



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 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

Date de dépôt : 04-07-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 16-11-2011

Liste des documents

| Date | Description | Nom du document | Page |
|-------------|---|------------------------|-------------|
| 16-01-2012 | Résumé du dossier | Résumé | <u>3</u> |
| 04-07-2011 | Déposé | 6303/00 | <u>5</u> |
| 16-11-2011 | Avis du Conseil d'Etat (15.11.2011) | 6303/01 | <u>29</u> |
| 30-11-2011 | Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz | 6303/02 | <u>32</u> |
| 13-12-2011 | Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°11 Une demande de dispense du second vote a été introduite | 6303 | <u>37</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) | 6303/03 | <u>40</u> |
| 30-11-2011 | Commission du Développement durable Procès verbal (10) de la reunion du 30 novembre 2011 | 10 | <u>43</u> |
| 24-11-2011 | Commission du Développement durable Procès verbal (08) de la reunion du 24 novembre 2011 | 08 | <u>65</u> |
| 19-07-2011 | Commission du Développement durable Procès verbal (45) de la reunion du 19 juillet 2011 | 45 | <u>98</u> |
| 27-12-2011 | Publié au Mémorial A n°271 en page 4866 | 6303 | <u>121</u> |

Résumé

6303

Le projet de loi 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 la Communauté européenne 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% de tout le trafic aérien européen et 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, avaient décidé de lancer, en juillet 2006, une étude de faisabilité d'un FAB dans l'espace aérien de ces pays. Ce projet impliquait les autorités civiles et militaires et les fournisseurs de services de navigation aérienne. Cette étude a livré ses conclusions fin 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 FAB « Europe centrale » (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.

6303/00

N° 6303

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

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

* * *

(Dépôt: le 4.7.2011)

SOMMAIRE:

| | <i>page</i> |
|---|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (22.6.2011)..... | 1 |
| 2) Texte du projet de loi..... | 2 |
| 3) Exposé des motifs..... | 2 |
| 4) 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..... | 5 |

*

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 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.

Château de Berg, le 22 juin 2011

Le Ministre des Affaires étrangères,
Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Est approuvé le 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.

*

EXPOSE DES MOTIFS

De prime abord, il s'avère utile de mentionner que le traité dont question est basé avant tout sur le concept de FAB (*Functional Airspace Block – bloc d'espace aérien fonctionnel*) qui est un concept consistant 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.

Le premier paquet législatif pour la réalisation du „*Ciel Unique Européen*“ a été adopté en 2004. Les Etats membres de la Communauté européenne 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. En particulier, la définition des routes et la fourniture des services ne seraient plus contraintes par les frontières nationales.

Le second paquet du „*Ciel Unique Européen*“ renforce le concept des FAB et prévoit leur mise en oeuvre 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).

Avec un espace aérien accueillant 55% de tout le trafic aérien européen, le projet FABEC lancé par l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, est de loin le plus important de ces projets. Sa position géographique en fait la clé charnière dans la future réorganisation de l'espace aérien et de la gestion du trafic aérien en Europe.

La moitié de tous les vols en Europe passent par cette région, au coeur du continent européen. L'Espace aérien de cette région se caractérise par des trafics aériens civils et militaires étroitement entrelacés et des volumes de trafic en croissance.

Les experts ont calculé qu'en 2018, le nombre des vols civils et militaires dans ces six pays devrait avoir cru de près de 50%.

Le règlement (CE) No 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen („règlement sur l'espace aérien“) stipule en son article 5 paragraphe 1 que:

„En vue de permettre une capacité et une efficacité maximales du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen et de maintenir un niveau élevé de sécurité, l'espace aérien supérieur est reconfiguré en blocs d'espace aériens.“

Le règlement (CE) No 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) No 549/2004, (CE) No 550/2004, (CE) No 551/2004 et (CE) No 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen apporte l'amendement suivant:

„Au plus tard le 4 décembre 2012, les Etats membres prennent toutes les mesures nécessaires à la mise en oeuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels afin d'atteindre la capacité et l'efficacité nécessaires du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement. Les Etats membres coopèrent entre eux dans toute la mesure du possible, en particulier les Etats membres créant des blocs d'espace aérien fonctionnels voisins, afin de se conformer à cette disposition. Le cas échéant, la coopération peut également s'étendre aux pays tiers prenant part aux blocs d'espace aérien fonctionnels.“

L'espace aérien relevant de la responsabilité des Etats suivants: Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse (ci-après dénommés „les six Etats“) est l'une des zones de circulation aérienne les plus complexes d'Europe.

La gestion du trafic aérien (ATM – *Air Traffic Management*) d'avantage intégrée constitue une étape essentielle pour répondre aux futurs besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone.

Un bloc d'espace aérien fonctionnel (FAB – *Functional Airspace Block*) offre un moyen important d'optimiser l'exploitation de l'espace aérien, eu égard à la circulation aérienne civile et militaire effective, indépendamment des frontières nationales existantes. Un FAB se justifie par la valeur ajoutée globale qu'il apporte, notamment l'utilisation optimale des ressources financières, techniques, environnementales et humaines.

Par la suite, les six Etats ont étudié, dans le cadre de l'initiative „*Ciel unique européen*“ (SES – *Single European Sky*), la faisabilité générale d'un bloc d'espace aérien fonctionnel.

Les représentants civils et militaires des six Etats et les prestataires militaires et civils de services de navigation aérienne, à savoir l'Administration de la navigation aérienne, Belgocontrol, la Deutsche Flugsicherung, Direction des services de la navigation aérienne, Luchtverkeersleiding Nederland, le centre EUROCONTROL de Maastricht et Skyguide, ont décidé d'engager une étude de faisabilité sur un FAB „Europe centrale“ (ci-après dénommé „FABEC“) englobant l'espace aérien relevant de la responsabilité des six Etats. Cette étude de faisabilité, menée par les prestataires de services de navigation aérienne, a été présentée en date du 26 juin 2008 et adoptée ensuite par les six Etats.

Par une déclaration commune d'intention, les représentants civils et militaires des gouvernements des six Etats, ci-après dénommés les „*signataires*“, en tenant compte des conclusions de l'étude de faisabilité FABEC et de l'analyse coûts-avantages afférente, ont décidé:

- de préparer conjointement l'édification et la mise en oeuvre d'un FAB englobant l'espace aérien relevant de la responsabilité des six Etats et;
- d'intensifier leurs activités en vue de finaliser un accord-cadre relatif au FABEC, ci-après dénommé „accord FABEC“.

La création et la mise en oeuvre consécutive du FABEC devraient répondre à des objectifs et principes stratégiques clairs, exposés ci-dessous:

- a. Pour réaliser les objectifs ambitieux définis pour les FAB dans le cadre du Ciel unique, le système actuel des services de navigation aérienne (ANS) devrait évoluer, au sein du FABEC, vers un système globalement harmonisé, transparent et progressivement intégré.
- b. L'objectif des Signataires est d'atteindre une performance optimale du système ATM dans l'espace aérien des six Etats. Le terme „*performance*“ porte sur la sécurité, la viabilité environnementale (notamment les émissions gazeuses et les nuisances sonores), la capacité, l'efficacité économique, l'efficacité des vols et l'efficacité des missions militaires (entraînement et opérations).
- c. Pour atteindre cet objectif, les Signataires s'attacheront à instaurer une organisation de l'espace aérien, une gestion de l'espace aérien et un contrôle de la circulation aérienne homogènes au sein du FABEC. L'espace aérien couvert par le FABEC sera perçu comme un continuum par les usagers, grâce à une fourniture de services de navigation aérienne sans solution de continuité.
- d. Le cadre juridique et politico-économique des différents Etats FABEC devrait faciliter, étayer et renforcer cette évolution majeure d'un système à ce jour essentiellement national vers un environnement ANS efficace, performant et orienté clients dans un contexte multilatéral.
- e. Le FABEC devrait suivre un processus d'amélioration continue, de renforcement de la coopération et de défragmentation au niveau de l'espace aérien et du système ATM. L'accord FABEC devrait permettre et faciliter ce processus, qui nécessite l'engagement des Signataires, des ANSPs et des usagers de l'espace aérien.
- f. La souveraineté des six Etats dans leur espace aérien national n'est pas remise en question. Chaque Etat demeure compétent pour les questions telles que la surveillance, la sûreté et les aspects militaires dans son espace aérien national.
- g. Les prérogatives des six Etats dans les domaines de la surveillance, de la sûreté et de la défense aérienne doivent donc être préservées à tout moment et en tout lieu au sein du FABEC.

La définition d'objectifs de performance communs et l'évaluation de leur degré de réalisation fera l'objet d'un processus continu, géré de près par les Etats. Les objectifs définis dans les différents domaines devraient être cohérents en toutes circonstances. Un ensemble convenu d'indicateurs clés de performance devrait être utilisé.

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

- a) Sécurité;
- b) Viabilité environnementale;

- c) Capacité;
- d) Efficacité économique;
- e) Efficacité des vols;
- f) Efficacité des missions militaires.

Le FABEC n'est donc pas seulement faisable, il est nécessaire et offre des potentialités de rentabilité non négligeables dans des domaines très divers comme l'illustrent les exemples avec chiffres à l'appui suivants.

En premier lieu, la sécurité est le domaine de prédilection dans la gestion du trafic aérien. Avec la réalisation du projet FABEC, le haut niveau actuel de sécurité sera maintenu malgré la croissance du volume de trafic aérien.

En deuxième lieu, l'efficacité des vols sera améliorée. La structure du réseau de routes aériennes doit prendre en compte plusieurs besoins. Ceci signifie que les déviations par rapport au „*Grand Cercle*“, qui est la route la plus courte entre deux aéroports, sont inévitables, mais elles doivent être réduites au maximum. Mettre en place le FABEC peut réduire les écarts par rapport à la route directe. On prévoit que grâce à la mise en œuvre du FABEC, le bénéfice maximum en termes de longueur de route en 2018 apportera une réduction de 17,4 km (soit 9,4 miles) par rapport à la situation actuelle.

Par ailleurs, le FABEC rend les vols plus écologiques. L'étude de faisabilité indique un potentiel de réduction de carburant consommé par vol de 72 kg par rapport à la situation actuelle. Ceci est équivalent à une réduction d'émission par vol de 226 kg de CO₂ et de 0,7 kg de NO_x qui allégera par ailleurs les charges environnementales des transporteurs aériens.

D'un point de vue opérationnel, l'intégralité de l'espace aérien relevant de la zone de responsabilité des six Etats devrait être considérée comme un „*continuum*“ dans la zone FABEC. L'organisation de cet espace aérien devrait permettre et faciliter l'optimisation des profils de vol au départ et à destination des principaux aéroports dans la zone FABEC, ou aux abords de celle-ci, de porte à porte, et pour la réalisation efficace des missions militaires.

Les parties signataires entendent oeuvrer conjointement à l'optimisation de l'espace aérien FABEC en vue de permettre une utilisation plus efficace de ce dernier pour répondre aux besoins tant civils que militaires.

Ils envisagent de mettre en place des modalités harmonisées et des procédures communes pour l'établissement et la modification des structures d'espace aérien, en particulier dans les zones transfrontalières, mais aussi dans le but général d'optimiser les courants de trafic aérien civil et militaire à l'échelle du FABEC.

L'établissement d'un cadre réglementaire harmonisé est un levier essentiel de la mise en œuvre réussie du FABEC.

Les parties signataires entendent oeuvrer à l'instauration progressive d'une réglementation technique et opérationnelle harmonisée pour le FABEC, propre à faciliter l'optimisation des performances du FABEC et une exploitation sans solution de continuité.

Ils entendent travailler à l'option privilégiée que constitue la création d'un régime de responsabilité „*sui generis*“ propre au FABEC, devant permettre de dédommager de manière rapide, équitable et adéquate les parties subissant des dommages.

Les parties signataires entendent se concerter avec leurs autorités de surveillance nationales respectives pour définir, conformément à l'article 2 du règlement (CE) No 550/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen („*règlement relatif à la fourniture de services*“), des modalités propres à garantir une supervision harmonisée de la prestation transfrontalière de services. Ces modalités devraient préciser les droits et obligations spécifiques des NSA participant à la supervision.

Enfin il y a lieu d'optimiser la coopération entre les services de la circulation aérienne (ATS) civils et militaires, notamment par des moyens techniques et des procédures harmonisées, dans l'ensemble du FABEC. Dans les Etats où la fourniture des prestations ATS civiles et militaires est déjà intégrée, les modalités en place devraient demeurer inchangées au sein du FABEC.

Les missions militaires et autres missions d'Etat ainsi que le trafic relevant de la circulation aérienne générale (CAG) sont étroitement liés et leur interaction influe sur la performance globale du FABEC.

Les Etats signataires du FABEC entendent veiller à ce que les partenaires sociaux soient tenus informés et consultés par les prestataires de services de navigation aérienne lors de l'avancement des travaux de mise en place du FABEC.

Ils entendent oeuvrer à la définition d'une coordination étroite en vue de l'instauration d'un régime de tarification en route promouvant l'utilisation, par les compagnies aériennes, des meilleures routes possibles. Ils étudieront également la possibilité d'instaurer un taux unitaire unique, pour autant qu'il soit démontré qu'un tel taux améliore la performance globale du FABEC, ainsi qu'un mécanisme de convergence fondé sur des critères convenus.

Les signataires entendent oeuvrer à la conclusion d'un accord FABEC définissant le cadre juridique et réglementaire général requis pour la création puis la mise en oeuvre harmonieuse du FABEC.

L'un des objectifs de cet accord est d'établir un cadre institutionnel des plus souples, qui permette une amélioration permanente de la coopération contractuelle, l'objectif étant de créer des alliances entre prestataires de services ou un prestataire de services intégré au sein du FABEC.

Les procédures de ratification requises dans les différents Etats devraient être lancées immédiatement après la signature de l'accord FABEC, de sorte que la ratification puisse être menée à terme aussi rapidement que possible pour être opérationnel **le 4 décembre 2012** au plus tard.

*

TRAITE

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

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

LES ETATS CONTRACTANTS,

Vu les règlements du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne relatifs au Ciel unique européen, les mesures d'exécution pertinentes, la déclaration des Etats membres sur les questions militaires liées au Ciel unique européen et l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien;

Vu l'étude de faisabilité du bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ (*Functional Airspace Block Europe Central*, FABEC) du 18 septembre 2008;

Vu la déclaration commune d'intention portant sur la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ du 18 novembre 2008;

Considérant que l'espace aérien au-dessus du territoire des Etats contractants du FABEC et celui sous leur responsabilité constituent une des zones de trafic aérien les plus complexes d'Europe;

Considérant qu'une approche plus intégrée de la gestion du trafic aérien constitue une étape essentielle pour répondre aux besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone;

Considérant qu'une coopération étroite entre prestataires de services de navigation aérienne répond aux besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone;

Considérant que la création du FABEC implique nécessairement l'amélioration et l'augmentation de la fourniture de services de navigation aérienne transfrontaliers;

Considérant l'esprit de culture juste prônée par la législation internationale et européenne;

Attendu qu'en créant le FABEC indépendamment des frontières existantes, les Etats contractants visent à atteindre un niveau optimal de capacité, d'efficacité et d'efficience du réseau de gestion du trafic aérien tout en maintenant un haut niveau de sécurité;

Convaincus de la valeur ajoutée par la création du FABEC dans le domaine du développement durable;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Chapitre I: Principes généraux

Article 1

Définitions

A moins qu'il n'en soit disposé autrement, les termes utilisés dans le présent Traité ont la signification qui leur est attribuée par les définitions applicables issues des règlements relatifs au Ciel unique européen en vigueur dans les Etats contractants. Aux fins du présent Traité:

- a) „Traité“ désigne le présent Traité et tout amendement qui pourrait y être apporté, à moins qu'il n'en soit disposé autrement;
- b) „espace aérien concerné“ désigne l'espace aérien au-dessus du territoire des Etats contractants et celui sous leur responsabilité conformément aux règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), tel qu'il est défini à l'article 3 du présent Traité;
- c) „Convention de Chicago“ désigne la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut:
 - tout amendement ratifié par les Etats contractants et appliqué en vertu de l'article 94 a) de la Convention de Chicago, et
 - toute Annexe ou tout amendement adoptés en vertu de l'article 90 de la Convention de Chicago, pour autant que les normes internationales visées à l'article 37 de la Convention de Chicago et contenues dans une telle Annexe ou un tel amendement soient en vigueur dans l'ensemble des Etats contractants;
- d) „zone transfrontalière“ désigne l'espace aérien au-dessus de frontières internationales et réservé à l'usage exclusif d'usagers spécifiques pendant une période déterminée;
- e) „bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ (FABEC)“ désigne le bloc d'espace aérien fonctionnel établi par les Etats contractants en vertu du présent Traité;
- f) „circulation aérienne opérationnelle¹“ désigne les vols qui ne sont pas exécutés conformément aux dispositions réglementant la circulation aérienne générale et pour lesquels des règles et procédures ont été arrêtées par les autorités nationales compétentes. Peuvent être considérés comme relevant de la circulation aérienne opérationnelle, certains vols civils tels que les vols d'essai dont les besoins opérationnels nécessitent certains écarts à la réglementation de l'OACI;
- g) „aéronefs d'Etat“: les avions utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme avions d'Etat;
- h) „service de contrôle tactique“ désigne la fourniture, par les militaires, de services à la circulation aérienne opérationnelle dans le but de permettre l'accomplissement de la mission assignée et d'assurer le maintien, à tout moment, d'une séparation suffisante entre les avions;
- i) „territoire“ désigne les régions terrestres et les eaux territoriales adjacentes qui, en vertu du droit international, relèvent de la souveraineté d'un Etat contractant.

