispositions légales tenant à l'aménagement du territoire aussi bien au niveau communal que national, tout en veillant à la cohérence avec le cadre légal en matière d'aménagement communal et de développement urbain. Dans ce contexte, la Haute Corporation est d'avis que les auteurs de nombreuses initiatives législatives prises au cours des dernières années ne se sont guère souciés de l'impact des normes légales nouvellement introduites et *« estime qu'il faut se départager de l'approche ayant jusqu'ici sacrifié les avantages d'une législation cohérente et transparente au profit de solutions législatives ponctuelles initiées au rythme de l'apparition de problèmes nouveaux posés par l'application des normes légales en vigueur »*. S'il déclare ne pas comprendre la critique du Conseil d'Etat, étant donné que le texte du projet de loi sous rubrique tente justement de mettre en place une cohérence et une hiérarchie entre tous les instruments d'aménagement du territoire, Monsieur le Ministre reconnaît que l'idée de la codification des dispositions relatives à l'aménagement du territoire en un seul et même texte est une idée pertinente.

Le Conseil d'Etat note encore qu'une des innovations du projet de loi 6124 tient au renforcement qu'il est prévu d'apporter aux compétences du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions et aux possibilités d'intervention dudit ministre dans les compétences des autres membres du Gouvernement. La Haute Corporation rappelle qu'il s'agit d'une question d'organisation du Gouvernement que l'article 76 de la Constitution réserve au Grand-Duc et qui aura dès lors sa place dans un règlement grand-ducal. Dans la mesure où le futur droit d'intervention du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions est censé empiéter sur des compétences que la loi a conférées à telle administration, il conviendra de préciser cette prérogative de façon spécifique dans les lois organiques des administrations concernées.

*

La Haute Corporation prend ensuite position sur le volet du projet de loi relatif aux plans directeurs régionaux, en notant que le volet relatif aux plans directeurs régionaux de la loi de

1999 n'a pas été suivi d'une mise en œuvre concrète et n'en connaîtra vraisemblablement pas à l'avenir, car l'exposé des motifs du projet de loi 6124 ne mentionne aucun projet ni aucune autre initiative potentielle en la matière. Le Conseil d'Etat se demande dès lors s'il vaut la peine de maintenir un instrument qui est resté lettre morte depuis douze ans. Monsieur le Ministre reconnaît l'exactitude des propos du Conseil d'Etat, en expliquant qu'une tentative a été faite il y a quelques années afin de mettre en place un plan directeur régional dans le sud du pays mais qu'en regard de nombreux problèmes de transposition dans la pratique de ce projet, l'idée a été abandonnée.

Le Conseil d'Etat remarque encore, dans le même ordre d'idées, qu'il est délicat de mettre en œuvre des instruments légaux à l'échelon régional dans un domaine aussi sensible que l'aménagement du territoire, alors que la taille du pays et son organisation institutionnelle ne prévoient pas face à l'Etat des interlocuteurs démocratiquement légitimés pour débattre des choix à retenir par le biais de tels instruments à portée régionale.

Le Conseil d'Etat se demande en outre si la coexistence de plans directeurs régionaux et de plans directeurs sectoriels ne comporte pas un risque d'incohérences dont pourra souffrir la mise en œuvre des plans d'occupation du sol et les plans d'aménagement communaux. Monsieur le Ministre admet que les remarques de la Haute Corporation sont justifiées et que le texte, dans sa version actuelle, pourrait éventuellement engendrer des contradictions et créer, par là-même, des difficultés juridiques.

Pour éviter la survenance de tels problèmes, le Conseil d'Etat recommande vivement de réfléchir à l'abandon dans la loi à modifier du volet relatif aux plans directeurs régionaux. Plusieurs membres de la Commission sont d'avis, à l'instar du Conseil d'Etat, que les plans directeurs régionaux n'ont aujourd'hui plus de raison d'être. Monsieur le Ministre se déclare prêt à envisager l'abandon du volet relatif aux plans directeurs régionaux. Il donne cependant à considérer qu'en tout état de cause et même si le législateur devait décider de maintenir les plans directeurs régionaux, il faudrait mettre en place une hiérarchie claire entre les différents plans. En effet, il semble évident que les plans sectoriels doivent être absolument prioritaires et qu'aucun autre instrument de planification territoriale ne peut être considéré comme leur étant équivalent.

Pour finir, le Conseil d'Etat note que l'article 25 de la loi de 1999 qui prévoit la création de syndicats intercommunaux régionaux est largement resté sans suites. Sur ce point, Monsieur le Ministre, ainsi que plusieurs membres de la Commission, estiment qu'il existe une différence entre la planification territoriale assortie d'une base légale et une collaboration entre plusieurs communes. Si la coopération intercommunale est, de leur avis, une nécessité pratique, elle ne requiert pas pour autant de base légale, car il s'agit en l'occurrence d'un accord volontaire entre plusieurs communes. Dans ce contexte, il semblerait que la clarification de la décision de plusieurs communes de se regrouper supprimerait le besoin de mettre en place des plans directeurs régionaux.

Dans le même ordre d'idées, Monsieur le Ministre évoque un instrument qu'il considère comme très important et qui, dans la pratique, s'est révélé très efficace bien qu'il ne figure pas dans la loi de 1999. Il s'agit des conventions Etat-communes. Monsieur le Ministre cite, entre autres, la Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg, la Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la *Nordstad* ou encore la Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Vallée de l'Alzette.

Suite à une question afférente, il est encore précisé que si le plan sectoriel qui est par définition un concept national doit tenir compte des spécificités régionales, il doit également inclure une dimension transfrontalière. Il existe d'ailleurs des instruments qui permettent de

mettre en œuvre cette dimension transnationale : le groupement européen de coopération territoriale (GECT) et le schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT).

Monsieur le Rapporteur donne à considérer que l'opportunité de maintenir les plans directeurs régionaux est une décision politique qui doit être clarifiée avant d'entamer l'examen des articles du projet, car cette décision aura des implications sur le libellé du texte de la future loi. Pour résumer les débats ci-dessus, il rappelle les deux options possibles :

- la première option est de suivre la suggestion du Conseil d'Etat et de supprimer le volet relatif aux plans directeurs régionaux;
- la seconde option est de maintenir les plans directeurs régionaux, mais en tant qu'instruments secondaires. Dans cette hypothèse, il faudra mettre en place une hiérarchie claire et préciser qu'en tout état de cause les plans directeurs régionaux ainsi que les plans d'aménagement général communaux devront être conformes aux plans directeurs sectoriels. Dans ce contexte, Monsieur le Rapporteur mentionne le commentaire du Conseil d'Etat relatif à l'article 12 du projet de loi, qui a pour objet d'insérer un nouvel article 10-1 dans la loi de 1999 en vue d'interdire l'adoption ou la modification de tout plan d'aménagement général communal qui s'avérerait contraire aux projets de plans directeurs régionaux ou sectoriels dès le moment où les communes auront été saisies pour avis des projets de plan afférents. Le Conseil d'Etat estime que le contenu de l'article 10-1 aurait plutôt sa place dans la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal.

*

Le Conseil d'Etat évoque la question des libertés constitutionnelles. Il est d'avis que, pour éviter tout risque de dérive dirigiste, il faudra chercher un équilibre entre l'objectif d'utilité publique et les principes constitutionnels dont la liberté du commerce, de l'industrie et de l'activité agricole, le droit à la propriété privée et l'autonomie communale. Monsieur le Ministre fait valoir qu'il est évident que les libertés constitutionnelles seront respectées. Dans ce contexte, il rappelle d'ailleurs que les dispositions légales prévoient une procédure de consultation, au cours de laquelle tout un chacun aura la possibilité de donner son avis sur les projets de plan. Monsieur le Ministre donne par ailleurs à considérer que pour mener une politique d'aménagement du territoire réussie et pour atteindre l'objectif d'utilité publique, il faut pouvoir prendre certaines décisions et disposer des instruments nécessaires pour imposer ces décisions. Or, jusqu'à présent, les textes législatifs luxembourgeois ne donnaient pas au ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, les instruments nécessaires pour imposer de telles décisions. Le projet de loi sous rubrique vise donc à combler cette lacune et permettra à l'avenir d'éviter les problèmes tels que ceux qui ont pu surgir au cours des dernières années (ex : contournement provisoire installé près de l'échangeur de Hellange sur l'autoroute de la Sarre). Monsieur le Ministre souligne que le but principal du projet de loi 6124 est de mettre en place certains principes en définissant quelles décisions peuvent être prises par qui et dans quel contexte. Ainsi, le texte, tout en respectant bien entendu l'autonomie communale et les libertés constitutionnelles, donnera au Ministre les moyens d'agir concrètement sur le terrain.