¹ En Suisse „circulation opérationnelle militaire“; en France „circulation aérienne militaire“.

*Article 2***Objet du présent Traité**

- (1) Le présent Traité établit le FABEC et, pour en assurer la gouvernance, le Conseil du FABEC.
- (2) Le présent Traité ne porte pas création d'une organisation internationale jouissant de la personnalité juridique internationale.
- (3) Le présent Traité définit les conditions générales et la gouvernance dans le cadre desquelles les Etats contractants doivent assurer la gestion du trafic aérien et la fourniture de services de navigation aérienne dans l'espace aérien concerné.
- (4) Le présent Traité définit le cadre au sein duquel doivent être établis les arrangements techniques et opérationnels spécifiques couvrant les domaines d'intervention des prestataires de services de navigation aérienne.

*Article 3***Champ d'application géographique**

- (1) Le présent Traité s'applique à l'espace aérien concerné, qui comprend les régions d'information de vol (FIR) et les régions supérieures d'information de vol (UIR) suivantes de l'Europe continentale:
 - a) FIR Bremen;
 - b) FIR Langen;
 - c) FIR München;
 - d) UIR Hannover;
 - e) UIR Rhein;
 - f) FIR/UIR Bruxelles;
 - g) FIR Bordeaux;
 - h) FIR Brest;
 - i) FIR Marseille;
 - j) FIR Paris;
 - k) FIR Reims;
 - l) UIR France;
 - m) FIR Amsterdam;
 - n) FIR/UIR Switzerland.
- (2) Pour la République française, le présent Traité s'applique uniquement aux départements européens de la République française.
- (3) Pour le Royaume des Pays-Bas, le présent Traité s'applique uniquement à la partie du Royaume des Pays-Bas située en Europe.

*Article 4***Souveraineté**

- (1) Lorsqu'une FIR ou une UIR s'étend à l'intérieur de l'espace aérien au-dessus du territoire d'un autre Etat contractant, la souveraineté de l'Etat contractant concerné en relation avec cette portion d'espace aérien au-dessus de son territoire n'est pas affectée.
- (2) Les dispositions du présent Traité s'appliquent sans préjudice des compétences des Etats contractants qui relèvent de la sûreté et des intérêts militaires.

*Article 5****Aéronefs d'Etat***

- (1) Sauf convention ou législation contraire, l'article 3 c) de la Convention de Chicago reste pleinement applicable aux aéronefs d'Etat.
- (2) Les Etats contractants s'efforcent d'établir une procédure simplifiée de délivrance d'autorisations diplomatiques ou spéciales pour les activités d'entraînement militaires menées dans l'espace aérien concerné.

*Article 6****Objectif du FABEC***

Le FABEC a pour objectif d'atteindre une performance optimale dans les domaines liés à la sécurité, au développement durable, à la capacité, à l'efficacité économique, à l'efficacité des vols et à l'efficacité des missions militaires en organisant l'espace aérien et la gestion du trafic aérien, indépendamment des frontières existantes, dans l'espace aérien concerné.

*Article 7****Engagements des Etats contractants***

- (1) Afin d'atteindre l'objectif du FABEC, les Etats contractants s'engagent à coopérer et à prendre les mesures appropriées, conformément à leurs procédures nationales, en particulier dans les domaines suivants:
 - a) l'espace aérien;
 - b) l'harmonisation des règles et des procédures;
 - c) la fourniture de services de navigation aérienne;
 - d) la coopération civile-militaire;
 - e) les redevances;
 - f) la surveillance;
 - g) la performance;
 - h) la gouvernance.
- (2) Les Etats contractants mettent en oeuvre les décisions prises par le Conseil du FABEC et s'engagent à établir à l'échelon national les règles et procédures nécessaires.
- (3) Les Etats contractants veillent à la mise en oeuvre du présent Traité.

Chapitre II: Espace aérien*Article 8****Espace aérien du FABEC***

- (1) Les Etats contractants assurent conjointement l'organisation et la gestion d'un espace aérien formant un continuum ainsi que la gestion coordonnée des courants de trafic aérien et de la capacité, en tenant dûment compte des processus de concertation à l'échelon international, indépendamment des frontières existantes.
- (2) Les Etats contractants assurent en particulier:
 - a) l'élaboration d'une politique commune en matière d'espace aérien, en étroite coopération entre autorités civiles et militaires;
 - b) la conception de la structure de l'espace aérien concerné afin de favoriser la défragmentation et la sectorisation dynamique;

- c) l'examen des modifications de l'espace aérien concerné ayant un impact sur la performance à l'échelle du FABEC;
- d) la coordination avec EUROCONTROL;
- e) la consultation des usagers de l'espace aérien, conjointement si nécessaire;
- f) l'établissement coordonné de zones transfrontalières.

Article 9

Gestion souple de l'espace aérien

- (1) Les Etats contractants coopèrent aux niveaux juridique, opérationnel et technique en vue de l'application efficace et cohérente du concept de gestion souple de l'espace aérien, en tenant compte des exigences tant civiles que militaires.
- (2) Les Etats contractants veillent à ce que des accords et procédures communs soient établis entre prestataires civils et militaires de services de la circulation aérienne.
- (3) Les Etats contractants veillent à ce que leurs autorités civiles et militaires coordonnent la gestion de l'espace aérien au niveau stratégique.
- (4) Les Etats contractants veillent à ce qu'une fonction commune de gestion de l'espace aérien soit établie entre prestataires civils et militaires de services de la circulation aérienne au niveau pré tactique.
- (5) Les Etats contractants veillent à ce qu'une coordination entre les unités du service de la circulation aérienne et les unités de contrôle militaires soit assurée au niveau tactique.

Chapitre III: *Harmonisation*

Article 10

Harmonisation des règles et des procédures

- (1) Les Etats contractants s'engagent à harmoniser leurs règles matérielles et procédures en rapport avec le FABEC.
- (2) A cette fin, les Etats contractants se consultent mutuellement à intervalles réguliers en vue de relever et d'éliminer les différences entre leurs réglementations respectives.
- (3) Les Etats contractants veillent à ce que les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné développent et mettent en oeuvre un système global commun de gestion de la sécurité.
- (4) Les Etats contractants coordonnent la classification des différentes portions de l'espace aérien concerné conformément aux spécifications européennes et veillent à réduire les différences de pratiques qui existent entre eux.

Chapitre IV: *Fourniture de services de navigation aérienne*

Article 11

Services de navigation aérienne

Les Etats contractants assurent la fourniture des services de navigation aérienne suivants:

- a) les services de la circulation aérienne;
- b) les services de communication, de navigation et de surveillance;

- c) les services d'information aéronautique;
- d) les services météorologiques.

Article 12

Services de la circulation aérienne

- (1) Les Etats contractants désignent conjointement, au moyen d'un instrument commun, les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné.
- (2) Les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné sont, s'ils n'ont pas été désignés conformément au paragraphe 1, désignés conjointement par les Etats contractants sur notification de l'Etat contractant concerné dès lors qu'ils fournissent seulement l'un ou plusieurs des services suivants:
 - a) des services d'information de vol d'aérodrome;
 - b) des services de la circulation aérienne limités à une zone de contrôle d'aérodrome;
 - c) des services de la circulation aérienne sous surveillance militaire.
- (3) Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent sans préjudice des arrangements ou des accords relatifs à la fourniture de services de la circulation aérienne entre Etats contractants ou entre tout Etat contractant et une tierce partie et antérieurs à l'entrée en vigueur du présent Traité.
- (4) Les Etats contractants s'informent mutuellement des droits et obligations applicables au niveau national aux prestataires de services de la circulation aérienne désignés ainsi que de toute modification de leur certification ou de leur statut juridique.
- (5) Les Etats contractants informent conjointement la Commission européenne et les autres Etats membres de toute décision prise en vertu du présent article concernant la désignation de prestataires de services de la circulation aérienne.
- (6) Les Etats contractants encouragent une coopération étroite entre prestataires de services de la circulation aérienne.

Article 13

Services de communication, de navigation et de surveillance

Les Etats contractants s'efforcent d'aboutir à des systèmes techniques communs et de déployer au meilleur coût une infrastructure destinée à la fourniture de services de communication, de navigation et de surveillance par les prestataires civils de services de navigation aérienne.

Article 14

Services d'information aéronautique

Les Etats contractants coopèrent dans le domaine de l'information aéronautique et coordonnent la fourniture des services d'information aéronautique.

Article 15

Services météorologiques

- (1) Les Etats contractants assurent une coopération entre les prestataires de services météorologiques aéronautiques.
- (2) Chaque Etat contractant désigne le prestataire de services météorologiques aéronautiques sur une base exclusive et en informe le Conseil du FABEC.

*Article 16****Relations entre prestataires de services***

(1) Les Etats contractants veillent à ce que les prestataires de services de navigation aérienne formalisent les relations de travail jugées nécessaires à la coordination de leurs services dans l'espace aérien concerné par la voie d'accords écrits ou d'arrangements juridiquement équivalents.

(2) Les accords écrits ou arrangements juridiquement équivalents entre prestataires de services de la circulation aérienne relatifs aux services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné sont approuvés par les Etats contractants concernés, après consultation du Conseil du FABEC. Une fois approuvés, ils sont communiqués au Conseil du FABEC.

(3) Dans le cas où sont conclus avec des Etats voisins des accords écrits ou des arrangements juridiquement équivalents portant sur la fourniture, en dehors de l'espace aérien concerné, de services de la circulation aérienne, le ou les Etats contractants concernés veillent à ce que de tels accords écrits ou arrangements juridiquement équivalents n'affectent pas le présent Traité et soient communiqués au Conseil du FABEC.

Chapitre V: Principes régissant la coopération civile-militaire*Article 17****Activités militaires***

(1) En tenant dûment compte des principes de gestion souple de l'espace aérien et conformément aux arrangements nationaux et aux accords internationaux en vigueur, les Etats contractants concernés concluent, si nécessaire, des arrangements écrits permettant la réalisation d'activités d'entraînement militaires dans l'espace aérien concerné indépendamment des frontières existantes.

(2) Les Etats contractants concernés autorisent un prestataire militaire ou civil de services de la circulation aérienne d'un autre Etat contractant concerné à fournir des services de la circulation aérienne transfrontaliers aux aéronefs d'Etat opérant aussi bien en circulation aérienne générale qu'en circulation aérienne opérationnelle, conformément aux arrangements écrits appropriés communiqués au Conseil du FABEC.

(3) Les Etats contractants concernés autorisent la fourniture de services de contrôle tactique à la circulation aérienne opérationnelle par les organismes de défense aérienne et par les organismes de services de commandement et de contrôle aériens tactiques d'un autre Etat contractant concerné, conformément aux arrangements écrits appropriés communiqués au Conseil du FABEC.

(4) S'agissant de la fourniture de services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné, les Etats contractants encouragent une coopération étroite entre les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne et les organismes respectifs de défense aérienne et de services de commandement et de contrôle aériens tactiques.

(5) Les Etats contractants s'efforcent d'harmoniser les arrangements civils et militaires pertinents dans le but de faciliter la coopération civile-militaire, en particulier dans le domaine de la sûreté.

Chapitre VI: Redevances*Article 18****Politique de redevances***

(1) Les Etats contractants élaborent et appliquent des principes communs régissant la politique de redevances dans l'espace aérien concerné, compte tenu de la possibilité d'exonérations nationales.

- (2) Les Etats contractants ont l'intention d'appliquer un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné et s'efforcent d'y établir une zone tarifaire commune.
- (3) Le Conseil du FABEC décide de l'introduction, des conditions et de l'application d'un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné et de l'établissement, dans cet espace aérien, d'une zone tarifaire commune.
- (4) Le taux unitaire unique proposé conjointement pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné est soumis, après décision du Conseil du FABEC, à l'organe compétent d'EUROCONTROL pour fixation.
- (5) Préalablement à l'introduction et à l'application d'un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné, les Etats contractants coordonnent leurs taux unitaires pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné au niveau du Conseil du FABEC.
- (6) Il incombe plus particulièrement aux Etats contractants:
- a) d'exécuter conjointement les obligations requises découlant d'une zone tarifaire commune pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné;
 - b) de conclure les arrangements appropriés pour garantir la cohérence et l'uniformité de l'application des règles et des règlements relatifs aux redevances;
 - c) d'assurer conjointement, s'il y a lieu, la coordination avec EUROCONTROL.

Chapitre VII: Surveillance

Article 19

Surveillance des prestataires de services de navigation aérienne

- (1) Les Etats contractants veillent à ce que les autorités de surveillance nationales coopèrent étroitement en matière de surveillance des prestataires de services de navigation aérienne dans l'espace aérien concerné et à ce que leurs pratiques soient harmonisées.
- (2) Les Etats contractants reconnaissent mutuellement les tâches de contrôle effectuées par leurs autorités de surveillance nationales ainsi que les résultats de ces tâches.
- (3) Les Etats contractants veillent à ce que leurs autorités de surveillance nationales concluent des accords en vue de la coopération visée au paragraphe 1, comprenant un arrangement en vue du traitement des cas de non-respect des exigences communes applicables et de la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle et des résultats de ces tâches. Ces accords peuvent inclure un arrangement relatif au partage des responsabilités concernant les tâches de contrôle. Ils sont communiqués par les autorités de surveillance nationales concernées au Conseil du FABEC.
- (4) L'autorité de surveillance nationale qui a certifié le prestataire de services de navigation aérienne fournissant des services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné est chargée de la surveillance de ce prestataire de services de navigation aérienne en étroite coopération avec la ou les autorités de surveillance nationales du ou des autres Etats contractants concernés.
- (5) Dans le cas où l'Etat contractant au-dessus du territoire duquel les services de navigation aérienne visés au paragraphe 4 sont fournis exige que sa propre autorité de surveillance nationale exerce le contrôle, les autorités de surveillance nationales concernées s'accordent sur les conditions du contrôle.
- (6) Les Etats contractants concernés veillent à ce que leurs autorités de surveillance nationales mettent en place un mécanisme commun pour l'échange d'informations, la consultation et la coordination en matière de fourniture de services transfrontaliers, propre à assurer que les mesures correctrices nécessaires soient prises sans délai.
- (7) Les Etats contractants veillent à ce que les décisions prises en application du présent article soient mises en oeuvre.

(8) En dernier ressort, chaque Etat contractant conserve le droit de suspendre ou de révoquer l'approbation accordée en application de l'article 16, paragraphe 2, après en avoir dûment informé l'Etat contractant concerné et le Conseil du FABEC.

Chapitre VIII: Performance

Article 20

Système de performance

(1) Les Etats contractants mettent en oeuvre un système de performance pour le FABEC et appliquent un plan de performance pour le FABEC compatible avec les objectifs uni-européens de performance et en tenant compte des besoins militaires. Ce plan de performance est approuvé par le Conseil du FABEC.

(2) Le plan de performance comprend les objectifs de performance du FABEC pour au moins les domaines clés de performance suivants:

- a) la sécurité;
- b) l'environnement;
- c) la capacité;
- d) l'efficacité économique;
- e) l'efficacité des missions militaires.

(3) Le plan de performance comprend un ensemble d'indicateurs clés de performance clairs et mesurables dans les domaines clés de performance pour une période de référence définie.

(4) Le plan de performance comporte des mécanismes incitatifs pour le FABEC.

(5) Le Conseil du FABEC décide de la mise en oeuvre et des éléments du plan de performance du FABEC.

(6) Préalablement à l'application du plan de performance du FABEC, le Conseil du FABEC fixe des objectifs de performance au niveau du FABEC et coordonne les plans nationaux de performance.

(7) L'élaboration du plan de performance fait l'objet de consultations avec les parties intéressées concernées.

(8) Les Etats contractants veillent à ce que la mise en oeuvre du plan de performance du FABEC soit supervisée et à ce que des mesures correctrices soient prises si nécessaire.

(9) Les Etats contractants évaluent à intervalles réguliers la conception et le fonctionnement du système de performance du FABEC et prennent, si nécessaire, des mesures correctrices.

Chapitre IX: Gouvernance

Article 21

Conseil du FABEC

(1) Le Conseil du FABEC est composé des représentants suivants de chaque Etat contractant:

- a) un représentant de l'autorité responsable de l'aviation civile, et
- b) un représentant de l'autorité responsable de l'aviation militaire.

(2) Sur invitation du Conseil du FABEC, d'autres participants peuvent assister à ses réunions en qualité d'observateurs.

*Article 22***Fonctions du Conseil du FABEC**

- (1) Le Conseil du FABEC dirige le FABEC.
- (2) Afin de respecter les engagements pris par les Etats contractants en vertu du présent Traité, le Conseil du FABEC est chargé de prendre toute décision en vue:
 - a) d'assurer la mise en oeuvre du présent Traité et, de façon générale, la réalisation des objectifs du FABEC;
 - b) de définir le développement de la coopération civile et militaire;
 - c) de s'entendre sur l'organisation et la stratégie communes pour l'espace aérien concerné;
 - d) de définir les termes de la coopération dans l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien;
 - e) de soutenir l'harmonisation des règles matérielles et des procédures;
 - f) de faciliter le processus de désignation conjointe des prestataires de services de la circulation aérienne;
 - g) d'adopter la politique de redevances applicable dans l'espace aérien concerné et de fixer le taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné;
 - h) de soutenir le développement et la mise en oeuvre d'un système global commun de gestion de la sécurité;
 - i) de définir des objectifs stratégiques pour le développement du FABEC, d'évaluer les résultats obtenus et de prendre des mesures appropriées si nécessaire;
 - j) d'approuver le plan de performance et les objectifs de performance correspondants;
 - k) d'adopter son règlement intérieur, celui des comités, des groupes de travail ainsi que celui de la Commission consultative des services de navigation aérienne;
 - l) d'instituer d'autres comités que ceux établis par le présent Traité et de créer des groupes de travail chargés de l'assister dans des domaines spécifiques, et d'approuver les propositions des comités et groupes de travail;
 - m) d'assurer la coordination du FABEC avec les blocs d'espace aérien fonctionnels adjacents, en veillant à l'efficacité des interfaces;
 - n) de coordonner les positions des Etats contractants au regard de l'application d'accords internationaux en ce qui concerne, en particulier, les travaux de l'OACI, d'EUROCONTROL, de la Commission européenne, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et d'entreprises communes dans le domaine de la gestion du trafic aérien;
 - o) de faciliter le règlement des différends survenant entre Etats contractants;
 - p) de prendre les mesures requises par l'adhésion d'un Etat au présent Traité;
 - q) de prendre les mesures requises par la dénonciation du présent Traité par un Etat contractant;
 - r) d'évaluer la cohérence entre le présent Traité et toute modification apportée aux règlements relatifs au Ciel unique européen;
 - s) de proposer des amendements au présent Traité;
 - t) d'assurer, si nécessaire, la consultation des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien et de toute autre partie intéressée.

*Article 23***Fonctionnement**

- (1) Le Conseil du FABEC est présidé à tour de rôle par un des Etats contractants.
- (2) Les décisions du Conseil du FABEC sont prises à l'unanimité des voix. Chaque Etat contractant dispose d'une voix. Les décisions du Conseil du FABEC sont considérées comme des décisions des représentants des Etats contractants.

(3) Les décisions prennent effet deux mois après le jour de leur adoption, à moins qu'un Etat contractant n'informe les autres Etats contractants, dans les deux mois suivant l'adoption d'une décision, qu'il ne peut mettre cette dernière en oeuvre qu'avec l'accord de ses instances législatives. Dans ce cas, la décision prend effet un jour après que le dernier Etat contractant concerné a informé les autres Etats contractants qu'il a obtenu l'accord de ses instances législatives.

(4) Le règlement intérieur adopté par le Conseil du FABEC fixe les modalités portant, en particulier, sur la convocation des réunions, la diffusion préalable de l'ordre du jour, la désignation et la durée du mandat du président ainsi que la procédure de scrutin, y compris la possibilité de prendre des décisions par correspondance.

(5) Le Conseil du FABEC se réunit sur convocation de son président, au moins deux fois par an et plus si nécessaire. Chaque Etat contractant est habilité à demander la tenue d'une réunion.

Article 24

Comités et groupes de travail

(1) Afin d'atteindre l'objectif du FABEC et d'assister le Conseil du FABEC, il est établi un Comité de l'espace aérien, un Comité consultatif et d'harmonisation, un Comité des finances et de la performance et un Comité des autorités de surveillance nationales. Le Conseil du FABEC peut instituer d'autres comités et créer des groupes de travail.

(2) Les comités et groupes de travail se composent d'experts civils et militaires désignés par les Etats contractants.

(3) Sur invitation des comités ou des groupes de travail, d'autres participants peuvent assister à leurs réunions en qualité d'observateurs.

(4) Sauf disposition contraire du règlement intérieur ou décision contraire du Conseil du FABEC, les comités et groupes de travail rapportent directement et exclusivement au Conseil du FABEC.

Article 25

Comité de l'espace aérien

Le Comité de l'espace aérien assiste le Conseil du FABEC dans la mise en oeuvre des articles 8 et 9 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 26

Comité consultatif et d'harmonisation

Le Comité consultatif et d'harmonisation assiste le Conseil du FABEC dans la mise en oeuvre des articles 10 et 12 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 27

Comité des finances et de la performance

Le Comité des finances et de la performance assiste le Conseil du FABEC dans la mise en oeuvre de l'article 18 et, lorsque cela s'avère approprié, de l'article 20 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 28

Comité des autorités de surveillance nationales

Sans préjudice de l'article 24, paragraphe 4, et des responsabilités spécifiques confiées directement aux autorités de surveillance nationales, le Comité des autorités de surveillance nationales assiste le

Conseil du FABEC dans la mise en oeuvre de l'article 19 et, lorsque cela s'avère approprié, de l'article 20 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

**Chapitre X: Consultation des prestataires de services
de navigation aérienne**

Article 29

Commission consultative des services de navigation aérienne

- (1) La Commission consultative des services de navigation aérienne est établie afin d'assurer la consultation des prestataires de services de navigation aérienne sur les questions relatives à la fourniture de services au sein du FABEC.
- (2) La Commission consultative des services de navigation aérienne est composée:
 - a) de représentants du Conseil du FABEC, et
 - b) de représentants des prestataires de services de navigation aérienne.
- (3) Sur invitation du Conseil du FABEC, d'autres participants peuvent assister aux réunions en qualité d'observateurs.
- (4) Les comptes rendus des débats de la Commission consultative des services de navigation aérienne sont communiqués au Conseil du FABEC.

Chapitre XI: Responsabilité

Article 30

Régime de responsabilité

- (1) Tout Etat contractant indemnise le dommage tel que visé au paragraphe 4, lorsque celui-ci:
 - a) est survenu dans l'espace aérien au-dessus de son territoire ou placé sous sa responsabilité conformément aux règles de l'OACI, et
 - b) a été causé par la faute d'un prestataire de services de la circulation aérienne désigné conformément à l'article 12, autre que le prestataire dont le lieu d'exploitation principal est situé sur le territoire de l'Etat contractant concerné, par celle de ses agents, ou par celle de toute autre personne agissant pour le compte dudit prestataire.

Le prestataire de services de la circulation aérienne visé sous la lettre b) est dénommé ci-après le prestataire effectif de services de la circulation aérienne.
- (2) Aucune action directe ne peut être engagée contre le prestataire effectif de services de la circulation aérienne, ni contre ses agents, ni contre toute personne agissant pour le compte dudit prestataire.
- (3) Le droit à indemnisation visé au paragraphe 1 s'éteint si aucune action n'est introduite dans un délai de deux ans à compter de la date à laquelle la décision de justice prévue au paragraphe 4 est devenue définitive.
- (4) L'indemnisation visée au paragraphe 1 ne peut faire l'objet d'une demande que pour un dommage n'ayant pas été indemnisé par décision de justice devenue définitive prise conformément à une législation ou une réglementation nationale ou internationale spécifique. Une décision est considérée comme définitive lorsqu'elle n'est plus susceptible de recours en vertu d'une législation ou d'une réglementation nationale ou internationale.
- (5) La demande d'indemnisation visée aux paragraphes 1 et 4 est introduite auprès de l'Etat contractant concerné. L'autorité compétente examine la demande et statue sur celle-ci conformément aux

règles de droit matériel appropriées de l'Etat contractant concerné. A défaut d'accord sur la demande, le litige est tranché par le tribunal compétent de l'Etat contractant concerné, conformément à ses règles de droit matériel appropriées.

(6) Le prestataire effectif de services de la circulation aérienne rembourse à l'Etat contractant concerné toute indemnisation versée ou tout coût supporté par ce dernier conformément au paragraphe 1. L'Etat contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne veille à ce que celui-ci exécute cette obligation et, en cas de défaillance de ce dernier, se substitue à lui dès la première demande de remboursement formulée par l'Etat contractant concerné.

(7) Tout différend relatif au remboursement prévu au paragraphe 6, opposant l'Etat contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne à l'Etat contractant visé au paragraphe 1, peut être soumis, par l'un des deux Etats contractants, à arbitrage conformément au „Règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre deux Etats“. Les règles de droit matériel appropriées visées au paragraphe 5 sont applicables au différend. L'article 32, paragraphes 3 et 4, est applicable.

(8) Aucune disposition du présent Traité n'empêche l'Etat contractant visé au paragraphe 1 et l'Etat contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne de convenir de partager les coûts résultant du dommage visé au paragraphe 1.

(9) Aucune disposition du présent Traité ne limite le droit d'un Etat contractant ou d'un prestataire effectif de services de la circulation aérienne d'exercer un recours contre toute autre personne physique ou morale.

(10) Les Etats contractants s'échangent dans les meilleurs délais toute information relative à une demande d'indemnisation visée aux paragraphes 1 et 4, ainsi qu'à son règlement définitif.

(11) Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés disposent d'une couverture appropriée au titre de la responsabilité encourue en vertu du présent Traité, afin de pouvoir répondre à l'obligation prévue au paragraphe 6.

(12) Le présent article s'applique sans préjudice d'accords internationaux relatifs aux dommages causés par les forces armées d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant.

(13) Les dispositions du présent article prévalent sur les dispositions régissant la responsabilité dans tout accord entre deux Etats contractants relatif à la fourniture de services de la circulation aérienne.

Chapitre XII: *Accidents et incidents graves*

Article 31

Enquête sur les accidents et les incidents graves

(1) En cas d'accident ou d'incident grave tels que définis par la Convention de Chicago survenant dans l'espace aérien concerné, l'Etat contractant qui mène l'enquête informe immédiatement le Conseil du FABEC s'il décèle des points faibles à l'échelle du FABEC.

(2) Les communications, notifications et rapports relatifs aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves sont rédigés en langue anglaise ou dans l'une des langues nationales des Etats contractants et accompagnés d'une traduction en langue anglaise.

(3) Les dispositions du présent article prévalent sur les dispositions régissant les enquêtes sur les accidents et incidents graves contenues dans tout accord entre deux Etats contractants relatif à la fourniture de services de navigation aérienne, en cas de différence.

Chapitre XIII: Dispositions institutionnelles

Article 32

Règlement des différends

- (1) Tout différend survenant entre Etats contractants au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution du présent Traité, y compris de son existence, de sa validité ou de son extinction, et ne pouvant être réglé dans un délai de six mois par la voie de négociations directes entre les Etats contractants concernés ou par tout autre moyen, est soumis au Conseil du FABEC.
- (2) Si le différend ne peut être réglé par le Conseil du FABEC dans les trois mois suivant sa saisine, chacun des Etats contractants concernés peut le soumettre à arbitrage conformément au „Règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre deux Etats“.
- (3) Les coûts communs de l'arbitrage sont supportés, à parts égales, par les Etats contractants parties à la procédure d'arbitrage.
- (4) Les décisions du tribunal arbitral lient les Etats contractants parties au différend.

Article 33

Adhésion au présent Traité

- (1) Le présent Traité est ouvert à l'adhésion. Tout Etat qui souhaite devenir partie au présent Traité soumet sa demande d'adhésion au Dépositaire.
- (2) Les conditions de l'adhésion, de même que tout amendement au présent Traité qui en résulte, font l'objet d'un traité entre les Etats contractants et l'Etat candidat. Le traité d'adhésion est ratifié par les Etats contractants et l'Etat candidat après qu'ils se soient conformés, à cet effet, à leurs dispositions constitutionnelles respectives.
- (3) Le traité d'adhésion entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.
- (4) Le Conseil du FABEC prend toutes les mesures rendues nécessaires par une telle adhésion.

Article 34

Dénonciation du présent Traité

- (1) En cas de dénonciation du présent Traité par un Etat contractant, ce dernier en informe le Conseil du FABEC et notifie sa décision au Dépositaire.
- (2) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification au Dépositaire.
- (3) Le Conseil du FABEC prend toutes les mesures rendues nécessaires par une telle dénonciation.
- (4) L'Etat contractant qui dénonce le présent Traité supporte en principe les coûts engendrés par cette dénonciation. Les conséquences financières résultant de la dénonciation sont déterminées dans un accord particulier conclu entre cet Etat et les autres Etats contractants. Le droit de dénonciation de l'Etat contractant ne peut en être affecté.
- (5) La dénonciation n'exonère pas l'Etat contractant dénonçant de ses obligations au titre du paragraphe 4 et de l'article 32.

*Article 35****Amendements au présent Traité***

- (1) Si un Etat contractant souhaite amender le présent Traité, il en informe dûment le Conseil du FABEC.
- (2) Tout amendement au présent Traité est accepté par les Etats contractants, sur proposition du Conseil du FABEC.
- (3) Tout amendement accepté est ratifié par les Etats contractants après qu'ils se soient conformés, à cet effet, à leurs dispositions constitutionnelles respectives.
- (4) Tout amendement entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.

*Article 36****Extinction et suspension du présent Traité***

- (1) Les Etats contractants peuvent à tout moment décider à l'unanimité de mettre un terme au présent Traité.
- (2) La procédure d'extinction est engagée par le dépôt d'une déclaration écrite auprès du Dépositaire par l'ensemble des Etats contractants stipulant que le présent Traité prendra fin à une date déterminée par les Etats contractants.
- (3) Les Etats contractants déterminent et répartissent conjointement les coûts engendrés par l'extinction.
- (4) Chaque Etat contractant a le droit de suspendre immédiatement l'application de tout ou partie du présent Traité pour des raisons de sûreté nationale. L'Etat contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité informe immédiatement les autres Etats contractants de sa décision et la notifie au Dépositaire.
- (5) L'Etat contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité s'efforce de mettre fin à la suspension dans les meilleurs délais. Il informe immédiatement les autres Etats contractants de sa décision et la notifie au Dépositaire.
- (6) L'Etat contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité en supporte en principe les coûts. Les conséquences financières résultant de la suspension sont déterminées dans un accord particulier conclu entre cet Etat et les autres Etats contractants.
- (7) L'extinction et la suspension n'exonèrent pas les Etats contractants concernés de leurs obligations au titre de l'article 32.