Les membres de la Commission procèdent à un échange de vues relatif aux moyens dont sera doté le département de l'Aménagement du territoire pour atteindre l'objectif d'utilité publique. L'idée du texte de la future loi est de mettre en place, en plus du droit de préemption, une disposition destinée à éviter la spéculation et à neutraliser la plus-value engendrée par une décision de l'autorité supérieure. La disposition est inscrite à l'article 23 du projet de loi qui prévoit d'insérer un nouvel article 22 dans la loi de 1999 et qui dispose que :

« Pour la détermination de la valeur de l'immeuble exproprié faisant l'objet de prescriptions d'un plan directeur sectoriel, d'un plan directeur régional ou d'un plan d'occupation du sol, quelle que soit la nature de l'immeuble, il n'est pas tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de vente, des changements de valeur subis depuis le dépôt du projet de plan en question auprès de la commune de la situation de l'immeuble, s'ils ont été provoqués :

- *par l'annonce de travaux ou opérations dont la déclaration d'utilité publique est demandée;*
- *par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols; ou*
- *par la réalisation, dans les trois années précédant la procédure de consultation du plan sectoriel, régional ou d'occupation du sol en question, de travaux publics dans l'enceinte du plan concerné où est situé l'immeuble et qui sont en relation avec le futur plan en cours d'élaboration ».*

Dans ce contexte, les membres de la Commission constatent d'emblée qu'à la fois les chambres professionnelles et le Conseil d'Etat sont d'accord avec le principe mis en place par cet article, car ils sont conscients des risques de spéculation foncière que la définition de zones prioritaires pour développer telle ou telle activité fait courir. La commission parlementaire note à cet égard un changement de mentalité et la prise de conscience que la politique d'aménagement du territoire d'un pays doit être assortie d'instruments adéquats. Cependant, tout en comprenant le principe de l'article 23, les différents avis y relatifs appellent à la prudence.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas au principe proposé par les auteurs du projet de loi, mais est d'avis que la disposition projetée n'a pas sa place dans la loi sur l'aménagement du territoire et qu'il serait préférable de l'insérer dans la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, tout en examinant l'intérêt d'y renvoyer dans la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Ce faisant, le législateur assurerait à cette disposition un effet général, tout en évitant une solution « à la carte » alors que des principes généraux du droit sont en cause. A cet endroit, le Conseil d'Etat annonce qu'il se réservera le droit de refuser la dispense du second vote constitutionnel en attendant que le législateur apporte une réponse satisfaisante à cette question. Il recommande en outre de s'inspirer, pour le libellé de la disposition, de l'article L. 13-15 du code français de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Si cette proposition de la Haute Corporation d'insérer une disposition globale dans les lois précitées de 1967 et de 1979 était retenue, les membres de la Commission se demandent si ladite disposition devrait s'appliquer non seulement aux plans sectoriels, mais également à toute autre décision émanant d'une autorité publique, comme par exemple les plans d'aménagement général communaux. En effet, les administrations communales doivent elles aussi pouvoir neutraliser les effets de leurs décisions sur la valeur d'un terrain.

Au cas où la Chambre des Députés décidait de suivre le Conseil d'Etat, le Ministère propose de modifier la loi de 1979 en y insérant une disposition qui trouverait sa place entre les articles 12 et 13.

Pour être complet et se rapprocher au mieux du texte français, il faudrait d'ailleurs plutôt prévoir 2 articles :

- le premier pour les projets faisant l'objet de décisions dans le cadre d'un plan directeur régional. Dans ce cas, le texte initial de l'article 23 pourrait être maintenu tel quel, sauf à être intégré dans la loi de 1979 ;

- le second pour les équipements ou les infrastructures faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, mais sans définition d'un site précis dans le cadre d'un plan directeur sectoriel. Les lycées peuvent ici utilement être cités en exemple : le plan sectoriel « Lycées » se borne en effet à prévoir la construction de lycées dans plusieurs communes, sans pour autant nommer de sites précis où seront implantés ces lycées. De l'avis des représentants du Ministère, le Conseil d'Etat fait référence à ce type de projets lorsqu'il évoque une disposition à caractère plus général.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat exprime des craintes quant aux difficultés d'évaluation des changements de valeurs imputables en partie à l'évolution générale des prix immobiliers et en partie à l'effet spécifique de l'annonce du projet public. Il s'agira donc de trouver une méthode neutre pour le calcul du prix du terrain.

Les représentants du Ministère expliquent leur proposition pour le calcul du prix des transactions immobilières tout en précisant qu'ils se sont, comme le suggère le Conseil d'Etat, inspirés du texte français sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Concrètement, l'idée est de déterminer le prix de manière triangulaire, afin de laisser le moins de place possible à l'arbitraire :

- une enquête est réalisée pour déterminer les prix pratiqués pour les transactions foncières dans les alentours du terrain concerné, et ceci un an avant la déclaration d'utilité publique. Cette enquête a son importance pour déterminer l'évolution normale du prix. Il faut dans ce contexte garder à l'esprit que l'Etat peut faire une déclaration d'utilité publique et que plusieurs années peuvent s'écouler avant que la construction effective ait lieu ;
- une enquête sur les prix actuels pratiqués dans les alentours du terrain concerné est également réalisée ;
- une enquête est réalisée sur les prix actuels pratiqués à d'autres endroits ayant les mêmes caractéristiques, mais qui ne sont pas affectés par le projet en question.

Suite à plusieurs remarques afférentes, il est encore précisé que :

- ces articles ont pour objet de protéger l'Etat contre la spéculation, mais n'empêchent pas la spéculation entre personnes privées ;
- les dispositions envisagées doivent avoir également pour objet de protéger un propriétaire qui, suite à un déclassement de son terrain à bâtir, en verrait baisser le prix.

*

Au terme de cet échange de vues, il est décidé que la question de l'opportunité de maintenir, dans le texte de la future loi, le volet relatif aux plans directeurs régionaux devra être clarifiée avant d'entamer l'examen des articles du projet. En effet, le maintien ou l'abandon de ce volet aura une incidence sur le libellé des articles de la future loi. Monsieur le Président de la Commission enjoint donc les différents groupes et sensibilités politiques à clarifier leur position en la matière en vue de la prochaine réunion, au cours de laquelle une décision sera prise.

Pour ce qui est du nouveau libellé des dispositions relatives à la neutralisation de la spéculation, les membres de la Commission du Développement durable chargent les responsables du Ministère de leur faire une proposition de texte conforme aux explications fournies au cours de la présente réunion.

Luxembourg, le 18 novembre 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 29 juin 2011

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 8, 10 et 15 juin 2011
2. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés
 - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf
 - Désignation d'un rapporteur
- 6288 Projet de loi relative aux déchets
 - Désignation d'un rapporteur
- 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007
 - Désignation d'un rapporteur
- 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
 - Désignation d'un rapporteur
5. COM (2011) 217 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance
 - Examen du document
6. COM (2011) 370 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives

7. Divers

*

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

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

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

M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 8, 10 et 15 juin 2011

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants

Monsieur le Rapporteur rappelle brièvement les objectifs du projet de loi sous rubrique. Pour tout détail, il est prié de se référer au procès-verbal de la réunion du 23 mars 2011.

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat du 7 juin dernier et entérinent les décisions suivantes quant au libellé des articles de la future loi :

Article 1^{er}

Cet article se lit comme suit :

Art. 1er. Champ d'application

La présente loi s'applique aux conducteurs indépendants professionnels participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de

l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite.

L'article 1^{er} dispose que la loi s'appliquera aux conducteurs indépendants participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, donc le règlement (CE) n° 561/2006 ou, à défaut, l'accord AETR. Sont exclus notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes au moyen d'un véhicule de 9 places au maximum, y compris celle du conducteur.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le terme « *professionnels* », alors que la définition du conducteur indépendant reprise à l'article 2 ne vise que les professionnels.

La commission parlementaire suit cette remarque et l'article se lira donc :

Art. 1er. Champ d'application

La présente loi s'applique aux conducteurs indépendants ~~professionnels~~ participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions de l'article 3 de la directive 2002/15/CE. Il se lit comme suit :

Art. 2. Définitions

Au sens de la présente loi on entend par

(1) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.

(2) Temps de disponibilité:

– les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le conducteur indépendant accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le conducteur indépendant.

– pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

(3) Poste de travail:

– le lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,

– le véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu'il effectue des tâches, et

– tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.

(4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence

communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.

(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout conducteur indépendant qui exécute de telles activités.

(6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.

(7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.

(8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.

(9) Travail de nuit: tout travail accompli durant la période nocturne.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation particulière à formuler, dans la mesure où son argumentation développée dans son avis du 28 novembre 2006 sur le projet de loi portant 1. transposition de la directive 2008/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier; 2. modification du Code du travail, a été respectée.

Cependant, il attire l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que la définition du conducteur indépendant n'a pas été transposée de façon complète. En effet, la définition reprise au point e) de l'article 3 de la directive 2002/15/CE, précisant que le conducteur qui ne satisfait pas aux critères définissant le conducteur indépendant bénéficie des droits et obligations tels que prévus pour les travailleurs mobiles, ne figure pas à l'article 2 en projet. Le Conseil d'Etat insiste dès lors à ce que les auteurs complètent ladite définition par cet ajout. La Chambre des Salariés, ainsi que plusieurs membres de la Commission, font écho à cette remarque de la Haute Corporation.

Suite à un bref échange de vues et tout en étant consciente de sa marge de manœuvre réduite du fait de la nécessité de transposer fidèlement la directive européenne, la Commission du Développement durable décide de donner suite à la remarque de la Haute Corporation et de libeller comme suit la définition du conducteur indépendant figurant à l'article 2 point (4) :

(4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.

Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.

Article 3

L'article 3 se lit comme suit :

Art. 3. Durée de travail

(1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence d'un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d'un plan d'organisation du travail au sens de l'article L.211-7 du Code du Travail, qui couvre en principe l'ensemble de la période de référence demandée.

Dans ce cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

Le ministre prend sa décision après consultation des organisations patronales concernées, qui doivent rendre leur avis endéans un mois après réception de la demande transmise par le ministre. A défaut, le ministre peut prendre une décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

Au cas, où le ministre ne prend pas de décision dans un délai de trois mois qui suit la réception de la demande, celle-ci est réputée accordée.

(2) Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur un mois ne dépasse pas quarante-huit heures.

(3) Pour la computation de la durée de travail du conducteur indépendant au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

Le paragraphe (1) de l'article 3 définit les limites hebdomadaires de la durée de travail. Le principe de la durée hebdomadaire de travail est de 48 heures sur une période de référence d'un mois. Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée sur demande par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La durée hebdomadaire de travail peut en pareil cas être portée à soixante heures à condition de ne pas dépasser la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine. Le ministre doit prendre sa décision, après consultation des organisations patronales concernées. L'avis en question devra être remis dans le mois de la demande, et la décision ministérielle dans les trois mois. Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans le délai lui imparti, l'autorisation est réputée accordée. Dans son avis du 7 juin 2011, le Conseil d'Etat se demande s'il est opportun de laisser un délai si long au ministre, dans une matière relativement anodine, et où le demandeur attend une décision. Il suggère donc un délai global d'un mois à accorder au ministre, y compris l'avis à demander aux organisations patronales. La Commission décide de suivre cette suggestion. Ainsi, les alinéas (5) et (6) du paragraphe (1) de l'article 3 se liront :

Le ministre prend sa décision endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans un délai d'un mois qui suit la réception de la demande, celle-ci est réputée accordée.