*Article 37****Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale***

Le présent Traité et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'OACI conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention de Chicago.

*Article 38****Entrée en vigueur du présent Traité***

Le présent Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.

*Article 39****Le Dépositaire et sa fonction***

(1) Le gouvernement du Royaume de Belgique est le Dépositaire du présent Traité. Les instruments de ratification sont déposés auprès du gouvernement du Royaume de Belgique.

(2) Le Dépositaire:

- a) informe les Etats contractants:
 - du dépôt de chaque instrument de ratification ainsi que de la date à laquelle ce dépôt a été effectué,
 - de la date d'entrée en vigueur du présent Traité et de tout amendement,
 - de toute candidature d'un Etat à l'adhésion au présent Traité,
 - de toute dénonciation du présent Traité par un Etat contractant, de la date de cette dénonciation et de celle à laquelle elle prend effet;
- b) enregistre le présent Traité et tout amendement ultérieur auprès de l'OACI;
- c) informe la Commission européenne de la date d'entrée en vigueur du présent Traité et de tout amendement ultérieur;
- d) informe l'OACI et la Commission européenne:
 - de toute adhésion au présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,
 - de toute dénonciation du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,
 - de la suspension de tout ou partie du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,
 - de l'extinction du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet;
- e) transmet des copies certifiées conformes du présent Traité aux Etats contractants;
- f) exerce toute autre fonction habituellement dévolue aux dépositaires.

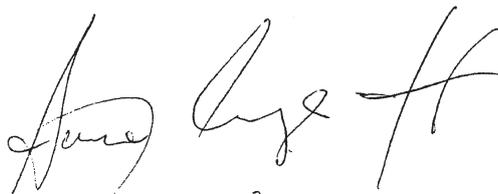
EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment investis des pouvoirs nécessaires, signent le présent Traité.

FAIT à Bruxelles le 2 décembre 2010, en un seul original en langues française, néerlandaise et allemande, chaque version faisant également foi.

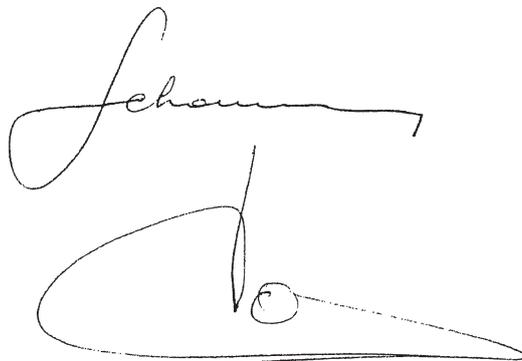
GEDAAN te Brussel op 2 december 2010, in één origineel in het Nederlands, Frans en Duits, waarbij al deze talen gelijkelijk authentiek zijn.

GESCHEHEN zu Brüssel am 2. Dezember 2010, in einer Urschrift in deutscher, französischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

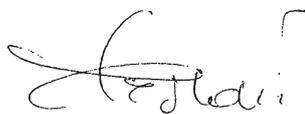
*Pour la République fédérale d'Allemagne
Voor de Bondsrepubliek Duitsland
Für die Bundesrepublik Deutschland*

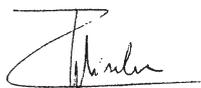

*Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien*

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping initial 'S' followed by a long horizontal stroke and a smaller, more complex flourish below it.

*Pour la République française
Voor de Republiek Frankrijk
Für die französische Republik*

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'R' followed by a long horizontal stroke and a small flourish at the end.A handwritten signature in black ink, with a large, stylized initial 'L' followed by a long horizontal stroke and a small flourish at the end.

*Pour le Grand-Duché de Luxembourg
Voor het Groothertogdom Luxemburg
Für das Großherzogtum Luxemburg*

A handwritten signature in black ink, with a large, stylized initial 'L' followed by a long horizontal stroke and a small flourish at the end.

*Pour le Royaume des Pays-Bas
Voor het Koninkrijk der Nederlanden
Für das Königreich der Niederlande*

Two handwritten signatures in black ink. The top one is a large, stylized initial 'S' followed by a long horizontal stroke. The bottom one is a smaller, more complex signature with a long horizontal stroke at the end.

Pour la Confédération suisse
Voor de zwitserse Bondsstaat
Für die Schweizerische Eidgenossenschaft



CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6303/01

N° 6303¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(15.11.2011)

En date du 27 juin 2011 et à la demande du ministre des Affaires étrangères, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs et du texte du Traité à approuver.

Le projet sous avis se propose d'approuver un traité qui est 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.

L'espace aérien des pays signataires du traité accueille 55% de tout le trafic aérien européen et 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.

Selon les auteurs, un bloc d'espace aérien fonctionnel offre un moyen important d'optimiser l'exploitation de l'espace aérien indépendamment des frontières nationales existantes. Il se justifierait par la valeur globale qu'il apporte, notamment l'utilisation optimale des ressources financières, techniques, environnementales et humaines.

Ainsi, les six Etats signataires, en tenant compte des conclusions d'une étude de faisabilité sur le FAB et de l'analyse coûts-avantages afférente, 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, et
- d'intensifier leurs activités en vue de finaliser un accord-cadre relatif au FAB „Europe centrale“ (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.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat aurait souhaité trouver dans l'exposé des motifs des développements plus détaillés sur la question d'éventuels transferts de compétences dans le domaine de la surveillance aérienne à des instances internationales, et les questions de souveraineté qui y seraient liées le cas échéant.

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.

Ils entendent œuvrer à la conclusion d'un accord FABEC définissant le cadre juridique et réglementaire général requis pour la création puis la mise en œuvre harmonieuse du FABEC.

Selon l'article 23 du Traité, les décisions du FABEC sont prises à l'unanimité des voix (paragraphe 2), et elles 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).

L'article 23 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. Aussi le Conseil d'Etat plaide-t-il 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.

Si la Chambre des députés retenait la solution de la dévolution de puissance souveraine, la loi d'approbation sous avis devrait être votée à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

Le texte du dispositif du projet de loi ne donne pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 15 novembre 2011.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Georges SCHROEDER

6303/02

N° 6303²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(30.11.2011)

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, M. Paul HELMINGER, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 4 juillet 2011 par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 15 novembre 2011.

En date du 19 juillet 2011 la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet.

Lors de sa réunion du 24 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 30 novembre 2011.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet sous avis se propose d'approuver un traité qui est 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) (règlement (CE) 551/2004 sur l'espace aérien). 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 la Communauté européenne 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. En particulier, la définition des routes et la fourniture des services ne seraient plus contraintes par les frontières nationales.

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% de tout le trafic aérien européen et 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, avaient décidé de lancer, en juillet 2006, une étude de faisabilité d'un FAB dans l'espace aérien de ces pays. Ce projet impliquait les autorités civiles et militaires et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Cette étude a livré ses conclusions fin 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, en tenant compte des conclusions de l'étude de faisabilité sur le FAB mentionnée ci-dessus et de l'analyse coûts-avantages afférente, 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 FAB „Europe centrale“ (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.

Deux de ces objectifs méritent d'être analysés de plus près.

Sécurité

La sécurité est le domaine de prédilection dans la gestion du trafic aérien. Avec la réalisation du projet FABEC, le haut niveau actuel de sécurité sera maintenu malgré la croissance du volume de trafic aérien.

Viabilité environnementale

L'efficacité des vols sera améliorée. Par ailleurs, le FABEC rend les vols plus écologiques. L'étude de faisabilité indique un potentiel de réduction de carburant consommé par vol de 72 kg par rapport à la situation actuelle. Ceci est équivalent à une réduction d'émission par vol de 226 kg de CO₂ et de 0,7 kg de NO_x qui allégera par ailleurs les charges environnementales des transporteurs aériens.

Les Etats signataires du FABEC entendent veiller à ce que les partenaires sociaux soient tenus informés et consultés par les prestataires de services de navigation aérienne lors de l'avancement des travaux de mise en place du FABEC.

Les procédures de ratification requises dans les différents Etats devraient être lancées immédiatement après la signature de l'accord FABEC, de sorte que la ratification puisse être menée à terme aussi rapidement que possible pour être opérationnel le 4 décembre 2012 au plus tard.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

La Haute Corporation constate que selon l'article 23 du Traité, les décisions du FABEC sont prises à l'unanimité des voix (paragraphe 2), et elles 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 à informé les autres Etats contractants que le parlement national a donné son accord (paragraphe 3).

L'article 23 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. Aussi le Conseil d'Etat plaide-t-il 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.

Si la Chambre des députés retenait la solution de la dévolution de puissance souveraine, la loi d'approbation sous avis devrait être votée à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

La Commission du Développement durable opte pour la théorie des clauses d'approbation anticipée et 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 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

Article unique.– Est approuvé le 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.

Luxembourg, le 30 novembre 2011.

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

6303

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 13/12/2011 17:03:00

Scrutin: 6

Président: M. Mosar Laurent

Vote: PL 6303 Bloc espace aé. Europe
Central

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Description: Projet de loi 6303

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

| | Oui | Abst | Non | Total |
|--------------|-----|------|-----|-------|
| Présents: | 51 | 0 | 0 | 51 |
| Procuration: | 8 | 0 | 0 | 8 |
| Total: | 59 | 0 | 0 | 59 |

| 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 | (Mme Arendt Nancy) | 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 | (M. Oberweis Marcel) |
| 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 Frank Marie-José) |

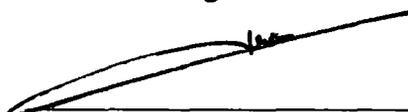
| LSAP | | | | | |
|------------------------|-----|------------------------|----------------------|-----|--|
| M. Angel Marc | Oui | | M. Bodry Alex | Oui | |
| Mme Dall'Agnol Claudia | Oui | | M. Diederich Fernand | Oui | |
| Mme Err Lydie | Oui | (Mme Dall'Agnol Claud) | M. Fayot Ben | Oui | |
| M. Haagen Claude | Oui | (M. Bodry Alex) | 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. Wagner Carlo) | Mme Brasseur Anne | Oui | |
| M. Etgen Fernand | Oui | | M. Helminger Paul | Oui | (M. Etgen Fernand) |
| M. Meisch Claude | Oui | | Mme Polfer Lydie | Oui | |
| M. Wagner Carlo | Oui | | | | |

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

Le Président:

Le Secrétaire général:

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 13/12/2011 17:03:00

Scrutin: 6

Vote: PL 6303 Bloc espace aé. Europe
Central

Description: Projet de loi 6303

Président: M. Mosar Laurent

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

| | Oui | Abst | Non | Total |
|--------------|-----|------|-----|-------|
| Présents: | 51 | 0 | 0 | 51 |
| Procuration: | 8 | 0 | 0 | 8 |
| Total: | 59 | 0 | 0 | 59 |

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

déli Lénk

M. Urbany Serge

Le Président:



Le Secrétaire général:



6303/03

N° 6303³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

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

* * *

**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 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

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 15 novembre 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

10

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 30 novembre 2011 (10H30)

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 16 novembre 2011
2. 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
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - 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
 - Continuation des travaux
5. Divers

*

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

M. Gilles Roth, Rapporteur du projet de loi 6124,

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

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, M. Dawid Gawlik, M. Max Nilles, Mme Carla Oliveira, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Claude Waltzing, de la Direction de l'Aviation civile,

M. Paul Mangen, M. Georges Simon, de l'Administration des ponts et chaussées,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Etgen, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 16 novembre 2011

Le projet de procès-verbal de la réunion du 16 novembre 2011 est adopté.

2. 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 son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Suite à cet exposé, les membres de la commission parlementaire se félicitent du fait que le Luxembourg sera le premier des six pays impliqués à ratifier le Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" ; ils demandent en outre à être informés lorsque ledit Traité entrera en vigueur.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

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

3. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

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

En bref, le projet a pour objet de transposer la directive 2008/96/CE du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Cette directive prévoit un certain nombre de mesures destinées à améliorer la sécurité sur les routes européennes et en particulier sur les axes faisant partie du réseau routier transeuropéen. Ces mesures prévoient l'obligation pour les Etats membres de soumettre leurs nouveaux projets d'infrastructure s'insérant dans le réseau routier transeuropéen à une

évaluation des incidences sur la sécurité routière dès la phase de planification. Cette évaluation est suivie d'audits de sécurité qui accompagnent obligatoirement les différentes étapes de conception et de réalisation du projet d'infrastructure.

Quant au réseau routier en exploitation, la directive impose aux Etats membres d'effectuer tous les trois ans des examens de sécurité et de procéder, sur base du degré de concentration d'accidents, à une classification de sécurité du réseau. Le degré de concentration d'accidents constaté sur les différents tronçons inspectés déterminera l'ordre de priorité des mesures correctives.

En vue d'effectuer les audits de sécurité en relation avec de nouveaux projets routiers ou les inspections de sécurité sur le réseau routier en exploitation, la directive oblige les Etats membres à prévoir une formation initiale et des cours de perfectionnement réguliers pour les auditeurs de sécurité chargés des contrôles en question. Par ailleurs, la classification de sécurité du réseau en exploitation tient compte des accidents mortels recensés sur les différents tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen. A ces fins, des rapports standardisés spéciaux doivent être établis pour chaque accident mortel. Dans le cadre du recensement des accidents mortels, les Etats membres sont en outre tenus de calculer le coût social moyen des accidents mortels et d'autres accidents graves survenant sur le territoire national.

Les membres de la Commission du Développement durable saluent d'emblée ce projet de loi, qui tend à relever le niveau de sécurité routière.

Dans les considérations générales de son avis du 15 novembre 2011, le Conseil d'Etat note qu'il n'a été saisi du projet de loi que sept mois après l'échéance du délai de transposition et deux mois après que la Commission européenne ait adressé au Luxembourg un avis motivé pour manquement à ses obligations vis-à-vis du droit de l'Union. Si Monsieur le Ministre reconnaît ce retard de transposition, il donne à considérer qu'il est dû au manque de ressources humaines du département des Transports.

Le Conseil d'Etat émet en outre les critiques suivantes :

- Il déplore l'absence de tableau de concordance ;
- Quant à l'agencement du projet de loi, il estime qu'une bonne gouvernance en matière de gestion de la sécurité des autoroutes visées commande que tant les audits de sécurité que les évaluations menant à la classification de sécurité du réseau autoroutier en exploitation soient confiés à des auditeurs et experts indépendants de l'organe compétent visé par la directive, à savoir l'Administration des ponts et chaussées ;
- Une autre critique concerne la volonté défailante de prévoir un programme de formation pour les auditeurs de sécurité, pourtant exigé en vertu de l'article 9 de la directive européenne.

Sur un plan plus formel, la Haute Corporation constate encore que les auteurs du projet de loi se proposent de reprendre dans la loi les quatre annexes de la directive 2008/96/CE. Comme la directive délègue à la Commission européenne la compétence pour adapter aux avancées techniques le contenu de ces annexes, le Conseil d'Etat se demande si, dans l'intérêt d'une transposition rapide et flexible en droit national des modifications des annexes en question, il ne serait pas préférable de reprendre dès à présent le contenu de celles-ci dans un règlement grand-ducal auquel la loi en projet se limitera de renvoyer. Les membres de la commission parlementaire décident de donner suite à cette remarque.

*

Examen des articles

Article 1^{er}

L'article 1er définit l'objet de la loi qui vise à assurer une meilleure sécurité des usagers de la route par l'instauration de procédures relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Le champ d'application de la loi est limité au seul réseau transeuropéen, ce qui signifie pour le réseau national les autoroutes A1 (Luxembourg-frontière allemande près de Wasserbillig), A3 (Luxembourg-frontière française près de Dudelange) et A6 (Luxembourg-frontière belge près de Kleinbettingen) ainsi que le tronçon de l'autoroute A13 entre la Croix de Bettembourg et son passage de la Moselle à Schengen.