Le paragraphe (2) traite du cas spécifique des transports internationaux de personnes.

Le paragraphe (3) concerne le calcul de la durée de travail afin de tenir compte des prestations de travail qui ne font pas directement partie des activités mobiles de transport routier.

Article 4

L'article 4 prévoit une pause obligatoire au plus tard après 6 heures de prestation de travail continues, mobiles ou non. Cette pause peut être divisée en plusieurs périodes d'au moins 15 minutes chacune. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures signale qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article : la référence à l'article 2, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 2, paragraphe (1). De la sorte, l'article 4 devra se lire :

Art. 4. Temps de pause

Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (2 1), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Un courrier sera envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

Article 5

L'article 5 limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne à 10 heures par 24 heures. En ce qui concerne d'éventuelles dérogations, le présent projet tient compte de l'observation du Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en prévoyant que les modalités doivent être fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

Art. 5. Travail de nuit

Dès que le conducteur indépendant est appelé à effectuer du travail de nuit, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

Article 6

L'article 6 transpose le point b) de l'article 9 de la directive qui dispose que le temps de travail doit être enregistré tout en tenant compte de la diversité des moyens d'enregistrement. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures signale qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article : la référence à l'article 3, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 3, paragraphe (3). Ainsi, l'article 6 sera libellé comme suit :

Art. 6. Registre

Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (2 3) sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que le registre du temps de travail précité, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version

imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.

Un courrier sera envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

Article 7

L'article 7 prévoit que les dispositions contraires à la future loi sont réputées nulles et non écrites. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

Art. 7. Dispositions moins favorables

Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

Article 8

L'article 8 charge l'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale du contrôle de la future loi. Bien qu'il s'agisse de contrôler des dispositions relatives au droit du travail, l'Inspection du Travail et des Mines ne peut pas être chargée du contrôle, étant donné que la future loi ne couvre que des indépendants et non des salariés. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

Art. 8. Organes de contrôle

L'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

Article 9

L'article 9 prévoit les sanctions tant pour le conducteur indépendant que pour les tierces personnes en innovant par une chaîne de responsabilité. Le libellé de l'article tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en ne sanctionnant que des fautes personnelles. Le Conseil d'Etat propose de rayer sous 1) le point 3 qui fait double emploi avec les infractions et sanctions prévues au point 2. La Commission décide de suivre cette remarque et de libeller comme suit l'article sous rubrique :

Art. 9. Sanctions

Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251.– à 20.000.– euros ou d'une de ces peines seulement:

1) le fait de tout conducteur indépendant

1. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;

2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;

~~*3. de ne pas avoir respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;*~~

4. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 de la présente loi;

2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.

Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 6 juillet prochain.

3. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

Monsieur le Président-Rapporteur présente son projet de rapport pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6171⁷. Suite à son exposé, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés sera finalisé sous peu et présenté à la Commission du Développement durable, qui demande à Monsieur le Ministre délégué de faire son possible afin de mettre ce texte à disposition de la Chambre encore avant les débats en séance publique ;
- le groupe parlementaire *déi gréng* rappelle qu'il a introduit une demande d'organiser une réunion jointe au sujet des nouvelles dispositions en relation avec l'installation des émetteurs d'ondes électromagnétiques, suite à l'application du règlement grand-ducal du 5 mai 2011 modifiant nomenclature et classification des établissements classés ; il insiste vivement pour que cette réunion ait lieu dans les plus brefs délais ;
- il est précisé que les installations photovoltaïques feront partie des établissements nouvellement repris dans la nomenclature. Les représentants du Ministère informent que cet ajout a été opéré sur demande de l'ITM, et ceci suite au décès d'un pompier allemand lors d'un incendie impliquant des capteurs solaires photovoltaïques. Ces établissements seront classés en classe 4.

Le projet de rapport est ensuite adopté, le groupe *déi gréng* s'abstenant. La commission parlementaire propose le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

4. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf

6288 Projet de loi relative aux déchets

6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007

6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi 6287. Dans le contexte de ce projet, il est fait référence à une prise de position du Mouvement Ecologique qui revendique d'attendre que les résultats de la *Strategische Umweltprüfung* (SUP) soient disponibles avant que le projet de loi ne soit discuté en Commission. Pour rappel, le Mouvement Ecologique est d'avis que la décision d'implanter le Lycée technique à Gilsdorf, au lieu de choisir comme site l'axe central de développement entre Ettelbruck et Diekirch, est une mauvaise décision.

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi 6288.

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi 6290.

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi 6295.

5. COM (2011) 217 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance

Monsieur le Ministre délégué présente le document sous rubrique, qui est un rapport sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance (PEER).

Ce programme est l'une des principales initiatives prises par l'UE en réaction à la crise économique et financière de 2008. Il cofinance une série de projets dans le domaine de l'énergie en vue de soutenir les dépenses en capital dans l'économie européenne tout en contribuant à la réalisation des objectifs essentiels des politiques menées par l'UE dans les domaines de l'énergie et du climat. Dans les trois secteurs considérés (infrastructures énergétiques, éoliennes en mer et projets de captage et stockage du carbone), les travaux ont commencé et des investissements sont réalisés. En outre, le champ d'application du PEER a été étendu en permettant que les fonds non engagés soient alloués à des projets dans les secteurs de l'efficacité énergétique et des sources d'énergie renouvelables.

Suite à la présentation de ce document, est brièvement évoqué le projet *Nabucco*, qui est un projet de gazoduc reliant l'Iran et les pays de la Transcaucasie à l'Europe centrale. Ce projet est soutenu par l'UE et permettrait de diversifier les sources d'approvisionnement énergétique de l'Europe, afin de dépendre de manière plus restreinte du gaz fourni par la Russie via notamment le projet de gazoduc *South Stream*.

6. COM (2011) 370 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE

Le document sous rubrique est une proposition de directive relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE.

Pour rappel, l'UE s'est fixé l'objectif d'obtenir 20 % d'économies d'énergie primaire en 2020 et en a fait l'un des cinq grands objectifs de la stratégie « Europe 2020 » pour une croissance intelligente, durable et inclusive. Or, les estimations les plus récentes de la Commission suggèrent que l'UE parviendra à la moitié seulement de l'objectif de 20 % pour cette date. Le Conseil européen et le Parlement européen ont donc demandé à la Commission d'adopter une nouvelle stratégie en matière d'efficacité énergétique en vue d'agir de manière résolue pour exploiter le potentiel considérable qui existe.

La présente proposition chevauche le champ d'application de deux directives : la directive 2004/8/CE sur la cogénération et la directive 2006/32/CE sur les services énergétiques. Etant donné qu'aucune des deux directives n'a permis d'exploiter pleinement le potentiel d'économies d'énergie, il est proposé de les abroger à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle directive.

La présente proposition s'articule autour des points suivants :

- l'obligation légale, pour les Etats membres, d'établir des plans d'économie d'énergie : les entreprises de distribution d'énergie ou de vente d'énergie au détail seront tenues de réaliser chaque année, au niveau des consommateurs finaux, des économies d'énergie représentant 1,5 % de leurs ventes en volume, par la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique, telles que l'amélioration du système de chauffage, l'installation de double vitrage ou l'isolation du toit. Alternativement, les Etats membres pourront proposer d'autres dispositifs d'économie d'énergie, par exemple des programmes de financement ou des accords volontaires, conduisant aux mêmes résultats, mais n'imposant pas d'obligation aux entreprises de distribution ou de vente d'énergie ;
- au niveau du secteur public : les organismes publics favoriseront la pénétration sur le marché de produits et services économes en énergie, par l'obligation légale qui leur incombera d'acheter des bâtiments, produits et services à faible consommation d'énergie. Ils devront en outre réduire progressivement la consommation d'énergie dans leurs propres locaux en faisant réaliser chaque année les travaux de rénovation requis, qui devront couvrir au moins 3 % de la surface au sol totale ;
- au niveau des consommateurs : les consommateurs seront en mesure de mieux gérer leur consommation d'énergie grâce à un accès aisé et gratuit aux données relatives à leur consommation en temps réel et à leur historique de consommation, établies à l'aide de compteurs plus précis. La facturation devrait être basée sur la consommation réelle, calculée à partir des données fournies par les compteurs ;
- au niveau des entreprises : les PME seront encouragées à se soumettre à des audits énergétiques et à diffuser les bonnes pratiques, tandis que les grandes entreprises seront tenues de procéder à un audit de leur consommation d'énergie, censé les aider à déceler où des économies d'énergie sont possibles ;
- la proposition de directive prévoit également un contrôle du niveau d'efficacité des nouvelles capacités de production d'énergie, ainsi que l'établissement de plans nationaux en matière de chauffage et de climatisation comme base de planification saine et efficace des infrastructures de chauffage et de climatisation, y compris avec récupération de la chaleur perdue ;
- au niveau du transport et de la distribution de l'énergie, il s'agit de réaliser des gains d'efficacité énergétique en imposant aux régulateurs nationaux de tenir compte de critères en la matière dans leurs décisions, notamment lorsqu'ils approuvent les tarifs de réseaux.

*

Les membres de la commission parlementaire considèrent qu'il serait intéressant d'organiser une réunion jointe avec la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire afin d'approfondir l'examen de ces deux documents européens et de procéder à un échange de vues plus global sur la problématique de l'efficacité énergétique.

7. Divers

Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre explique que le Conseil Environnement qui s'est tenu le 21 juin dernier a notamment débattu des questions-clés concernant la feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050,

présentée par la Commission au mois de mars 2011. Il explique que les débats ont été très tendus et qualifie de décevantes les conclusions relatives à la feuille de route. Ces conclusions reprennent l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95 % en 2050 par rapport à 1990 et reconnaissent l'importance de mettre en œuvre une économie à faible intensité de carbone. Par ailleurs, le Conseil est d'avis que les objectifs de réduction fixés dans le document de la Commission, à savoir -40% par rapport à 1990 en 2030, -60% en 2040 et -80% en 2050, constituent une bonne base de travail afin de mettre en œuvre la stratégie de l'Union européenne. Cependant, et c'est ce point qui pose problème, ces conclusions n'ont été acceptées que par 26 Etats membres. La Pologne a affiché une opposition ferme à tout engagement au-delà d'une réduction de 20%. Cette prise de position est, de l'avis de Monsieur le Ministre, d'autant plus regrettable qu'elle intervient alors que Varsovie prendra la présidence de l'Union au 1er juillet 2011 et présidera à ce titre la délégation européenne qui se rendra à Durban en Afrique du Sud pour la prochaine Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. L'opposition du Gouvernement polonais risque donc de fait de geler toute discussion autour de la réévaluation de l'objectif européen pour 2020 et ce refus signifie qu'aucune action ne pourra être adoptée pendant six mois. Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à un bref échange de vues sur les implications de la prise de position polonaise, notamment en ce qui concerne la période post-Kyoto et sur l'opportunité de mettre en place une simple prolongation du Protocole de Kyoto, étant entendu qu'un nouvel accord international impliquant davantage de pays ne sera pas signé d'ici 2012. Ils conviennent de débattre en détail de cette question, ainsi que de la problématique des émissions de CO2 dans le secteur de l'aviation, au cours d'une prochaine réunion

*

Messieurs Eugène Berger et Fernand Boden assisteront à la 17ème Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui se tiendra à Durban en décembre prochain.

*

A la demande du groupe *déi gréng*, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures fournira aux membres de la commission parlementaire des informations sur l'évolution du dossier relatif au réseau Natura 2000 à Bascharage.

*

Au cours de la prochaine réunion, qui aura lieu le 6 juillet 2011, les membres de la Commission se prononceront sur le projet de rapport relatif au projet de loi n°6262. Seront en outre examinées les considérations relatives à l'énergie et à l'environnement qui ont été publiées dans le cadre des recommandations du Conseil concernant le programme national de réforme du Luxembourg pour 2011.

*

Monsieur le Président informe en outre qu'une réunion jointe entre la Commission du Logement, la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire et la Commission du Développement durable a été convoquée pour le 14 juillet prochain. Il y sera procédé à un échange de vues avec des représentants de la Chambre des Salariés, du Mouvement Ecologique et de la Caritas en vue de la présentation d'une étude au sujet de la politique de logement durable.

Luxembourg, le 1er juillet 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

6290

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 267

23 décembre 2011

Sommaire

Loi du 16 décembre 2011 portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007..... page **4656**

Loi du 16 décembre 2011 portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 13 décembre 2011 et celle du Conseil d'Etat du 16 décembre 2011 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Est approuvé le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre des Affaires étrangères,
Jean Asselborn

Château de Berg, le 16 décembre 2011.
Henri

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
Claude Wiseler

Doc. parl. 6290; sess. ord. 2010-2011 et 2011-2012.

PROTOCOLE DE LUXEMBOURG
portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire
à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels
d'équipement mobiles signé à Luxembourg le 23 février 2007

Préambule	
Chapitre I	Champ d'application et dispositions générales
Article I	Définitions
Article II	Application de la Convention à l'égard du matériel roulant ferroviaire
Article III	Dérogation
Article IV	Pouvoirs des représentants
Article V	Identification du matériel roulant ferroviaire dans le contrat
Article VI	Choix de la loi applicable
Chapitre II	Mesures en cas d'inexécution des obligations, priorités et cessions
Article VII	Modification des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations
Article VIII	Modification des dispositions relatives aux mesures provisoires
Article IX	Mesures en cas d'insolvabilité
Article X	Assistance en cas d'insolvabilité
Article XI	Dispositions relatives au débiteur
Chapitre III	Dispositions relatives au système d'inscription des garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire
Article XII	L'Autorité de surveillance et le Conservateur
Article XIII	Désignation des points d'entrée
Article XIV	Identification du matériel roulant ferroviaire aux fins de l'inscription
Article XV	Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre
Article XVI	Structure tarifaire du Registre international
Article XVII	Avis de vente
Chapitre IV	Compétence
Article XVIII	Renonciation à l'immunité de juridiction
Chapitre V	Relations avec d'autres conventions
Article XIX	Relations avec la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international
Article XX	Relations avec la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

Chapitre VI	Dispositions finales
Article XXI	Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion
Article XXII	Organisations régionales d'intégration économique
Article XXIII	Entrée en vigueur
Article XXIV	Unités territoriales
Article XXV	Matériel roulant ferroviaire affecté au service public
Article XXVI	Dispositions transitoires
Article XXVII	Déclarations portant sur certaines dispositions
Article XXVIII	Réserves et déclarations
Article XXIX	Déclarations en vertu de la Convention
Article XXX	Déclarations subséquentes
Article XXXI	Retrait des déclarations
Article XXXII	Dénonciations
Article XXXIII	Conférences d'évaluation, amendements et questions connexes
Article XXXIV	Le Dépositaire et ses fonctions

*

LES ETATS PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

Considérant qu'il est nécessaire de mettre en œuvre la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après dénommée la *Convention*) pour autant qu'elle s'applique au matériel roulant ferroviaire, à la lumière des buts énoncés dans le préambule de la Convention,

Conscients de la nécessité d'adapter la Convention pour répondre aux exigences particulières du matériel roulant ferroviaire et de son financement,

SONT CONVENUS des dispositions suivantes relatives au matériel roulant ferroviaire:

Chapitre I^{er} – Champ d'application et dispositions générales

Article I

Définitions

1. Dans le présent Protocole, à moins que le contexte ne s'y oppose, les termes qui y figurent sont utilisés au sens des définitions données dans la Convention.
2. Dans le présent Protocole, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:
 - a) «contrat conférant une garantie» désigne une convention en vertu de laquelle une personne s'engage comme garant;
 - b) «garant» désigne une personne qui, aux fins d'assurer l'exécution de toute obligation en faveur d'un créancier garanti par un contrat constitutif de sûreté ou en vertu d'un contrat, se porte caution ou donne ou émet une garantie à première demande ou une lettre de crédit stand-by ou toute autre forme d'assurance-crédit;
 - c) «situation d'insolvabilité» désigne:
 - i) l'ouverture des procédures d'insolvabilité; ou
 - ii) l'intention déclarée du débiteur de suspendre ses paiements ou leur suspension effective, lorsque la loi ou une action de l'Etat interdit ou suspend le droit du créancier d'introduire une procédure d'insolvabilité à l'encontre du débiteur ou de mettre en œuvre des mesures en vertu de la Convention;
 - d) «ressort principal de l'insolvabilité» désigne l'Etat contractant où le débiteur a le centre de ses intérêts principaux qui, à cette fin et sous réserve de preuve contraire, est considéré comme le lieu où le débiteur a son siège statutaire ou, à défaut, le lieu où il a été constitué;
 - e) «matériel roulant ferroviaire» désigne des véhicules pouvant se déplacer sur des emprises de voies ou directement sur, au-dessus ou en dessous de rails de guidage, avec les systèmes de traction, moteurs, freins, essieux, bogies, pantographes, accessoires et autres composants, pièces et équipements qui sont installés ou intégrés aux véhicules, ainsi que tous les manuels, les données et les registres y afférents.

Article II

Application de la Convention à l'égard du matériel roulant ferroviaire

1. La Convention s'applique au matériel roulant ferroviaire tel que prévu par les dispositions du présent Protocole.
2. La Convention et le présent Protocole sont connus sous le nom de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles telle qu'elle s'applique au matériel roulant ferroviaire.

*Article III***Dérogation**

Dans leurs relations mutuelles, les parties peuvent, dans un accord écrit, déroger aux dispositions du présent Protocole ou en modifier les effets, à l'exception des paragraphes 3 et 4 de l'article VII. Les parties peuvent exclure, dans un accord écrit, l'application de l'article IX.

*Article IV***Pouvoirs des représentants**

Une personne peut, s'agissant de matériel roulant ferroviaire, conclure un contrat, procéder à une inscription telle que définie au paragraphe 3 de l'article 16 de la Convention et faire valoir les droits et les garanties découlant de la Convention en tant que mandataire, fiduciaire ou représentant.

*Article V***Identification du matériel roulant ferroviaire dans le contrat**

1. Aux fins du paragraphe c) de l'article 7 de la Convention et du paragraphe 2 de l'article XVIII du présent Protocole, une description d'un matériel roulant ferroviaire suffit à identifier le matériel roulant ferroviaire si elle contient:
 - a) une description du matériel roulant ferroviaire par élément;
 - b) une description du matériel roulant ferroviaire par type;
 - c) une mention que le contrat couvre tout matériel roulant ferroviaire présent et futur;
 - ou
 - d) une mention que le contrat couvre tout matériel roulant ferroviaire présent et futur, à l'exception d'éléments ou de types de matériel spécifiquement indiqués.
2. Aux fins de l'article 7 de la Convention, une garantie sur du matériel roulant ferroviaire futur identifié conformément au paragraphe précédent est constituée en tant que garantie internationale dès le moment où le constituant, le vendeur conditionnel ou le bailleur peut disposer du matériel roulant ferroviaire, sans nécessité d'un nouvel acte de transfert.