Suite à une question afférente, il est précisé que seul le réseau transeuropéen a été intégré dans ce projet de loi afin de s'en tenir au principe « *toute la directive, rien que la directive* ». Il est en outre évident que l'Etat luxembourgeois ne dispose pas des ressources nécessaires pour étendre le champ d'application du texte de la future loi à la totalité du réseau routier national.

Dans sa version initiale, l'article 1^{er} se lit comme suit :

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Même si l'alinéa 1^{er} ne fait que résumer le contenu de la loi en projet et ne comporte dès lors aucune valeur normative, le Conseil d'Etat est d'accord avec le maintien des dispositions en question pour ne pas exposer le législateur luxembourgeois au reproche d'une transposition incomplète de la directive.

La Haute Corporation constate que l'alinéa 2 de l'article sous rubrique n'est pas en phase avec l'alinéa 2 de l'article 7, le premier visant uniquement les tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen, le second s'étendant à l'ensemble du réseau routier national. Tout en notant que cette incohérence figure aussi dans la directive européenne, le Conseil d'Etat propose d'écrire : « *Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique ...* ». La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

L'alinéa 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi, l'article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Article 2

Cet article a trait aux définitions reprises pour la plupart de l'article 2 de la directive 2008/96/CE. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1) *réseau routier transeuropéen*: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la directive 1692/96/CE;
- 2) *organe compétent*: l'organisme public responsable sur le plan national de la gestion du réseau routier transeuropéen qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation;
- 3) *évaluation des incidences sur la sécurité routière*: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 4) *audit de sécurité routière*: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 5) *classification des tronçons à forte concentration d'accidents*: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;
- 6) *classification de la sécurité du réseau*: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;
- 7) *inspection de sécurité*: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 8) *projet d'infrastructure*: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;
- 9) *auditeur*: la personne physique ou morale justifiant des compétences en matière d'audit de sécurité routière;
- 10) *agrément*: acte administratif autorisant l'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière.

Au point 1) qui concerne la définition du réseau routier transeuropéen, le Conseil d'Etat relève qu'il y a lieu de se référer à la décision N°1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen, et non pas la directive 1692/96/CE. Les membres de la commission parlementaire procèdent au redressement de cette erreur.

Au point 2), plutôt que de prévoir une définition de l'organe compétent, le Conseil d'Etat propose de remplacer à travers l'ensemble du texte légal en projet les termes « *organe compétent* » par « *Administration des ponts et chaussées* ». La Commission fait sienne cette proposition : la définition sous 2) est supprimée et la numérotation des définitions subséquentes est adaptée en conséquence.

Les définitions sous 3) à 7) ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Alors que les auteurs du projet de loi omettent de transposer l'article 8 de la directive ayant trait à l'adoption et la communication de lignes directrices, ils s'estiment déchargés de l'obligation de définir l'expression « *lignes directrices* » à l'article 2. Le Conseil d'Etat est d'avis que le défaut de réserver une suite audit article 8 de la directive expose le Luxembourg au reproche d'une transposition incomplète de l'acte législatif européen. Il demande donc l'insertion entre les articles 7 et 8 du projet de loi d'un article nouveau tenant compte des exigences de l'article 8 de la directive. Dans ces conditions, il y a lieu d'ajouter à l'article 2 la définition de ces « *lignes directrices* ». La commission parlementaire décide de suivre la Haute Corporation et introduit un amendement dans ce sens.

La définition sous 8) ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat

Quant à la définition de l'auditeur figurant au point 9), le Conseil d'Etat estime que les critères de définition des auditeurs doivent être repris à l'article 8 conformément aux exigences de la directive. Il convient donc de renoncer à l'insertion d'une définition de l'auditeur à l'article 2. Quant à la définition de l'agrément figurant au point 10), le Conseil d'Etat en demande la suppression pour les raisons plus amplement développées dans le cadre de l'examen de l'article 8. La Commission du Développement durable suit les propositions du Conseil d'Etat et décide donc de biffer ces deux définitions.

En se référant au commentaire du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7, où ce dernier se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par « *accident grave* » tout en laissant aux auteurs du projet de loi de proposer la définition appropriée, les membres de la Commission introduisent un amendement afin de donner suite à cette remarque.

L'article 2 se lira donc comme suit :

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision N° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen;

~~2) organe compétent: l'organisme public responsable sur le plan national de la gestion du réseau routier transeuropéen qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation;~~

2) évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;

3) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;

4) classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;

5) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;

6) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;

7) lignes directrices : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi;

8) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;

~~9) auditeur: la personne physique ou morale justifiant des compétences en matière d'audit de sécurité routière;~~

~~10) agrément: acte administratif autorisant l'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière.~~

9) accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Article 3

Le libellé de l'article 3 s'aligne très étroitement sur celui de l'article 3 de la directive 2008/96/CE. Au stade de l'étude de faisabilité, la comparaison des variantes d'un projet d'infrastructure tiendra compte des résultats d'une étude d'évaluation des incidences sur la sécurité routière à réaliser au préalable. Cette évaluation des incidences permettra de dégager à un stade précoce toutes les contraintes dues à la sécurité des usagers de la route et d'opter pour la variante la plus sûre ou de prévoir dans le projet d'infrastructures toutes les mesures qui s'imposent pour tenir compte de ces contraintes. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit :

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'organe compétent effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'organe compétent s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Le Conseil d'Etat propose tout d'abord de remplacer aux alinéas 1^{er} et 2 les termes « l'organe compétent » par « l'Administration des ponts et chaussées ». Par ailleurs, il réitère sa suggestion de reléguer à un règlement grand-ducal la reprise des annexes en vue d'une plus grande flexibilité d'adaptation des normes nationales en cas de modification des exigences européennes. S'il est suivi sur ce point, la loi en projet renverra au règlement grand-ducal à édicter à cet effet qui aura pour objet de reprendre les critères de l'annexe I de la directive. La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article sous examen se lira dans ces conditions comme suit : « A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal. »

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 3 se lira donc :

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre,

toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Article 4

L'article 4 reprend les exigences de l'article 4 de la directive 2008/96/CE. Lors de la conclusion de chaque phase de conception d'un projet d'infrastructure, un audit de sécurité doit être réalisé par un auditeur indépendant du maître de l'ouvrage, afin de déterminer pour chaque évolution du projet les points critiques du point de vue de la sécurité routière. Les points critiqués par l'auditeur seront soit injectés dans la phase analysée du projet soit l'organe compétent doit justifier par un rapport la non-prise en compte des propositions faites. Les audits de sécurité visés au présent article doivent être distingués des audits de sécurité réalisés déjà actuellement sur les tronçons de routes qualifiées de points noirs. Ces derniers audits seront dorénavant qualifiés d'inspections de sécurité et font l'objet de l'article 6. Dans sa version initiale, l'article 4 se lit :

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

L'organe compétent effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, l'organe compétent s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe II.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur désigné conformément à l'alinéa 4 de l'article 8 et possédant les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 8. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Le rapport visé à l'alinéa précédant contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Le libellé de l'article 4 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat :

- les termes « *l'organe compétent* » sont à remplacer par « *l'Administration des ponts et chaussées* » ;
- l'observation relative à l'Annexe I faite à l'endroit de l'article 3 vaut également pour l'annexe II évoquée aux alinéas 2 et 5. Dans la lignée de sa proposition ci-avant, le Conseil d'Etat propose de remplacer l'alinéa 2 par le texte suivant : « *L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation des audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.* » ;
- à l'alinéa 3, il suffit de renvoyer à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat) qui détermine les conditions de qualification des auditeurs susceptibles de réaliser les audits de sécurité routière. Le Conseil d'Etat propose d'écrire: « *L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat). Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).* » ;
- la deuxième phrase de l'alinéa 5 doit se lire comme suit : « *Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas*

rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1^{er}. »

- à l'alinéa 6, il faut écrire correctement « l'alinéa précédent ».

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 4 se lira donc :

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 9. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1^{er}.

Le rapport visé à l'alinéa précédent contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Article 5

L'article sous rubrique détermine la procédure à suivre par le gestionnaire du réseau en exploitation en matière de classification des tronçons de route à forte concentration d'accidents. Il précise que la signalisation à mettre en place sur le réseau routier concerné en cas de présence de travaux doit être conforme aux prescriptions de la Convention de Vienne et que les usagers doivent être informés par des mesures adéquates en cas de présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents. Dans sa version initiale, l'article 5 se lit comme suit :

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'organe compétent veille à ce que la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau soient fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans. A cet égard, l'organe compétent s'efforce de satisfaire aux critères visés à l'annexe III.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe III, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'alinéa 4 de l'article 8.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures visées à l'annexe III, point 3 e), en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Les usagers de la route sont à informer, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents.

Le libellé de l'article 5 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat :

- il propose de rédiger comme suit l'alinéa 1^{er}: « *L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.* » ;
- la fin de la première phrase de l'alinéa 2 est à rédiger comme suit: « *... éléments repris au règlement grand-ducal précité.* » ;
- la deuxième phrase de l'alinéa 2 est à modifier comme suit: « *Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).* » ;
- la deuxième phrase de l'alinéa 3 doit se lire comme suit: « *La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.* » ;
- la deuxième phrase de l'alinéa 4 aura avantage à préciser qu'il s'agit de la « *Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.* » ;
- à l'alinéa 5, il ne suffit pas de reprendre l'obligation de la directive faite aux Etats membres mais de prévoir une mesure de transposition de cette exigence en écrivant: « *A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.* »

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 5 se lira comme suit :

Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments repris au règlement grand-ducal précité. Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la

Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.

Article 6

L'article 6 a trait aux inspections de sécurité. Ces inspections de sécurité sont réalisées sur le réseau routier existant. Elles visent à instaurer un haut niveau de sécurité sur le réseau routier existant avant l'entrée en vigueur de la présente loi et à maintenir ce niveau de sécurité pour les tronçons de routes construites après l'entrée en vigueur de la présente loi. Ces inspections sont moins contraignantes que les audits de sécurité visés à l'article 4, mais elles n'en sont pas moins importantes. C'est essentiellement après sa mise en service qu'une route peut être mise à épreuve quant à son degré de sécurité et que les sources d'accidents peuvent être détectées. Dans sa version initiale, l'article 6 se lit comme suit :

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

Le Conseil d'Etat constate que l'article 6 reprend les dispositions de l'article 6 de la directive 2008/96/CE, à l'exception de son paragraphe 4. En omettant de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive, les auteurs du projet de loi risquent de se voir reprocher une transposition non conforme. Le Conseil d'Etat insiste donc, sous peine d'opposition formelle, de tenir compte de ce paragraphe 4 dans un article 8 nouveau qu'il propose d'ajouter ci-après.

A l'alinéa 3, il ne suffit pas de copier l'exigence de la directive quant à la « *fréquence suffisante* » des inspections de sécurité, mais il y a lieu de déterminer cette fréquence avec la précision requise. Le Conseil d'Etat propose de renvoyer à cet effet au règlement grand-ducal qu'il a recommandé de prévoir dans le cadre de l'examen des articles 3, 4 et 5.

La Commission donne suite à ces remarques. L'article 6 amendé se lira comme suit :

Art. 6. Inspections de sécurité

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.

Les lignes directrices prévues à l'article 8 fixeront les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Un règlement grand-ducal prévoira également un programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices.

Article 7

L'article assure la transposition de l'article 7 de la directive 2008/96/CE. L'établissement des rapports d'accidents prévu au paragraphe 1^{er} est confié à la Police grand-ducale ; les données collectées par la Police serviront à l'établissement de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents. L'évaluation du coût social moyen des accidents mortels et des accidents graves sera effectuée sous la responsabilité du ministre qui a la Sécurité sociale dans ses attributions.

Suite à une question afférente, il est précisé que la procédure arrêtée entre les différentes entités concernées prévoit l'analyse par le STATEC des données mises à disposition par la Police Grand-ducale. Au préalable de la transposition de la directive, un groupe de travail interministériel, réunissant la Police grand-ducale, le STATEC, le Parquet, le département des transports et l'Administration des ponts et chaussées a élaboré les préliminaires afin que la saisie et la transmission de ces données soient conformes aux prescriptions de la législation en vigueur (comme, par exemple, la protection des données).

Dans sa version initiale, l'article 7 se lit comme suit :

Art. 7. Gestion des données

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1er. Dans la mesure du possible, le rapport doit contenir tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions établit le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur le réseau routier national. Il peut opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Le libellé de l'article 7 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat :

- à l'alinéa 1^{er}, il suggère de renvoyer à un règlement grand-ducal pour reprendre en droit national le contenu de l'annexe IV et de reprendre de façon plus précise les exigences européennes visées. Il propose de libeller comme suit la deuxième phrase de cet alinéa : « *Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.* » La Commission suit cette suggestion ;
- à l'alinéa 2, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par « *accident grave* » tout en laissant aux auteurs du projet de loi de proposer la définition appropriée. Il est renvoyé dans ce contexte au commentaire de l'article 2 ;
- plutôt que de dire à l'alinéa 2 que c'est le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions qui établit le coût social moyen précité, il suffit de placer cette évaluation sous la responsabilité du ministre en écrivant: « *Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.* » La Commission suit cette suggestion.

Ainsi, l'article 7 se lira comme suit :

Art. 7. Gestion des données

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.

Article 8 (nouveau)

Le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la directive oblige les Etats membres d'établir au plus tard au 19 décembre 2011 des lignes directrices afin d'aider les organes compétents dans l'application de la directive, lignes directrices qui doivent être communiquées à la Commission européenne. Tout en renvoyant à son opposition formelle relative à l'article 6, le Conseil d'Etat se doit de rappeler que l'article 8 de la directive n'est pas transposé. Au regard de cette transposition non conforme de l'acte européen, le Conseil d'Etat doit réitérer son refus d'accorder la dispense du second vote constitutionnel du projet de loi 6295 si le paragraphe 4 de l'article 6 et le paragraphe 1^{er} de l'article 8 de la directive ne sont pas transposés. Selon le Conseil d'Etat, cette lacune est susceptible d'être comblée en renvoyant à un règlement grand-ducal pour arrêter :

- les lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la future loi en projet (art. 8, par. 1^{er} de la directive);
- les lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie (art. 6, par. 4 de la directive);
- le programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices (art. 6, par. 4 de la directive).

La Commission du Développement durable donne suite à ces remarques. Le nouvel article 8 se lira comme suit :

Art. 8. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la présente loi seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

Article 8 initial (article 9 nouveau)

L'article sous rubrique prévoit les modalités de désignation et de formation des auditeurs de sécurité routière. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 8. Désignation et formation des auditeurs

Les auditeurs de sécurité routière assurant les audits de sécurité des infrastructures routières prévus à l'article 4 sont titulaires d'un certificat d'aptitudes obtenu dans un des Etats membres de l'Union européenne sanctionnant une formation initiale ou une expérience professionnelle et suivent régulièrement des sessions de perfectionnement.

Le certificat d'aptitude est inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels conformément aux dispositions de l'article 33 de la loi du 19 juin 2009 ayant pour objet la transposition de la directive 2005/36/CE pour ce qui est a. du régime général de reconnaissance de titres de formation et des qualifications professionnelles b. de la prestation temporaire de services et modifiant l'article de la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.

Les certificats d'aptitude délivrés avant la mise en vigueur de la présente loi sont reconnus.

Pour pouvoir être désignés pour remplir les missions d'auditeurs de sécurité des routes, les auditeurs répondent aux exigences suivantes :

- *posséder un certificat d'aptitude inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels et une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la*

conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;

- *satisfaire aux exigences visées à l'article précédent au plus tard à partir du 19 décembre 2013;*
- *aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ne pas participer, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.*

L'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière est subordonné à un agrément délivré par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

Le Conseil d'Etat note d'emblée que les auteurs du projet de loi ont omis de transposer le paragraphe 1^{er} de l'article 9 de la directive. Ils justifient cette omission par le constat, dans le commentaire des articles, qu'à l'heure actuelle il n'est pas prévu d'organiser une formation d'auditeurs au Luxembourg et que, par contre, tous les certificats obtenus dans un autre Etat membre de l'UE seront reconnus au Luxembourg. Le Conseil d'Etat ne saurait pas, sous peine d'opposition formelle, s'accommoder de cette transposition non conforme de la directive et il exige que le projet de loi soit complété par la mise en place d'une telle formation. La mise en place de cette formation n'empêchera pas la reconnaissance de certificats d'aptitude délivrés en la matière par les autorités d'un autre Etat membre de l'UE, reconnaissance qui s'impose de toute façon en vertu des exigences du droit européen.