*Article VI***Choix de la loi applicable**

1. Le présent article ne s'applique que lorsqu'un Etat contractant a fait une déclaration en vertu de l'article XXVII.
2. Les parties à un contrat ou à un contrat conférant une garantie ou à un accord de subordination peuvent convenir de la loi qui régira tout ou partie de leurs droits et obligations contractuels.
3. Sauf stipulation contraire, la référence au paragraphe précédent à la loi choisie par les parties vise les règles de droit interne de l'Etat désigné ou, lorsque cet Etat comprend plusieurs unités territoriales, les règles de droit interne de l'unité territoriale désignée.

Chapitre II – Mesures en cas d'inexécution des obligations, priorités et cessions*Article VII***Modification des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations**

1. Outre les mesures prévues au Chapitre III de la Convention, et pour autant que le débiteur y ait consenti, ledit consentement pouvant être donné à tout moment, le créancier peut, dans les cas visés au Chapitre III faire exporter et faire transférer physiquement le matériel roulant ferroviaire hors du territoire où il se trouve.
2. Le créancier ne peut mettre en œuvre les mesures prévues au paragraphe précédent sans le consentement écrit et préalable du titulaire de toute garantie inscrite primant celle du créancier.
3. Le paragraphe 3 de l'article 8 de la Convention ne s'applique pas au matériel roulant ferroviaire. Toute mesure prévue par la Convention à l'égard de matériel roulant ferroviaire doit être mise en œuvre d'une manière commercialement raisonnable. Une mesure est réputée mise en œuvre d'une manière commercialement raisonnable lorsqu'elle est mise en œuvre conformément à une disposition du contrat, sauf lorsqu'une telle disposition est manifestement déraisonnable.
4. Un créancier garanti accordant aux personnes intéressées un préavis écrit d'au moins quatorze jours d'une vente ou d'un bail projetés, tel que prévu au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, est réputé avoir satisfait l'exigence de fournir un «préavis raisonnable» prévue par cette disposition. Le présent paragraphe n'a cependant pas pour effet d'empêcher un créancier garanti et un constituant ou un garant de fixer par contrat un préavis plus long.
5. Sous réserve de toute loi et réglementation applicables en matière de sécurité, l'Etat contractant assure que les autorités administratives compétentes fournissent rapidement au créancier la coopération et l'assistance requises dans la mise en œuvre des mesures prévues au paragraphe 1.

6. Un créancier garanti proposant l'exportation du matériel roulant ferroviaire en vertu du paragraphe 1 autrement qu'en exécution d'une décision du tribunal, doit informer par écrit avec un préavis raisonnable de l'exportation proposée:

- a) les personnes intéressées visées aux alinéas i) et ii) du paragraphe m) de l'article premier de la Convention; et
- b) les personnes intéressées visées à l'alinéa iii) du paragraphe m) de l'article premier de la Convention qui ont informé le créancier garanti de leurs droits avec un préavis raisonnable avant l'exportation.

Article VIII

Modification des dispositions relatives aux mesures provisoires

1. Le présent article ne s'applique que dans un Etat contractant qui a fait une déclaration en vertu de l'article XXVII, et dans la mesure prévue dans cette déclaration.

2. Aux fins du paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention, dans le cadre de l'obtention de mesures, l'expression «bref délai» doit s'entendre comme le nombre de jours à compter de la date de dépôt de la demande visant à obtenir des mesures qui est précisé dans la déclaration faite par l'Etat contractant dans lequel la demande est faite.

3. Le paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention s'applique en insérant la disposition suivante immédiatement après l'alinéa d):

«e) si, à tout moment, le débiteur et le créancier en conviennent expressément ainsi, la vente du bien et l'attribution des produits de la vente»,

et le paragraphe 2 de l'article 43 s'applique en remplaçant les mots «l'alinéa d)» par les mots «les alinéas d) et e)».

4. Le droit de propriété ou tout autre droit du débiteur transféré par l'effet de la vente visée au paragraphe précédent est libéré de toute autre garantie ou tout autre droit que prime la garantie internationale du créancier en vertu des dispositions de l'article 29 de la Convention.

5. Le créancier et le débiteur ou toute autre personne intéressée peuvent convenir par écrit d'exclure l'application du paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention.

6. Les mesures visées au paragraphe 1 de l'article VII:

- a) doivent être rendues disponibles dans un Etat contractant par les autorités administratives compétentes dans les sept jours suivant la date à laquelle le créancier a notifié à ces autorités que la mesure prévue au paragraphe 1 de l'article VII a été accordée ou, lorsque la mesure est accordée par un tribunal étranger, après qu'elle soit reconnue par un tribunal de cet Etat contractant, et qu'il est autorisé à obtenir ces mesures conformément à la Convention; et
- b) les autorités compétentes doivent fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans la mise en œuvre des mesures conformément aux lois et aux réglementations applicables en matière de sécurité.

7. Les paragraphes 2 et 6 ne portent pas atteinte à toute loi et réglementation applicables en matière de sécurité.

Article IX

Mesures en cas d'insolvabilité

1. Le présent article ne s'applique que lorsqu'un Etat contractant qui est le ressort principal de l'insolvabilité a fait une déclaration en vertu de l'article XXVII.

2. Les références faites au présent article à l'«administrateur d'insolvabilité» concernent cette personne, en sa qualité officielle et non personnelle.

Variante A

3. Lorsque survient une situation d'insolvabilité et sous réserve du paragraphe 7, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, restitue le matériel roulant ferroviaire au créancier au plus tard à la première des deux dates suivantes:

- a) la fin du délai d'attente; ou
- b) la date à laquelle le créancier aurait droit à la possession du matériel roulant ferroviaire si le présent article ne s'appliquait pas.

4. Aux fins du présent article, le «délai d'attente» désigne le délai qui est précisé dans la déclaration de l'Etat contractant du ressort principal de l'insolvabilité.

5. Aussi longtemps que le créancier n'a pas eu la possibilité d'obtenir la possession du matériel roulant ferroviaire en vertu du paragraphe 3:

- a) l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, préserve et entretient le matériel roulant ferroviaire et en conserve sa valeur conformément au contrat; et
- b) le créancier peut demander toute autre mesure provisoire disponible en vertu de la loi applicable.

6. Les dispositions de l'alinéa a) du paragraphe précédent n'excluent pas l'utilisation du matériel roulant ferroviaire en vertu d'accords conclus en vue de préserver et entretenir le matériel roulant ferroviaire et d'en conserver sa valeur.
7. L'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, peut garder la possession du matériel roulant ferroviaire lorsque, au plus tard à la date fixée au paragraphe 3, il a remédié aux manquements, autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité, et s'est engagé à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs. Un second délai d'attente ne s'applique pas en cas de manquement dans l'exécution de ces obligations à venir.
8. Les mesures visées au paragraphe 1 de l'article VII:
- a) doivent être rendues disponibles dans un Etat contractant par les autorités administratives compétentes dans les sept jours suivant la date à laquelle le créancier a notifié à ces autorités qu'il est autorisé à obtenir ces mesures conformément à la Convention; et
 - b) les autorités compétentes doivent fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans la mise en œuvre des mesures conformément aux lois et aux réglementations applicables en matière de sécurité.
9. Il est interdit d'empêcher ou de retarder la mise en œuvre des mesures permises par la Convention ou le présent Protocole après la date fixée au paragraphe 3.
10. Aucune des obligations du débiteur en vertu du contrat ne peut être modifiée sans le consentement du créancier.
11. Aucune disposition du paragraphe précédent ne peut être interprétée comme portant atteinte au pouvoir, le cas échéant, de l'administrateur d'insolvabilité en vertu de la loi applicable de mettre fin au contrat.
12. Aucun droit et aucune garantie, exception faite des droits et garanties non conventionnels appartenant à une catégorie couverte par une déclaration faite en vertu du paragraphe 1 de l'article 39 de la Convention, ne priment les garanties inscrites dans les procédures d'insolvabilité.
13. La Convention, telle que modifiée par les articles VII et XXV du présent Protocole, s'applique à la mise en œuvre des mesures en vertu du présent article.

Variante B

3. Lorsque survient une situation d'insolvabilité, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, à la demande du créancier, doit informer le créancier dans le délai précisé dans une déclaration d'un Etat contractant faite en vertu de l'article XXVII si:
- a) il remédiera aux manquements autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité, et s'engagera à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs; ou si
 - b) il donnera au créancier la possibilité de prendre possession du matériel roulant ferroviaire conformément à la loi applicable.
4. La loi applicable visée à l'alinéa b) du paragraphe précédent peut autoriser le tribunal à exiger la prise de toute mesure complémentaire ou la production de toute garantie complémentaire.
5. Le créancier doit établir sa créance et justifier de l'inscription de sa garantie internationale.
6. Lorsque l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, n'informe pas le créancier conformément au paragraphe 3 ou lorsque l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur a déclaré qu'il fournira au créancier la possibilité de prendre possession du matériel roulant ferroviaire mais ne le fait pas, le tribunal peut autoriser le créancier à prendre possession du matériel roulant ferroviaire aux conditions fixées par le tribunal et peut exiger la prise de toute mesure complémentaire ou la production de toute garantie complémentaire.
7. Le matériel roulant ferroviaire ne peut être vendu tant qu'un tribunal n'a pas statué sur la créance et la garantie internationale.

Variante C

3. Lorsque survient une situation d'insolvabilité, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas:
- a) remédiera, au cours de la période de remède, aux manquements autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité, et s'engagera à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs; ou
 - b) donnera au créancier, au cours de la période de remède, la possibilité de prendre possession du matériel roulant ferroviaire, conformément à la loi applicable.
4. Avant la fin de la période de remède, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, peut demander au tribunal une décision ordonnant la suspension de son obligation en vertu de l'alinéa b) du paragraphe précédent pendant un délai commençant à compter à la fin de la période de remède et qui prend fin au plus tard à l'expiration du contrat ou de son renouvellement, dans des conditions que le tribunal estime justes (la «période de suspension»). La décision ordonne que toutes les sommes qui deviennent exigibles au cours de la période de suspension soient payées au créancier à bonne date sur la masse ou par le débiteur et que l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, exécute toutes les autres obligations naissant au cours de la période de suspension.

5. Lorsqu'une demande est faite au tribunal en vertu du paragraphe précédent, le créancier ne prend pas possession du matériel roulant ferroviaire tant que le tribunal n'a pas statué. Si la demande n'est pas satisfaite dans un délai correspondant au nombre de jours à compter de la date de dépôt de la demande visant à obtenir des mesures qui est précisé dans la déclaration faite par l'Etat contractant dans lequel la demande est faite, la demande sera considérée comme retirée à moins que le créancier et l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, en aient convenu différemment.
6. Aussi longtemps que le créancier n'a pas eu la possibilité d'obtenir la possession du matériel roulant ferroviaire en vertu du paragraphe 3:
- a) l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, préserve et entretient le matériel roulant ferroviaire et en conserve sa valeur conformément au contrat; et
 - b) le créancier peut demander toute autre mesure provisoire disponible en vertu de la loi applicable.
7. Les dispositions de l'alinéa a) du paragraphe précédent n'excluent pas l'utilisation du matériel roulant ferroviaire en vertu d'accords conclus en vue de préserver et d'entretenir le matériel roulant ferroviaire et d'en conserver sa valeur.
8. Lorsque, au cours de la période de remède ou de toute période de suspension, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, remédie aux manquements autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité et s'engage à exécuter toutes les obligations à venir conformément au contrat et aux documents y relatifs, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur peut garder la possession du matériel roulant ferroviaire, et toute décision du tribunal en vertu du paragraphe 4 devient inopérante. Une seconde période de remède ne s'applique pas en cas de manquement dans l'exécution de ces obligations à venir.
9. Les mesures visées au paragraphe 1 de l'article VII:
- a) doivent être rendues disponibles dans un Etat contractant par les autorités administratives compétentes dans les sept jours suivant la date à laquelle le créancier a notifié à ces autorités qu'il est autorisé à obtenir ces mesures conformément à la Convention; et
 - b) les autorités compétentes doivent fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans la mise en œuvre des mesures conformément aux lois et aux réglementations applicables en matière de sécurité.
10. Sous réserve des paragraphes 4, 5 et 8, il est interdit d'empêcher ou de retarder la mise en œuvre des mesures permises par la Convention après l'expiration de la période de remède.
11. Sous réserve des paragraphes 4, 5 et 8, aucune des obligations du débiteur en vertu du contrat et des opérations connexes ne peut être modifiée au cours des procédures d'insolvabilité sans le consentement du créancier.
12. Aucune disposition du paragraphe précédent ne peut être interprétée comme portant atteinte au pouvoir, le cas échéant, de l'administrateur d'insolvabilité en vertu de la loi applicable de mettre fin au contrat.
13. Aucun droit et aucune garantie, exception faite des droits et garanties non conventionnels appartenant à une catégorie couverte par une déclaration faite en vertu du paragraphe 1 de l'article 39 de la Convention, ne priment les garanties inscrites dans les procédures d'insolvabilité.
14. La Convention, telle que modifiée par les articles VII et XXV du présent Protocole, s'applique à la mise en œuvre des mesures en vertu du présent article.
15. Aux fins du présent article, la «période de remède» désigne la période qui commence à la date à laquelle survient la situation d'insolvabilité, précisée dans la déclaration de l'Etat contractant du ressort principal de l'insolvabilité.

Article X

Assistance en cas d'insolvabilité

1. Le présent article ne s'applique que dans un Etat contractant qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 de l'article XXVII.
2. Les tribunaux d'un Etat contractant où se trouve un matériel roulant ferroviaire coopèrent, conformément à la loi de l'Etat contractant, dans toute la mesure possible avec les tribunaux et les administrateurs d'insolvabilité étrangers pour l'application des dispositions de l'article IX.

Article XI

Dispositions relatives au débiteur

1. En l'absence d'une inexécution au sens de l'article 11 de la Convention, le débiteur a droit à la jouissance et à l'utilisation paisibles du matériel roulant ferroviaire conformément aux termes du contrat, à l'égard:
 - a) de son créancier et du titulaire de toute garantie dont le débiteur acquiert des droits libres de toute garantie en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 4 de l'article 29 de la Convention, à moins et pour autant que le débiteur en ait convenu différemment; et
 - b) du titulaire de toute garantie à laquelle le droit du débiteur est subordonné en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 4 de l'article 29 de la Convention, mais seulement pour autant que ledit titulaire en ait ainsi convenu.
2. Aucune disposition de la Convention ou du présent Protocole ne porte atteinte à la responsabilité d'un créancier en cas d'inexécution du contrat en vertu de la loi applicable dans la mesure où ledit contrat porte sur du matériel roulant ferroviaire.

Chapitre III – Dispositions relatives au système d'inscription des garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire

Article XII

L'Autorité de surveillance et le Conservateur

1. L'Autorité de surveillance est un organe établi par des représentants, nommés à raison de un:
 - a) par chaque Etat partie;
 - b) par chacun des trois autres Etats, au maximum, désignés par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT); et
 - c) par chacun des trois autres Etats, au maximum, désignés par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
2. Dans la désignation des Etats visés aux alinéas b) et c) du paragraphe précédent, il est tenu compte du besoin d'assurer une large représentativité géographique.
3. La durée de la nomination des représentants nommés conformément aux alinéas b) et c) du paragraphe 1 est fixée par les Organisations concernées. La nomination des représentants en fonction à la date de l'entrée en vigueur du présent Protocole pour le dixième Etat partie prend fin au plus tard deux ans après cette date.
4. Les représentants visés au paragraphe 1 adoptent les règles de procédure initiales de l'Autorité de surveillance. L'adoption requiert l'accord de:
 - a) la majorité de tous les représentants; et
 - b) la majorité des représentants nommés en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1.
5. L'Autorité de surveillance peut établir une Commission d'experts composée:
 - a) de personnes proposées par les Etats signataires et les Etats contractants et ayant les qualifications et l'expérience nécessaires, ainsi que
 - b) d'autres experts si nécessaire et la charger d'assister l'Autorité de surveillance dans l'exercice de ses fonctions.
6. Un secrétariat (le Secrétariat) assiste l'Autorité de surveillance dans l'exercice de ses fonctions conformément aux instructions de cette dernière. Le Secrétariat est l'OTIF.
7. Lorsque le Secrétariat n'est plus en mesure ou n'est plus disposé à exercer ses fonctions, l'Autorité de surveillance désigne un autre Secrétariat.
8. Lorsque le Secrétariat considère que le Registre international est pleinement opérationnel, il dépose sans délai un certificat à cette fin auprès du Dépositaire.
9. Le Secrétariat aura la personnalité juridique s'il n'en est pas déjà dotée, et jouit, pour ce qui est de ses fonctions en vertu de la Convention et du présent Protocole, des mêmes exemptions et immunités dont jouissent l'Autorité de surveillance en vertu du paragraphe 3 de l'article 27 de la Convention et le Registre international en vertu du paragraphe 4 de l'article 27 de la Convention.
10. Une mesure de l'Autorité de surveillance qui ne concerne que les intérêts d'un Etat partie ou d'un groupe d'Etats parties est prise si cet Etat partie ou la majorité de ce groupe d'Etats parties approuve également la mesure. Une mesure qui pourrait porter atteinte aux intérêts d'un Etat partie ou d'un groupe d'Etats parties prend effet dans cet Etat partie ou dans ce groupe d'Etats parties si cet Etat partie ou la majorité de ce groupe d'Etats parties approuve également la mesure.
11. Le premier Conservateur sera nommé pour une période non inférieure à cinq ans mais n'excédant pas dix ans. Par la suite, le Conservateur sera nommé ou reconduit dans ses fonctions pour des périodes successives n'excédant pas chacune dix ans.

Article XIII

Désignation des points d'entrée

1. Un Etat contractant peut à tout moment désigner, dans une déclaration, un ou plusieurs organismes qui seront le ou les points d'entrée chargés, exclusivement ou non, de la transmission au Registre international des informations requises pour l'inscription, à l'exception de l'inscription d'un avis de garantie nationale ou d'un droit ou d'une garantie visés à l'article 40 de la Convention, constitués selon les lois d'un autre Etat. Les divers points d'entrée fonctionnent au moins pendant les horaires de travail en vigueur dans les territoires respectifs.
2. Une désignation faite en vertu du paragraphe précédent peut permettre, mais n'impose pas, l'utilisation d'un ou de plusieurs points d'entrée désignés pour les informations requises pour l'inscription des avis de vente.

Article XIV

Identification du matériel roulant ferroviaire aux fins de l'inscription

1. Aux fins de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 18 de la Convention, le règlement établit un système pour l'attribution par le Conservateur de numéros d'identification qui permettent l'individualisation des éléments de matériel roulant ferroviaire. Le numéro d'identification est:
 - a) fixé sur l'élément de matériel roulant ferroviaire;

- b) associé dans le Registre international au nom du constructeur et au numéro d'identification attribué par le constructeur à l'élément et fixé sur cet élément; ou
- c) associé dans le Registre international à un numéro d'identification national ou régional fixé à l'élément.

2. Aux fins du paragraphe précédent, un Etat contractant peut, dans une déclaration, indiquer le système de numéro d'identification national ou régional qui sera utilisé à l'égard d'éléments de matériel roulant ferroviaire grevés d'une garantie internationale qui est créée ou prévue ou que l'on entend créer ou prévoir par un contrat conclu par un débiteur situé dans cet Etat contractant au moment de la conclusion de ce contrat. Un tel système de numéro d'identification national ou régional garantit, sous réserve d'un accord conclu entre l'Autorité de surveillance et l'Etat contractant qui fait la déclaration, l'individualisation de chaque élément de matériel roulant ferroviaire auquel le système s'applique.