Par ailleurs, la Haute Corporation estime que l'objectivité requise pour procéder aux audits et inspections prévus par la loi en projet commande de confier les travaux afférents à des personnes adéquatement formées et qui *a priori* ne relèvent pas de l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'Etat y voit la meilleure garantie pour assurer que soit honorée l'exigence reprise au point c) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive en vertu de laquelle la ou les personnes chargées d'un audit sont sélectionnées de sorte qu'au moment de l'audit, elles ne participent pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Un dernier point au sujet duquel la Haute Corporation ne peut pas marquer son accord a trait à l'exigence prévue au dernier alinéa de l'article sous rubrique d'un agrément ministériel pour pouvoir exercer les fonctions d'auditeur. En effet, cet agrément n'est pas prévu par la directive à transposer et il est susceptible de se heurter tant aux exigences de la directive « Services » 2006/123/CE qu'aux dispositions de la Constitution. Le Conseil d'Etat ne saurait pas dispenser le projet de loi sous rubrique de la dispense du second vote constitutionnel en cas de maintien de cet alinéa, d'autant plus qu'il ne voit pas la plus-value de cet agrément, alors qu'il estime que le fait, pour un auditeur, d'apporter la preuve de la formation requise devrait suffire pour se faire confier les audits et inspections prévues par la future loi.

Suite à un bref échange de vues, les membres de la Commission décident de donner droit à toutes ces remarques du Conseil d'Etat et, en s'inspirant notamment de la législation belge, ils décident de libeller comme suit le nouvel article 9 :

Art. 9. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les personnes physiques qui veulent exercer la fonction d'auditeur de sécurité pour la réalisation d'audits de sécurité routière doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- **être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou équivalent dans les sciences de l'ingénieur inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur;**
- **avoir une expérience ou une formation de minimum 3 ans dans le domaine routier (conception, réalisation, exploitation), de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;**
- **avoir la connaissance des règles de conception des aménagements de voirie en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg pour les différents types d'usagers;**
- **avoir terminé avec fruit la formation décrite au paragraphe suivant.**

(2) Le programme de la formation initiale des auditeurs de sécurité comporte un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique de minimum 3 modules de 8 heures porte sur les matières suivantes :

- **la démarche de contrôle sécurité des projets routiers et ses objectifs;**
- **le positionnement de l'auditeur;**
- **son travail (les compétences de l'auditeur et ses outils de travail) ;**
- **les outils disponibles (guide de conception, grille d'analyse, contenu du rapport);**
- **des études de cas traitant en priorité de la sécurité des différentes catégories d'utilisateurs faibles et de la problématique des obstacles latéraux.**

Le volet pratique consiste en la réalisation d'un audit complet avec remise d'un rapport final.

Un règlement grand-ducal définit le contenu de cette formation et les conditions de réussite de celle-ci.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre le certificat d'aptitude aux personnes remplissant les conditions définies au paragraphe 1^{er} et ayant suivi la formation initiale. Ce certificat est délivré pour une période de 5 ans. Il est reconductible par période de 2 ans pour autant que :

- **l'auditeur ait effectué 4 audits aux stades de la conception détaillée ou de pré-mise en service durant les 2 dernières années par période de référence des 5 ans;**
- **l'auditeur ait suivi une formation continue ou de perfectionnement durant les 2 dernières années par période de référence des 5 ans.**

(4) La formation initiale ainsi que la formation continue ou de perfectionnement sont organisées par un établissement d'enseignement supérieur reconnu et mandaté par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions d'organiser la formation conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-avant.

(5) Est assimilé au détenteur du certificat d'aptitude tel que défini au paragraphe 3 ci-dessus, avec les mêmes effets juridiques, le détenteur d'un certificat d'aptitude délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne et répondant aux critères de formation y prévus.

Au cas où le certificat d'aptitude détenu par les ressortissants des Etats membres ne répond pas à l'ensemble des exigences de formation et/ou de formation continue exigées, la formation peut être complétée par un ou plusieurs certificats, soit attestant que le détenteur a subi avec succès un examen ou des épreuves sanctionnant les matières en question, soit attestant l'accomplissement avec fruit du volet pratique.

Article 9 initial (article 10 nouveau)

Cet article prévoit des engagements de renforcement auprès de l'Administration des ponts et chaussées en vue de l'exécution des obligations résultant de la directive. Les procédures imposées par la directive 2008/96/CE représentent en effet une surcharge de travail non négligeable pour l'Administration des ponts et chaussées et il y a donc lieu de renforcer l'effectif de cette administration par un ingénieur et par un ingénieur-technicien. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 9. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Le Gouvernement est autorisé à procéder au profit de l'Administration des ponts et chaussées à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un ingénieur et d'un ingénieur-technicien.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Le Conseil d'Etat émet les commentaires suivants :

- le dispositif envisagé se réfère à un dépassement du nombre limité des engagements nouveaux auprès de l'Etat prévu dans la loi budgétaire 2011. Dans la mesure où l'entrée en vigueur du projet sous rubrique pourrait être retardée, l'article 9 ne sera éventuellement plus applicable tel que prévu ;
- l'évaluation systématique des accidents routiers (coût de soins de santé, congés de maladie, le cas échéant, prestations de l'assurance accidents, pensions d'invalidité et pensions de survie) constitue une charge de travail supplémentaire des services du ministre de la Sécurité sociale, en particulier du service actuariel de l'Inspection générale de la sécurité sociale. Aussi, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu de compléter l'article 9 par une disposition analogue au profit de l'Inspection générale de la sécurité sociale.

Dans cet ordre d'idées, il suggère de libeller comme suit l'article sous rubrique :

Art. 10. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, sont autorisées à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- *l'Administration des ponts et chaussées: un ingénieur et un ingénieur technicien;*
- *l'Inspection générale de la sécurité sociale: un attaché de la sécurité sociale et un fonctionnaire dans la carrière du rédacteur.*

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition, sous réserve cependant de l'accord du Conseil de Gouvernement pour ce qui est de l'engagement de deux personnes supplémentaires à l'Inspection générale de la sécurité sociale.

*

Une lettre d'amendements sera envoyée au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

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

Après avoir rappelé l'urgence que revêt l'évacuation du projet de loi sous rubrique, Monsieur le Président évoque les deux questions importantes sur lesquelles les membres de la Commission doivent se prononcer :

- le sort à réserver au volet du projet de loi relatif aux plans directeurs régionaux. Pour mémoire, au cours de la réunion du 16 novembre dernier, les groupes parlementaires CSV, LSAP et DP se sont prononcés pour l'abolition de ce volet, tandis que le groupe *déi gréng* a plaidé pour son maintien ;
- l'instauration d'une disposition légale permettant de neutraliser la spéculation. Dans ce contexte, il faudra notamment décider si cette disposition doit être introduite uniquement pour les instruments mis en place par l'Etat ou également pour les instruments mis en place par les communes, comme par exemple les Plans d'aménagement général. Il est décidé de surseoir à cette discussion et de la reporter à la prochaine réunion.

*

Les membres de la Commission entament donc l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 16 septembre 2011.

Intitulé

L'intitulé initial du projet de loi est le suivant :

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire

Eu égard aux modifications que le Conseil d'Etat propose d'apporter à la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et à la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, il est d'avis qu'il faut en tenir compte au niveau de l'intitulé. Sous réserve du suivi qui sera réservé à ses observations relatives à l'article 23 du projet, le Conseil d'Etat propose de rédiger cet intitulé comme suit :

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et modifiant

- 1. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;*
- 2. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain*

La commission parlementaire fait sienne cette proposition, tout en se réservant le droit, le cas échéant, d'ajouter un point supplémentaire afin de modifier la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Cette décision est maintenue en suspens et sera prise à la lumière des décisions relatives au libellé de l'article 23 du projet de loi.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} se lit comme suit :

Art. 1.- *La présente loi a pour objet de modifier certaines dispositions de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire.*

Le Conseil d'Etat fait remarquer que cet article se limite à répéter l'objet de la future loi déjà repris à l'intitulé. En l'absence de toute valeur normative des dispositions en question, il propose de supprimer cet article et de renuméroter en conséquence les articles subséquents. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition et de biffer l'article sous rubrique.

Article 2 initial (nouvel article 1^{er})

Cet article a pour objet de modifier l'article 1^{er} de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire. La nouvelle formulation vise, d'une part, à renforcer et à préciser le rôle de coordination que le ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions doit assurer au niveau national, régional et intercommunal et, d'autre part, à étendre les objectifs de la loi précitée de 1999 en élargissant son champ d'application. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 2.- *L'article 1^{er} est modifié comme suit :*

- 1° Le paragraphe 2 prend la teneur suivante :*

« 2. À cet effet, l'aménagement du territoire assure à l'échelle nationale, régionale et intercommunale une mission de coordination, visant l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et la protection des paysages.

L'aménagement du territoire contribue et participe également à l'échelle nationale, régionale et communale :

- (a) à la valorisation optimale des ressources économiques et humaines;
- (b) à la gestion responsable de l'environnement, en général, et des ressources naturelles et énergétiques, en particulier;
- (c) au développement harmonieux des structures urbaines et rurales, y compris l'habitat et les réseaux de communication et d'approvisionnement, dans le respect du patrimoine culturel et naturel;
- (d) à la mise en œuvre de la contribution nationale à la politique transfrontalière et interrégionale, et
- (e) à la protection de la population et des biens contre les risques naturels ainsi que les nuisances environnementales. »

2° Le paragraphe 3 est abrogé.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à propos de cet article :

- il se déclare d'accord avec le renforcement du rôle de coordination du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, tout en se demandant si cette approche répond vraiment et de manière efficace aux buts visés par le projet de loi ;
- il s'interroge sur l'opportunité d'accorder au ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions des moyens d'intervention plus prononcés vis-à-vis des communes. En effet, la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain fait du membre du Gouvernement en charge de l'Intérieur le seul interlocuteur des communes et, selon le Conseil d'Etat, il convient de respecter ladite loi. Dans cette optique, la Haute Corporation rappelle que le cadre légal de l'aménagement du territoire à l'échelle nationale conditionne tout au plus l'aménagement communal, mais n'y participe pas. Elle note encore que, selon l'article 107 de la Constitution, il appartient aux pouvoirs locaux de gérer en toute autonomie les intérêts propres de la commune, tout contrôle administratif des actes des collectivités locales ne devant viser qu'à assurer le respect de la légalité et des principes. Les communes restent dès lors en principe autonomes pour concevoir l'aménagement du territoire communal. Si le contrôle que le ministre de tutelle peut exercer sur les actes pris par les communes se limite dès lors en principe à un contrôle de la légalité, la jurisprudence administrative admet pourtant qu'il peut comprendre un contrôle d'opportunité dans la mesure où l'aménagement communal s'inscrit dans l'aménagement général du territoire dont la compétence demeure acquise à l'Etat. Le contrôle ainsi défini est organisé à l'alinéa 1 du paragraphe 2 de l'article 3 de loi modifiée du 19 juillet 2004, grâce à la prérogative y consacrée du ministre de l'Intérieur d'approuver ou de refuser l'approbation des dossiers présentés par les communes et les particuliers. Dans ces conditions, le nouveau contenu du paragraphe 2 de l'article 1er de la loi du 21 mai 1999 aura avantage à déterminer les finalités de l'aménagement général du territoire à l'échelon national et à l'échelon régional, et à disposer par ailleurs qu'en matière d'aménagement communal les orientations et prescriptions des instruments de l'aménagement général du territoire doivent être respectées. Il appartiendra ainsi au ministre de l'Intérieur de veiller à l'application de cette approche, en refusant l'approbation des décisions communales contraires aux exigences de l'aménagement général du territoire. Quant à la façon dont le ministre compétent en matière d'Aménagement du territoire peut concrètement faire valoir son point de vue en cours de procédure d'approbation des plans d'aménagement communaux, le Conseil d'Etat rappelle qu'en vertu de l'article 4 de la loi précitée du 19 juillet 2004 un représentant dudit ministre est de droit membre de la commission d'aménagement chargée de conseiller le ministre de l'Intérieur sur les questions

d'aménagement communal et de se prononcer sur chaque projet d'aménagement général soumis par une commune à l'approbation ministérielle ;

- le Conseil d'Etat note que le texte du projet de loi fait référence, à côté des échelles nationale et régionale, à l'échelle intercommunale bien que le commentaire de l'article passe sous silence ce dernier aspect. La Haute Corporation estime qu'au regard de la taille du pays, il suffit de distinguer en matière d'aménagement du territoire entre les niveaux national, régional et communal ;
- le Conseil d'Etat est d'avis que le paragraphe 1er de l'article 1er de la loi de 1999 mériterait aussi d'être modifié : le nouveau texte aurait avantage à mentionner, à côté de l'idée de développement du territoire national, celle de son organisation.

A la lumière de ces différentes remarques, la Haute Corporation propose de réserver le libellé suivant à l'article sous rubrique :

Art. 1er. (1) *La première phrase du paragraphe 1. de l'article 1er de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire est remplacée par le texte suivant :*

« 1. L'aménagement du territoire organise le territoire national et en assure le développement en respectant... »

(2) *Le paragraphe 2 dudit article 1er est remplacé par le texte suivant :*

« 2. L'aménagement du territoire identifie et définit d'une manière prospective les enjeux majeurs de l'organisation et du développement du territoire. Il assure à l'échelle nationale et à l'échelle régionale la coordination de l'action politique et administrative en vue de l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et de la protection des paysages.

Il a pour objet de contribuer à la conception des initiatives et de surveiller et de coordonner les mesures destinées à

a) la valorisation ...

b)...

c)...

d)...

e) la protection ... »

(3) *Le paragraphe 3 dudit article 1er est remplacé par le texte suivant :*

« 3. Les orientations du programme directeur de l'aménagement du territoire ainsi que les prescriptions (des plans directeurs régionaux,) des plans directeurs sectoriels et des plans d'occupation du sol s'imposent en matière d'aménagement communal et de développement urbain. »

Les membres de la Commission procèdent, avec les représentants gouvernementaux, à un échange de vues sur les suites à donner aux propositions du Conseil d'Etat. De cet échange de vues, il y a lieu de retenir succinctement les points suivants :

- si les suggestions de la Haute Corporation sont, en principe, accueillies favorablement par les responsables du Ministère, ces derniers regrettent pourtant l'absence du niveau intercommunale dans le texte proposé par le Conseil d'Etat. En effet, ils souhaiteraient ajouter ce niveau supplémentaire pour appréhender les cas où plusieurs communes collaborent ensemble. Ainsi, la phrase : *« Il assure à l'échelle nationale et à l'échelle régionale la coordination de l'action politique et administrative en vue de l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et de la protection des paysages »* aurait tout intérêt à se lire : *« Il assure à l'échelle nationale, à l'échelle régionale ainsi qu'à l'échelle intercommunale la coordination de l'action politique et administrative en vue de l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et de la protection des paysages »* ;
- les responsables du Ministère donnent à considérer que le niveau régional ne doit en aucun cas être aboli. L'optique régionale est en effet nécessaire afin de percevoir, sous

un angle complémentaire, le développement du pays et afin de mieux comprendre et comparer les atouts et les déficits dans son ensemble fonctionnel ;

- le niveau intercommunal est également très important. L'intercommunalité a en effet montré une efficacité indéniable dans certaines zones du pays ;
- les responsables gouvernementaux expliquent que le concept de région et celui d'intercommunalité sont deux concepts différents. C'est justement afin de ne pas confondre ces deux concepts qu'il faudrait intégrer le concept d'intercommunalité dans la loi. En effet, les six régions sont d'ores et déjà définies dans le programme directeur d'aménagement du territoire, tandis que le concept d'intercommunalité n'y figure pas. Pourtant, ce concept se révèle nécessaire afin de donner une assise légale aux conventions Etat-communes. Dans ce contexte, un membre de la Commission fait valoir que, pour bien différencier les deux concepts que sont la région et l'intercommunalité, il faudrait inscrire une définition claire du concept de région d'aménagement dans la loi. Ainsi, d'une part, les régions bénéficieraient elles aussi d'une assise légale et, d'autre part, il serait plus facile, pour tout un chacun, de savoir quelle entité est une région et quelle entité ne l'est pas et relève donc de l'intercommunalité ;
- le groupe parlementaire *déi gréng* fait savoir qu'il votera contre l'article sous rubrique. Il met en effet en évidence son caractère illogique : il estime paradoxal de vouloir biffer, dans le texte de la future loi, la notion de plan directeur régional, mais d'y maintenir le concept de région. Pour être logique, il faudrait soit abolir les deux notions, soit maintenir les deux notions. Pourtant, il est proposé de maintenir la notion de région, sans lui fournir d'instrument pour travailler. Dans ce cas, la définition de la région n'a, selon lui, plus de sens. Le représentant du groupe *déi gréng* est pourtant d'avis que l'on a besoin de l'optique régionale, afin de tenir compte des différentes identités existant dans le pays et plaide une nouvelle fois pour le maintien des plans directeurs régionaux, quitte à les rendre obligatoires pour toute la région concernée si, par exemple, la moitié des communes de cette région (ou de la population y représentée) trouve un accord en la matière ;
- en réponse à cette intervention, les représentants du Ministère rappellent tout d'abord que les plans directeurs régionaux sont inscrits dans le texte de la loi depuis 1999 mais qu'ils n'ont eu aucune utilité pratique, car ils ne correspondent pas à la réalité et n'ont donc pas été concrétisés. Par ailleurs, la proposition de rendre les plans directeurs régionaux obligatoires n'est pas à retenir car, de l'avis de Monsieur le Ministre, il s'agit d'une fausse conception de cette notion, qui ne serait de surcroît pas applicable d'un point de vue constitutionnel, eu égard au respect de l'autonomie communale. Cela étant dit, Monsieur le Ministre déclare comprendre les soucis exprimés par le représentant du groupe *déi gréng* devant l'absence d'instrument pour appuyer la politique régionale. En partant de la constatation qu'un travail très efficace a pu être réalisé au sein des entités où des conventions Etat-communes ont été signées, il se demande si la solution ne serait pas d'abolir les plans directeurs régionaux tout en donnant une base légale à la coopération régionale ou intercommunale. Ainsi, à la demande de plusieurs communes contiguës ou de plusieurs communes d'une même région, une convention Etat-communes pourrait être conclue et permettrait à l'Etat de participer à la planification par le biais d'un accompagnement technique et financier. Cette solution aurait le mérite, d'une part, de répondre aux critiques exprimées par le Conseil d'Etat et, d'autre part, de persuader les communes, sans qu'il n'y ait aucune obligation, des avantages qu'elles pourraient en retirer. Cette proposition ne convainc pas entièrement le représentant du groupe *déi gréng*, qui soulève le risque de l'instauration d'une politique d'aménagement du territoire incohérente à travers le pays.

*

Les membres de la Commission constatent que plusieurs réunions seront encore nécessaires afin de finaliser l'examen des articles du projet sous rubrique. Les dates suivantes sont prévues, sous réserve de changements ultérieurs :

- le 14 décembre 2011 à 10h30 ;
- le 20 décembre 2011 à 10h30 et à 14h00.

5. Divers

Les membres de la Commission prennent connaissance d'une demande de convocation, au nom de tous les groupes et sensibilités politiques de la Chambre, d'une réunion jointe de la Commission de la Santé et de la Sécurité sociale, de la Commission du Développement durable et de la Commission des Affaires intérieures, de la Grande Région et de la Police pour discuter de la présentation des observations de l'expert nucléaire commun des gouvernements du Luxembourg, de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat en ce qui concerne l'état des lieux de la Centrale de Cattenom dans le contexte des tests de résistance des réacteurs nucléaires.

Luxembourg, le 12 décembre 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

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

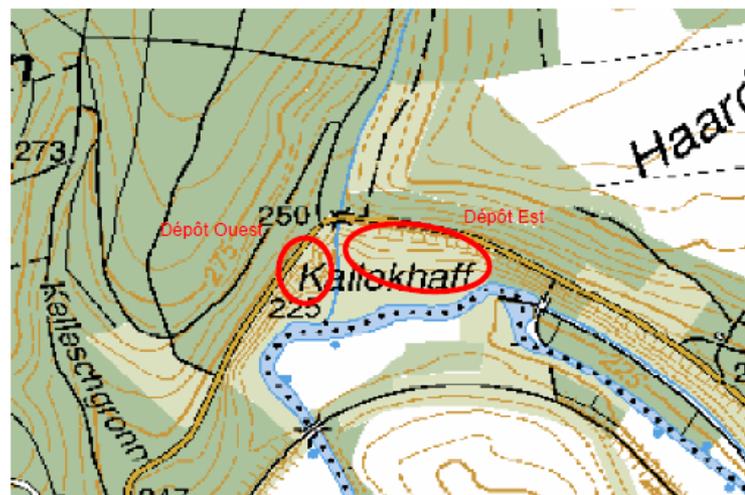
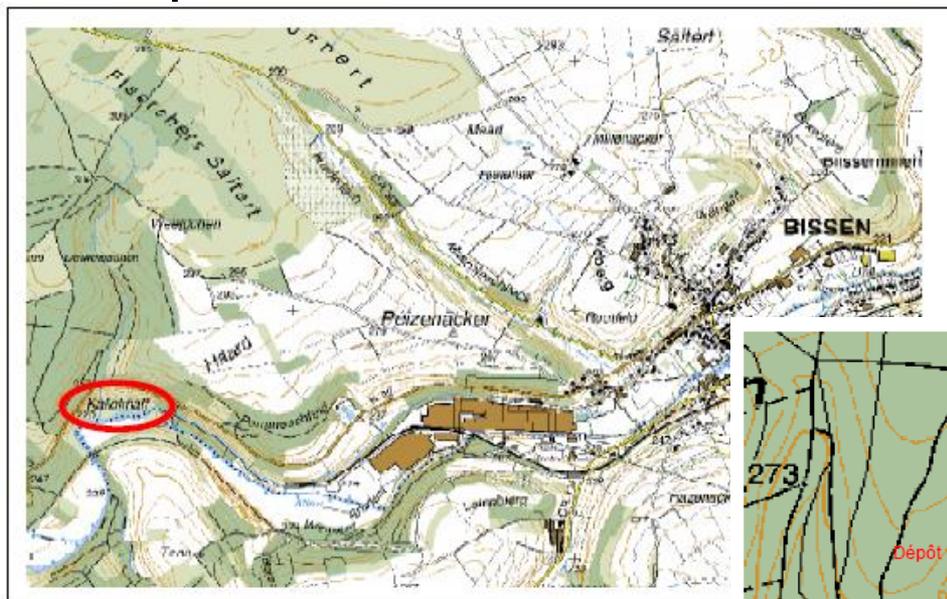
Le Président,
Fernand Boden

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



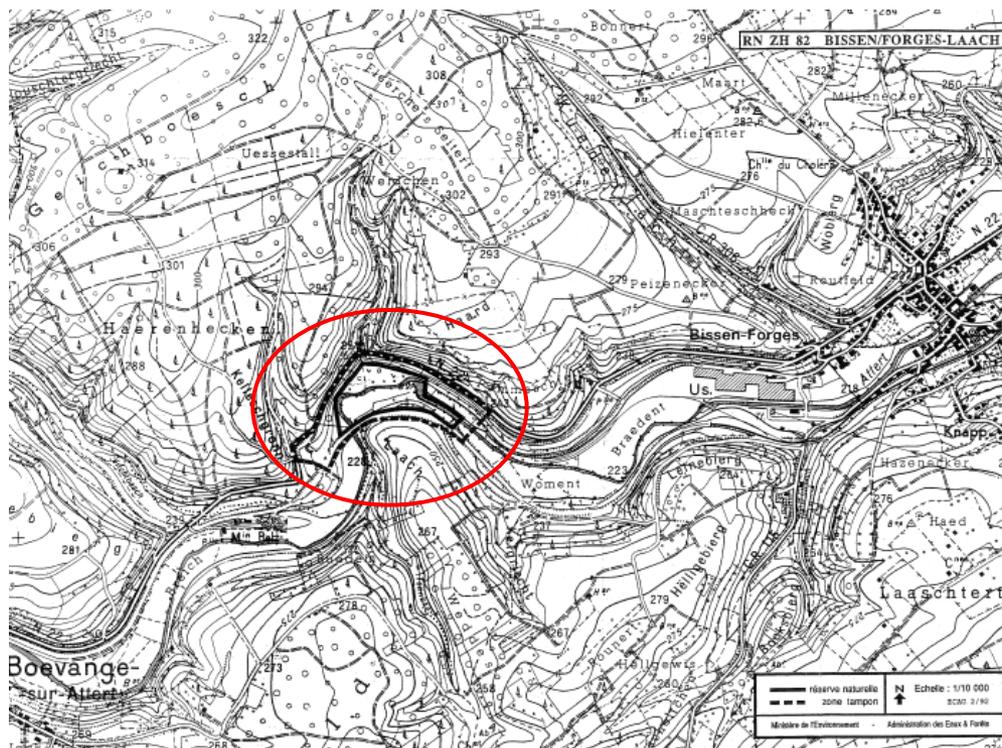
Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- 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



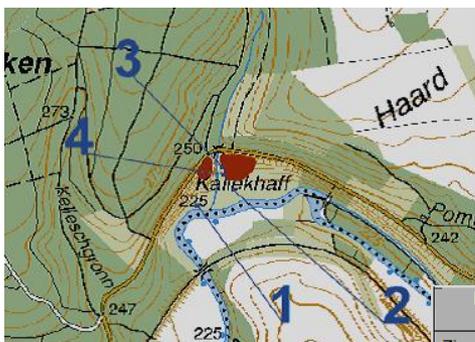
Ancienne décharge Kallekhaff à Bissen

- 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 manipulation 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 'Altlasten und Verdachtsflächenkataster Luxemburg - GIS'. The main map area shows a topographic map of a region in Luxembourg, with several red polygons highlighting specific sites. Labels on the map include 'BISSEN', 'BOEVANGE-SUR-ARTERT', 'Laaschfort', 'Härenhecken', 'Heard', 'Péizenacker', 'Knaup', and 'Wald'. A 'Layers' panel on the left lists various data layers like 'caddach point', 'caddach', 'caddanalyse', 'communes', 'geologie', 'region.asz_pc', 'Administration du Cadastre', and 'Scan 1:100000 (2001)'. A toolbar at the top provides navigation and editing tools.

On the right side, a data table titled 'Standort' is visible, showing a list of sites with their respective area, category, and site number. The table has columns for 'Standort', 'Flächen', 'Kategorie', and 'Standortnummer'. The data is as follows:

| Standort | Flächen | Kategorie | Standortnummer |
|----------------------------------|---------|------------------------|----------------|
| SÄLZHAF | 1 | [i-Industrie; Handwerk | po-451-1 |
| SANDGRÜBE HOUERESCH/DONGEBESCH | 3 | [i-Sonstiger Standort | 03-011-6 |
| SANDGRÜBE UND STEINRUCH PÉDIT | 1 | [i-Industrie; Handwerk | 08-016-1 |
| SANDGRÜBE UND STEINRUCH KOLBESCH | 1 | [i-Industrie; Handwerk | 08-013-1 |
| SANDGRÜBE UND STEINRUCH SCHOU | 1 | [i-Industrie; Handwerk | 08-012-1 |
| SANDKALEN HOFFMANN | 1 | [i-Industrie; Handwerk | 05-009-1 |
| SANDKALEN BIESERBESCH | 1 | [i-Industrie; Handwerk | 15-044-1 |
| SANDKALEN KÄMPEN | 1 | [i-Sonstiger Standort | 47-103-6 |

Below the table, there are navigation controls and a detailed view of a selected record. The selected record is 'HÄRENHECKEN' with a 'Bewertung' of 'Hohes Gefährdungspotential'. The application also shows a 'Gemeinde' section with 'WALDREILIG' and 'HÄLLER'.



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

45

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 19 juillet 2011

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal modifié de la réunion du 10 juin 2011 et du projet de procès-verbal de la réunion du 6 juillet 2011
2. 6302 Projet de loi
 - a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone
 - b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets
 - c) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau
 - d) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale- Désignation d'un rapporteur
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
 - Désignation d'un rapporteur
4. 6282 Projet de loi ayant pour objet
 - A) la transposition en droit national 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);
 - B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire;
 - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
5. 6286 Projet de loi modifiant la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz

- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers

*

Présents : M. Marc Angel (remplaçant M. Ben Scheuer), M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Fernand Diederich, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marc Spautz,

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

M. Alain Disiviscour, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal modifié de la réunion du 10 juin 2011 et du projet de procès-verbal de la réunion du 6 juillet 2011

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6302 Projet de loi

a) **relative au stockage géologique du dioxyde de carbone**

b) **modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets**

c) **modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau**

d) **modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale**

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

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

4. 6282 Projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national 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);**
- B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

Les représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, ce projet transpose de la directive 2008/110/CE modifiant la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire. La directive 2004/49/CE a été transposée en droit national notamment par le biais de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. Pour mettre en conformité le droit national avec les exigences communautaires en la matière, le cadre législatif doit être complété par la transposition de la directive 2008/110/CE.

La directive 2008/110/CE a comme objectif de faciliter les procédures nationales d'homologation du matériel roulant. Ces procédures sont en effet considérées comme une barrière importante à la création de nouvelles entreprises ferroviaires. La Commission européenne a donc jugé nécessaire d'intervenir pour harmoniser et simplifier les procédures nationales et pour recourir de manière systématique au principe de la reconnaissance mutuelle. Le principe de reconnaissance mutuelle est la caractéristique principale de la directive 2008/110/CE. Il est rendu obligatoire en ce qui concerne les autorisations de mise en service pour le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un Etat membre. Dans ce cas, il ne faudra disposer d'une certification complémentaire dans un autre Etat membre que pour ce qui est des exigences nationales supplémentaires découlant notamment des caractéristiques du réseau local.

Le projet de loi introduit dans la loi précitée du 22 juillet 2009 des dispositions relatives à la maintenance des véhicules. Ces dispositions exigent que chaque véhicule apte à la circulation sur une ligne ferroviaire se voie assigner une entité en charge de la maintenance. Cette entité devra être identifiée dans le Registre national des véhicules. Elle aura comme mission de veiller à ce que tous les véhicules dont elle a la maintenance soient entretenus conformément à son carnet d'entretien et aux exigences existantes. La directive 2008/110/CE permet, dans certains cas, aux Etats membres de définir des dérogations en matière d'identification et de certification de cette entité en charge de la maintenance, et ce notamment en ce qui concerne les véhicules de pays tiers, pour les transports spéciaux ou pour le matériel militaire.

*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat daté du 5 juillet dernier :

Dans ses considérations générales, le Conseil d'Etat demande, d'une part, de supprimer les subdivisions en chapitres et, d'autre part, de présenter le projet de loi dans l'ordre chronologique, à savoir de modifier dans un premier article la loi de 1999 et dans les articles subséquents la loi de 2009. La commission parlementaire décide de suivre ces suggestions.

Intitulé

Le Conseil d'Etat propose de reformuler l'intitulé de la loi en projet comme suit :

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*

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat.

Article 1^{er} initial

Cet article fixe l'objet de la loi en projet. Il fait référence à la directive que la loi a pour objet de transposer en droit national et précise les lois qui subiront des modifications en raison de la transposition de la directive européenne. Il se lit comme suit :

Art. 1er.– *La présente loi a pour objet la transposition en droit national luxembourgeois 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 de modifier la loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet: A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires; B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire; C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et D) de modifier a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Elle a d'ailleurs pour objet de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.*

Le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire, car elle ne fait que répéter l'intitulé et n'a aucun caractère normatif. La commission parlementaire décide donc de biffer cet article.

Article 1^{er} nouveau (article 11 initial)

Cet article précise que la circulation de matériel roulant historique, muséologique et patrimonial n'est admise sur le réseau que dans le respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. De même, la circulation du matériel précité sur le réseau ferré n'est admise que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité valable. Quant au fond, l'article sous rubrique n'appelle pas de commentaire de la part du Conseil d'Etat ; il se lit comme suit :

Art. 1er.– *L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant :*

« L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité ».

Article 2

L'article 2 permet l'exclusion du champ d'application de la loi de certaines infrastructures et véhicules. La loi réserve la possibilité de fixer des mesures spécifiques par règlement grand-ducal pour les réseaux qui sont séparés fonctionnellement du reste du système ferroviaire et qui sont exclusivement destinés à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, de même que les personnes qui opèrent sur ces réseaux. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

Art. 2.– *L'article 1er de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire est remplacé par le texte suivant:*

« Art. 1er.– *La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.*

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux. »

Le Conseil d'Etat estime qu'il suffit d'indiquer les alinéas précis des articles des lois sujettes à modification. Comme en l'espèce seul l'alinéa 2 de l'article 1^{er} de la loi du 22 juillet 2009 est modifié, il y a lieu de reformuler le texte comme suit :

« L'article 1^{er}, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après « la loi du 22 juillet 2009 », est remplacé par le texte suivant: « Sont exclus du champ d'application (...) et personnels. »

La Commission décide de suivre cette proposition. Le nouveau libellé de l'article 2 sera donc le suivant :

Art. 2.– *L'article 1^{er}, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après « la loi du 22 juillet 2009 », est remplacé par le texte suivant :*

« Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels. »

Articles 3 et 4 nouveaux (article 3 initial)

L'article 3 initial reprend des définitions de termes utilisés dans le cadre du projet de loi. Ces définitions sont celles prévues par la directive 2008/110/CE. Les définitions de « système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse » et de « système ferroviaire transeuropéen conventionnel » sont remplacées par la définition de « système ferroviaire transeuropéen » étant donné que les directives 96/48/CE et 2001/16/CE ont été abrogées par la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. L'article 3 initial se lit comme suit :

Art. 3.– *Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:*

„d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;

e) ...“

A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés deux nouveaux points r) et s), libellés comme suit:

„r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);

s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.“

Le Conseil d'Etat rappelle que les règles de la légistique formelle prévoient que toute modification doit être introduite par une disposition spécifique. Or, l'article 3 propose et le remplacement et l'ajout de certaines dispositions. Dès lors, le Conseil d'Etat demande que cet article soit scindé en deux articles distincts, le premier prévoyant le remplacement des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 et le second relatif à l'insertion des deux nouveaux points r) et s) sous le même article. La Commission du Développement durable fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 3 en deux articles distincts.

Ensuite, le Conseil d'Etat constate que les auteurs ont omis d'insérer parmi les nouvelles définitions le terme « détenteur » figurant à l'article 1^{er}, point 2) de la directive 2008/110/CE précitée. Sous peine d'opposition formelle, il exige que la directive soit correctement transposée et que cette définition soit ajoutée à l'article 4 nouveau sous un point t). La commission parlementaire fait sienne cette suggestion.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat demande de remplacer dans le texte de la loi du 22 juillet 2009 les références aux directives européennes par les références aux textes nationaux de transposition. La Commission du Développement durable décide donc de supprimer la référence à la directive 2008/57/CE. Cependant, il ne peut pas être fait référence, dans ce cas précis, au règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, car le procédé serait contraire au principe de la hiérarchie des normes.

A noter que le Conseil d'Etat demande d'ajouter dans la loi du 22 juillet 2009 un article sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal (voir ci-dessous le commentaire de l'article 10 initial). C'est dans cet esprit qu'il faut considérer l'ajout de la définition sous u) du « *registre national des véhicules* ».

Il s'ensuit que les nouveaux articles 3 et 4 se liront de la façon suivante :

Art. 3.– *Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant :*

« d) «système ferroviaire transeuropéen»: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ; ~~décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;~~
e) --- »

Art. 4.- A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés quatre ~~deux~~ nouveaux points r), s), t) et u) libellés comme suit :

« r) « entité chargée de l'entretien », une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV) ;

s) « véhicule », un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.

t) « détenteur », la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules.

u) « registre national des véhicules », le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois. »

Articles 5 et 6 nouveaux (article 4 initial)

L'article 4 initial prévoit les missions de l'Administration des chemins de fer. Conformément aux dispositions de la directive à transposer, le terme « matériel roulant » est remplacé par celui de « véhicule ». Une nouvelle mission est ajoutée concernant les wagons de fret : elle consiste pour l'Administration des chemins de fer dans la vérification de la certification de l'entité en charge de la maintenance conformément au cadre légal communautaire et national. L'article 4 initial se lit comme suit :

Art. 4. – L'article 4, paragraphe 1^{er}, point a) de la même loi est remplacé par le texte suivant :

„a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

A l'article 4, paragraphe 1^{er}, un nouveau point k) est inséré et qui est libellé comme suit :

„k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national.“

Pour les mêmes raisons que celles évoquées ci-dessus à l'endroit de l'article 3 initial, le Conseil d'Etat est d'avis que cette disposition est à scinder en deux articles. Il demande par ailleurs qu'il soit renvoyé à « la loi du 22 juillet 2009 » plutôt qu'à « la même loi ». Quant au fond, le Conseil d'Etat marque son accord aux modifications des missions accordées à l'Administration des chemins de fer. Cependant, au vu des développements qui suivront sous les considérations relatives à l'article 10, la Haute Corporation demande à ce que la liste des missions accordées à ladite Administration soit complétée par celle de la tenue du registre national des véhicules.

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'Etat en scindant l'article 4 initial en deux articles distincts et en renvoyant à « la loi du 22 juillet 2009 » plutôt qu'à « la même loi ». Par ailleurs, la mission de tenir un registre national des véhicules a été insérée sous un nouveau point l). Ainsi, les nouveaux articles 5 et 6 se lisent comme suit :

Art. 5. L'article 4, paragraphe 1^{er}, point a) de la même loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :

« a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour. »

Art. 6. A l'article 4, paragraphe 1^{er}, les un nouveaux points k) et l) sont est insérés et qui sont est libellés comme suit :

« k) « vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national.

l) « tenir, mettre à jour, et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour. »

Article 7 nouveau (article 5 initial)

L'article 5 de la loi sur la sécurité ferroviaire prévoit que, chaque année, l'Administration des chemins de fer doit rendre compte, dans un rapport écrit, au Ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. L'article 5 initial du projet de loi 6282 rajoute un point e) à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 pour prévoir la possibilité pour l'Administration des chemins de fer d'accorder des dérogations dans le cadre de l'identification ou de la certification de l'entité chargée de l'entretien. Cet article se lit comme suit :

Art. 5.– A l'article 5 de la loi précitée est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:

„e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 21bis de la présente loi.“

Abstraction faite d'un renvoi à « la loi précitée du 22 juillet 2009 », le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à faire, sauf à supprimer les termes « de la présente loi » et à remplacer la référence à l'article 21bis par celle à l'article 20ter. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à ses développements figurant à l'article 10 (initial) ci-après. La commission parlementaire décide suivre les propositions de la Haute Corporation et de libeller comme suit le nouvel article 7 :

Art. 7. A l'article 5 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit :

« e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter de la présente loi.»

Article 8 nouveau (article 6 initial)

L'article 6 initial se lit comme suit :

Art. 6.– Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.

Le Conseil d'Etat propose la reformulation suivante :

Art. 8.- A l'article 12 de la loi du 22 juillet 2009, les termes « exploitant de wagons » est remplacé par le terme « détenteur ».

La commission parlementaire décide de faire sienne cette formulation. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 8. - ~~Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi~~ A l'article 12, troisième alinéa de la loi du 22 juillet 2009, les termes « exploitant de wagons » est remplacé par le terme « détenteur ».

Articles 9 et 10 nouveaux (article 7 initial)

L'article 7 initial modifie l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 et concerne la certification des entreprises ferroviaires. Les notions de certification générale et spéciale sont précisées, notamment pour mentionner que la certification spéciale doit être fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE. L'article se lit comme suit :

Art. 7.- *A l'article 14 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:*

1. *Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:*

„La certification générale atteste l'établissement par l'entreprise ferroviaire d'un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité pertinentes du droit communautaire.“

2. *Le paragraphe 4 aura le libellé suivant :*

„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“

Le Conseil d'Etat demande la scission de cette disposition en deux articles distincts. Ensuite, il y a lieu de renvoyer aux alinéas 3 et 4, et non aux paragraphes 3 et 4 de l'article 14 de la loi à modifier. Concernant la modification de l'alinéa 4, il y a lieu de préciser que « *L'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :* ». En outre, le Conseil d'Etat réitère sa demande de remplacer les références aux textes communautaires par celles aux textes nationaux de transposition.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 7 en deux articles et de remplacer le terme « *paragraphe* » par le terme « *alinéa* ». Par contre, la référence à l'annexe IV de la directive 2004/49/CE n'est pas remplacée par la référence à la loi du 22 juillet 2009, car cela poserait des problèmes en pratique : à chaque modification de l'annexe IV de la directive 2004/49/CE, il faudrait procéder à la modification de la loi du 22 juillet 2009.

Les nouveaux articles 9 et 10 se liront donc comme suit :

Art. 9.- *L'alinéa 3 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :*

« La certification générale atteste l'établissement par l'entreprise ferroviaire d'un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité pertinentes du droit communautaire. »

Art. 10.- *L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :*

« La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire. »

Articles 11 et 12 nouveaux (article 8 initial)

L'article 8 initial modifie l'article 15, paragraphe 5, alinéa 3 ainsi que l'article 17, paragraphe 6, alinéa 3 de la loi sur la sécurité ferroviaire. Les deux modifications proposées sont des renvois au règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires. L'article 8 initial se lit comme suit :

Art. 8.- *Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:*

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.“

Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi précitée est remplacé par le texte suivant:

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 relative à la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.“

D'un point de vue formel, le Conseil d'Etat réitère ses observations antérieures et demande la scission de l'article en deux articles distincts. La hiérarchie des normes interdit que la loi renvoie à un règlement grand-ducal spécifique. Dès lors, sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande d'inscrire dans la loi le terme précis du délai d'instruction accordé à l'Administration des chemins de fer.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de scinder l'ancien article 8 en deux articles distincts. Par ailleurs, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat d'inscrire dans la loi le terme précis du délai d'instruction. Ainsi, les nouveaux articles 11 et 12 seront libellés comme suit :

Art. 11.- *Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :*

« La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet ~~fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.~~»

Art. 12.- *Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant :*

« La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet ~~fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.~~»

Article 13 nouveau (article 9 initial)

L'article sous rubrique insère dans la loi du 22 juillet 2009 un article 31bis qui précise que les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE, abrogées par la directive 2008/110/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE et à son annexe XI. Il se lit comme suit :

Art. 9. – Est inséré un article 31bis dans la loi précitée libellé comme suit:

„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi dans son exigence de remplacer les renvois aux textes européens par ceux aux textes nationaux de transposition, la disposition sous rubrique devient sans objet, et sera dès lors à supprimer.

La Commission décide ne pas supprimer l'article sous rubrique, contrairement au souhait du Conseil d'Etat. En effet, le cas échéant, toutes les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE au début de la loi du 22 juillet 2009, principalement l'ancien article 2, ne sont plus correctes.

Article 14 nouveau (article 10 initial)

L'article 10 initial insère un nouveau Chapitre VIIbis dans la loi du 22 juillet 2009 qui concerne la maintenance des véhicules. La directive européenne exige en effet qu'une entité en charge de l'entretien de chaque véhicule soit identifiée avant que le véhicule ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau. L'article 10 initial se lit comme suit :

Art. 10. – A la suite du Chapitre VII de la même loi est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:

„Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules

„Art. 21bis. – 1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.

2. L'entité en charge de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;

b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la

commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. La reconnaissance est prononcée par le Ministre sur avis de l'Administration des Chemins de Fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5 est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

a) le système d'entretien établi par l'entité;

b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;

c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;

d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

7. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans la Communauté européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien.

b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. " "

Le paragraphe 1^{er} renvoie au règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce procédé, et ce en raison du principe de la hiérarchie des normes. Dès lors, il demande la suppression pure et simple de ce renvoi. La commission parlementaire donne suite à la demande du Conseil d'Etat de

supprimer le renvoi au règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire.

Le Conseil d'Etat constate ensuite que ledit règlement grand-ducal, adopté sous la procédure de l'urgence, fait référence au registre national des véhicules qui n'a pourtant aucune assise légale. Afin de combler cette lacune, le Conseil d'Etat demande aux auteurs d'ajouter dans la loi précitée de 2009 un nouvel article 20bis sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. C'est dans cet esprit que le Conseil d'Etat a d'ores et déjà demandé, dans ses observations formulées à l'endroit de l'article 4 initial, que les missions accordées à l'Administration des chemins de fer soient complétées. Dans ce contexte, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de revoir l'insertion proposée par l'article sous rubrique qui, selon le Conseil d'Etat, ne doit pas devenir l'article 21bis, mais l'article 20ter. La Commission du Développement durable décide de suivre ces suggestions en insérant un article 20bis qui crée un registre national des véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. En outre, l'article 21bis devient l'article 20ter.

Le paragraphe 2 prévoit que l'entité chargée de l'entretien peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur du véhicule. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat exige la suppression des termes « *entre autres* », qui ne sont pas prévus par la directive et qui donnent au texte une portée plus large que celle voulue par la directive. La Commission donne suite à cette remarque : le paragraphe 2 reprend dorénavant les termes de la directive 2008/110/CE.

Le paragraphe 3 détermine la responsabilité de l'entité en charge de l'entretien qui est sans préjudice de celle des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. Le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes « *de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire* », qui sont superfétatoires. La commission parlementaire suit cette suggestion.

Le paragraphe 4 prévoit que l'entité en charge de l'entretien, sauf s'il s'agit d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure, doit être certifiée par un organisme accrédité ou reconnu.

Le Conseil d'Etat constate que la transposition du paragraphe 8 de l'article 1^{er} de la directive 2008/110/CE est incomplète, alors que l'« *autorité nationale de sécurité* » n'est pas autrement précisée dans le projet de loi. Il propose donc de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 4 à partir des termes « (...) *et ceci selon les législations (...)* », alors que le renvoi à titre exemplatif à la loi modifiée du 20 mai 2008 est superfétatoire. De même, la référence au règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 donne lieu à une opposition formelle pour les raisons spécifiées ci-avant.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que les critères à mettre en œuvre par le ministre dans le cadre de la procédure de reconnaissance doivent être d'une qualité et d'une rigueur égales à celles des critères prévus pour la procédure d'accréditation. Il convient de compléter en conséquence l'article sous examen.

Finalement, il y a lieu de relever que la reconnaissance à prononcer par le ministre ne devrait pas dépendre de l'avis préalable de l'Administration des chemins de fer dont l'omission de se prononcer entraînerait l'impossibilité pour le ministre de prendre une décision. Le Conseil d'Etat demande dès lors de se limiter à l'obligation pour le ministre de demander l'avis de ladite administration. La dernière phrase de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 4 prend dès lors la teneur suivante : « *La reconnaissance est prononcée par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.* »

Les membres de la commission parlementaire donnent suite aux remarques de la Haute Corporation.

Le paragraphe 5 prévoit que la délivrance à l'entité chargée de l'entretien du certificat devra respecter les exigences posées par une proposition de Règlement communautaire concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de

fret et modifiant le Règlement (CE) N°653/2007. Le Conseil d'Etat estime que le paragraphe 5 est à supprimer, car le règlement communautaire y visé, une fois adopté, sera d'application directe et ne nécessitera aucune mesure de transposition. La Commission du Développement durable suit cette proposition.

Le paragraphe 6 est également supprimé, n'ayant plus aucune raison d'être du fait de la suppression du paragraphe 5.

Le paragraphe 7 concerne des dérogations permises dans le cadre des obligations d'identification et de certification des entités chargées