3. Une déclaration d'un Etat contractant conformément au paragraphe précédent comprend des informations détaillées sur le fonctionnement du système d'identification national ou régional.

4. Pour être valable, une inscription relative à un élément de matériel roulant ferroviaire pour lequel une déclaration conformément au paragraphe 2 a été faite, précise tous les numéros d'identification nationaux ou régionaux qui ont été attribués à l'élément depuis l'entrée en vigueur du présent Protocole en vertu du paragraphe 1 de l'article XXIII ainsi que la durée pendant laquelle chaque numéro a été attribué à cet élément.

Article XV

Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre

1. Aux fins du paragraphe 6 de l'article 19 de la Convention, les critères de consultation du Registre international sont établis par le règlement.

2. Aux fins du paragraphe 2 de l'article 25 de la Convention et dans les circonstances qui y sont décrites, le titulaire d'une garantie internationale future inscrite ou d'une cession future inscrite d'une garantie internationale doit prendre les mesures à sa disposition pour donner mainlevée de l'inscription dans les dix jours à compter de la réception de la demande prévue audit paragraphe.

3. Lorsqu'une subordination a été inscrite et que le débiteur a exécuté ses obligations à l'égard du bénéficiaire de la subordination, le bénéficiaire donne mainlevée de l'inscription au plus tard dix jours après que la demande écrite de la partie subordonnée a été remise ou reçue à l'adresse du bénéficiaire indiquée dans l'inscription.

4. Le Conservateur exerce et administre vingt-quatre heures sur vingt-quatre les fonctions centralisées du Registre international.

5. Le montant de la responsabilité du Conservateur en vertu du paragraphe 1 de l'article 28 de la Convention pour les dommages causés ne pourra dépasser la valeur du matériel roulant ferroviaire auquel la perte se rapporte. Nonobstant la phrase qui précède, la responsabilité du Conservateur n'excède pas un montant de cinq millions de Droits de Tirage Spéciaux au cours d'une année calendaire, ou un montant supérieur, fixé conformément à la méthode déterminée périodiquement par l'Autorité de surveillance par le règlement.

6. Le paragraphe précédent ne limite pas la responsabilité du Conservateur pour les dommages causés par la faute inexcusable ou intentionnelle du Conservateur, de ses responsables ou employés.

7. Le montant de l'assurance ou de la garantie financière visées au paragraphe 4 de l'article 28 de la Convention ne pourra pas être inférieur au montant déterminé par l'Autorité de surveillance comme étant approprié, compte tenu du risque de mise en cause de la responsabilité du Conservateur.

8. Aucune disposition de la Convention ne fait obstacle à ce que le Conservateur contracte une assurance ou se procure une garantie financière couvrant les événements dont ne répond pas le Conservateur en vertu de l'article 28 de la Convention.

Article XVI

Structure tarifaire du Registre international

1. L'Autorité de surveillance fixe et peut revoir périodiquement la structure tarifaire concernant les inscriptions, les consultations et les autres services que le Registre international peut fournir, conformément à son règlement.

2. Les tarifs visés au paragraphe précédent sont fixés de manière à couvrir, autant que nécessaire, les coûts raisonnables d'établissement, de mise en œuvre et de fonctionnement du Registre international ainsi que les frais raisonnables du Secrétariat liés à l'exercice de ses fonctions. Rien dans le présent paragraphe n'empêche le Conservateur, dans le fonctionnement du Registre international, de réaliser un profit raisonnable.

Article XVII

Avis de vente

Le règlement permet l'inscription au Registre international d'avis de vente de matériel roulant ferroviaire. Les dispositions du présent Chapitre et du Chapitre V de la Convention s'appliquent, pour autant qu'elles sont pertinentes, à ces inscriptions. Néanmoins, toute inscription et toute consultation ou certificat concernant un avis de vente est faite ou émis à des fins d'information seulement et ne porte pas atteinte aux droits de toute personne, et est dépourvue de tout autre effet, en vertu de la Convention et du présent Protocole.

Chapitre IV – Compétence

Article XVIII

Renonciation à l'immunité de juridiction

1. Sous réserve du paragraphe 2, la renonciation à l'immunité de juridiction au regard des tribunaux visés à l'article 42 ou 43 de la Convention ou en ce qui concerne les voies d'exécution des droits et des garanties portant sur un matériel roulant ferroviaire en vertu de la Convention, a force obligatoire et, si les autres conditions d'attribution de compétence ou d'exécution sont réunies, est attributive de compétence et permet d'avoir recours aux mesures d'exécution, selon le cas.
2. Une renonciation en vertu du paragraphe précédent doit être faite dans un écrit contenant une description du matériel roulant ferroviaire telle que précisée au paragraphe 1 de l'article V du présent Protocole.

Chapitre V – Relations avec d'autres Conventions

Article XIX

Relations avec la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international

En cas de divergence, la Convention l'emporte sur la *Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international*, signée à Ottawa le 28 mai 1988.

Article XX

Relations avec la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

En cas de divergence, la Convention l'emporte sur la *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999*.

Chapitre VI – Dispositions finales

Article XXI

Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à Luxembourg le 23 février 2007 à la signature des Etats participant à la Conférence diplomatique pour l'adoption d'un Protocole ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, tenue à Luxembourg du 12 au 23 février 2007. Après le 23 février 2007, le présent Protocole sera ouvert à la signature de tous les Etats au siège d'UNIDROIT à Rome, jusqu'à ce qu'il entre en vigueur conformément à l'article XXIII.
2. Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les Etats qui l'ont signé.
3. Un Etat qui ne signe pas le présent Protocole peut y adhérer par la suite.
4. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Dépositaire.
5. Un Etat ne peut devenir partie au présent Protocole que s'il est ou devient également partie à la Convention.

Article XXII

Organisations régionales d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des Etats souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par le présent Protocole peut elle aussi signer, accepter et approuver le présent Protocole ou y adhérer. En pareil cas, l'organisation régionale d'intégration économique aura les mêmes droits et obligations qu'un Etat contractant, dans la mesure où cette organisation a compétence sur des matières régies par le présent Protocole. Lorsque le nombre d'Etats contractants est pertinent dans le présent Protocole, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme Etat contractant en plus de ses Etats membres qui sont des Etats contractants.
2. Au moment de la signature, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique présente au Dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par le présent Protocole pour lesquelles ses Etats membres ont délégué leur compétence à cette organisation. L'organisation régionale d'intégration économique doit informer sans retard le Dépositaire de toute modification intervenue dans la délégation de compétence, y compris de nouvelles délégations de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.
3. Toute référence à «Etat contractant», «Etats contractants», «Etat partie» ou «Etats parties» dans le présent Protocole s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

*Article XXIII***Entrée en vigueur**

1. Le présent Protocole entre en vigueur entre les Etats qui ont déposé les instruments visés à l'alinéa a) à la dernière des deux dates suivantes:
 - a) le premier jour du mois après l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date du dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion; ou
 - b) la date du dépôt par le Secrétariat auprès du Dépositaire, d'un certificat confirmant que le Registre international est pleinement opérationnel.
2. Pour les autres Etats, le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois après la dernière des deux dates suivantes:
 - a) l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion; ou
 - b) la date visée à l'alinéa b) du paragraphe précédent.

*Article XXIV***Unités territoriales**

1. Si un Etat contractant comprend des unités territoriales dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par le présent Protocole, il peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, que le présent Protocole s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles, et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.
2. Une telle déclaration doit être notifiée au Dépositaire et indiquer expressément les unités territoriales auxquelles le présent Protocole s'applique.
3. Si un Etat contractant n'a pas fait de déclaration en vertu du paragraphe 1, le Protocole s'applique à toutes les unités territoriales de cet Etat.
4. Lorsqu'un Etat contractant étend l'application du présent Protocole à une ou plusieurs de ses unités territoriales, les déclarations autorisées par le présent Protocole peuvent être faites à l'égard de chacune desdites unités territoriales et les déclarations faites à l'égard de l'une d'elles peuvent différer de celles qui sont faites à l'égard d'une autre unité territoriale.
5. Si, conformément à une déclaration faite en vertu du paragraphe 1, le Protocole s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat contractant:
 - a) le débiteur sera considéré comme étant situé dans un Etat contractant seulement s'il est constitué en vertu d'une loi en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent, ou s'il a son siège statutaire, son administration centrale, son établissement ou sa résidence habituelle dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent;
 - b) toute référence à la situation du matériel roulant ferroviaire dans un Etat contractant vise la situation du matériel roulant ferroviaire dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent; et
 - c) toute référence aux autorités administratives dans cet Etat contractant sera comprise comme visant les autorités administratives compétentes dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent.

*Article XXV***Matériel roulant ferroviaire affecté au service public**

1. Un Etat contractant peut déclarer à tout moment qu'il continuera d'appliquer, dans la mesure précisée dans sa déclaration, ses règles de droit en vigueur à ce moment, qui interdisent, suspendent ou réglementent l'exercice sur son territoire des mesures visées au Chapitre III de la Convention et aux articles VII à IX du présent Protocole, concernant le matériel roulant ferroviaire habituellement utilisé pour fournir un service d'importance publique («matériel roulant ferroviaire affecté au service public»), tel que précisé dans sa déclaration notifiée au Dépositaire.
2. Toute personne, y compris une autorité gouvernementale ou publique, qui, en vertu des règles de droit d'un Etat contractant qui fait une déclaration en vertu du paragraphe précédent, exerce son droit de prendre ou de conférer la possession, l'utilisation ou le contrôle de tout matériel roulant ferroviaire affecté au service public, préserve et entretient ce matériel dès qu'elle exerce ce droit jusqu'au moment où le créancier recouvre la possession, l'utilisation ou le contrôle du matériel.
3. Au cours de la période indiquée au paragraphe précédent, la personne visée dans ce paragraphe fait ou assure au créancier un paiement égal au plus élevé des deux montants suivants:
 - a) le montant que cette personne est tenue de payer en vertu des règles de droit de l'Etat contractant qui fait la déclaration; ou
 - b) le loyer de marché d'un tel matériel roulant ferroviaire.

Le premier paiement est effectué dans un délai de dix jours à compter de la date d'exercice de ce droit et les paiements ultérieurs sont effectués le premier jour de chaque mois qui suit. Au cas où, pour un mois donné, le montant payable est supérieur au montant dû par le débiteur au créancier, l'excédent est payé aux autres créanciers selon leur rang et à hauteur de leurs créances, et ensuite au débiteur.

4. Un Etat contractant dont les règles de droit ne prévoient pas les obligations visées aux paragraphes 2 et 3 peut, dans la mesure indiquée dans une déclaration distincte notifiée au Dépositaire, déclarer qu'il n'appliquera pas ces paragraphes au matériel roulant ferroviaire désigné dans sa déclaration. Rien dans le présent paragraphe ne fait obstacle à ce qu'une personne convienne avec le créancier qu'elle exécutera les obligations visées aux paragraphes 2 ou 3, ni ne porte atteinte à l'exécution de tout accord ainsi conclu.
5. Une déclaration initiale ou subséquente faite en vertu du présent article par un Etat contractant ne porte pas atteinte aux droits et garanties des créanciers nés d'un contrat conclu avant la date de la réception de la déclaration par le Dépositaire.
6. L'Etat contractant qui fait une déclaration conformément au présent article tient compte de la protection des intérêts des créanciers et de l'effet de la déclaration sur la disponibilité du crédit.

Article XXVI

Dispositions transitoires

S'agissant de matériel roulant ferroviaire, l'article 60 de la Convention est modifié comme suit:

- a) ajouter après «situé», à l'alinéa a) du paragraphe 2, les mots «au moment où le droit ou la garantie est né ou créé»;
- b) remplacer le paragraphe 3 par le texte suivant:

«3. Dans sa déclaration faite en vertu du paragraphe 1, un Etat contractant peut préciser une date fixée au plus tôt trois ans et au plus tard dix ans à compter de la date de prise d'effet de la déclaration, à partir de laquelle les articles 29, 35 et 36 de la présente Convention telle que modifiée ou complétée par le Protocole deviendront applicables, pour autant et dans la mesure précisée dans la déclaration, aux droits et garanties préexistants nés en vertu d'un contrat conclu lorsque le débiteur était situé dans cet Etat. Toute priorité du droit ou de la garantie en vertu du droit de cet Etat, le cas échéant, est préservée si le droit ou la garantie est inscrit au Registre international avant l'expiration de la période précisée dans la déclaration, qu'un autre droit ou une autre garantie ait ou non été précédemment inscrit.»

Article XXVII

Déclarations portant sur certaines dispositions

1. Un Etat contractant peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion, qu'il appliquera l'article VI ou l'article X, ou les deux.
2. Un Etat contractant peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion, qu'il appliquera en tout ou en partie l'article VIII. S'il fait cette déclaration, il doit indiquer le délai prescrit par le paragraphe 2 de l'article VIII.
3. Un Etat contractant peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion, qu'il appliquera intégralement la Variante A, B ou C de l'article IX et, s'il fait cette déclaration, il doit indiquer les types de procédures d'insolvabilité éventuelles auxquelles s'applique cette Variante. Un Etat contractant qui fait une déclaration en vertu du présent paragraphe doit indiquer le délai prescrit par l'article IX en vertu du paragraphe 4 de la Variante A, du paragraphe 3 de la Variante B ou des paragraphes 5 et 15 de la Variante C, selon le cas.
4. Les tribunaux des Etats contractants appliquent l'article IX conformément à la déclaration faite par l'Etat contractant qui est le ressort principal de l'insolvabilité.

Article XXVIII

Réserves et déclarations

1. Aucune réserve ne peut être faite au présent Protocole, mais des déclarations autorisées par les articles XIII, XIV, XXIV, XXV, XXVII, XXIX et XXX peuvent être faites conformément à ces dispositions.
2. Toute déclaration ou déclaration subséquente ou tout retrait d'une déclaration faite en vertu du présent Protocole est notifiée par écrit au Dépositaire.

Article XXIX

Déclarations en vertu de la Convention

1. Les déclarations faites en vertu de la Convention, y compris celles faites en vertu des articles 39, 40, 50, 53, 54, 55, 57, 58 et 60, sont réputées avoir également été faites en vertu du présent Protocole, sauf disposition contraire.

2. Aux fins du paragraphe 1 de l'article 50 de la Convention, une «transaction interne» désigne également, concernant un matériel roulant ferroviaire, une transaction d'un type énuméré aux alinéas a) à c) du paragraphe 2 de l'article 2 de la Convention lorsque le matériel en question ne peut être utilisé, dans le cadre d'une utilisation normale, que dans un seul système ferroviaire à l'intérieur de l'Etat contractant concerné, en raison de l'écartement ou d'autres éléments de construction d'un tel matériel roulant ferroviaire.

Article XXX

Déclarations subséquentes

1. Un Etat partie peut faire une déclaration subséquente, à l'exception d'une déclaration faite conformément à l'article XXIX en vertu de l'article 60 de la Convention, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat, par une notification à cet effet au Dépositaire.
2. Une telle déclaration subséquente prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de réception de la notification par le Dépositaire. Lorsqu'une période plus longue pour la prise d'effet de la déclaration est précisée dans la notification, la déclaration prend effet à l'expiration de la période plus longue ainsi précisée après réception de la notification par le Dépositaire.
3. Nonobstant les paragraphes précédents, le présent Protocole continue de s'appliquer, comme si une telle déclaration subséquente n'avait pas été faite, à l'égard de tous les droits et garanties nés avant la date de prise d'effet d'une telle déclaration subséquente.

Article XXXI

Retrait des déclarations

1. Tout Etat partie qui a fait une déclaration en vertu du présent Protocole, à l'exception d'une déclaration faite conformément à l'article XXIX en vertu de l'article 60 de la Convention, peut à tout moment la retirer par une notification à cet effet au Dépositaire. Un tel retrait prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de réception de la notification par le Dépositaire.
2. Nonobstant le paragraphe précédent, le présent Protocole continue de s'appliquer, comme si un tel retrait n'avait pas été fait, à l'égard de tous les droits et garanties nés avant la date de prise d'effet d'un tel retrait.

Article XXXII

Dénonciations

1. Tout Etat partie peut dénoncer le présent Protocole par une notification adressée par écrit au Dépositaire.
2. Une telle dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date de réception de la notification par le Dépositaire.
3. Nonobstant les paragraphes précédents, le présent Protocole continue de s'appliquer, comme si une telle dénonciation n'avait pas été faite, à l'égard de tous les droits et garanties nés avant la date de prise d'effet d'une telle dénonciation.

Article XXXIII

Conférences d'évaluation, amendements et questions connexes

1. Le Dépositaire, en consultation avec l'Autorité de surveillance, prépare chaque année ou à tout autre intervalle pertinent, des rapports à l'intention des Etats parties concernant la manière dont fonctionne en pratique le régime international établi dans la Convention telle qu'amendée par le présent Protocole. En préparant de tels rapports, le Dépositaire tient compte des rapports de l'Autorité de surveillance concernant le fonctionnement du système international d'inscription.
2. A la demande d'au moins vingt-cinq pour cent des Etats parties, des Conférences d'évaluation des Etats parties sont organisées de temps à autre par le Dépositaire en consultation avec l'Autorité de surveillance pour examiner:
 - a) l'application pratique de la Convention telle qu'amendée par le présent Protocole et la mesure dans laquelle elle facilite effectivement le financement garanti par un actif et le crédit-bail des biens relevant de son champ d'application;
 - b) l'interprétation judiciaire et l'application des dispositions du présent Protocole, ainsi que du règlement;
 - c) le fonctionnement du système international d'inscription, les activités du Conservateur et la supervision de celui-ci par l'Autorité de surveillance, sur la base des rapports soumis par l'Autorité de surveillance; et
 - d) l'opportunité d'apporter des modifications au présent Protocole ou aux dispositions concernant le Registre international.
3. Tout amendement au présent Protocole doit être approuvé à la majorité des deux tiers au moins des Etats parties participant à la Conférence visée au paragraphe précédent et entre ensuite en vigueur à l'égard des Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé ledit amendement, après sa ratification, son acceptation ou son approbation par quatre Etats conformément aux dispositions de l'article XXIII relatives à son entrée en vigueur.

Article XXXIV

Le Dépositaire et ses fonctions

1. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès d'UNIDROIT, ci-après dénommé le Dépositaire.
2. Le Dépositaire:
 - a) informe tous les Etats contractants:
 - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;
 - ii) de la date du dépôt du certificat visé à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article XXIII;
 - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iv) de toute déclaration effectuée en vertu du présent Protocole, ainsi que de la date de cette déclaration;
 - v) du retrait ou de l'amendement de toute déclaration, ainsi que de la date de ce retrait ou de cet amendement;
 - vi) de la notification de toute dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date de cette dénonciation et de la date à laquelle elle prend effet;
 - b) transmet des copies certifiées du présent Protocole à tous les Etats contractants;
 - c) fournit à l'Autorité de surveillance et au Conservateur copie de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, les informe de la date de leur dépôt, de toute déclaration ou retrait ou amendement d'une déclaration et de toute notification de dénonciation, et les informe de la date de cette notification, afin que les informations qui y sont contenues puissent être aisément et totalement disponibles; et
 - d) s'acquitte des autres fonctions usuelles des dépositaires.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Luxembourg, le vingt-trois février de l'an deux mille sept, en un seul exemplaire dont les textes français, allemand et anglais, feront également foi, à l'issue de la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité du Président de la Conférence, dans la période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date du présent Acte, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux.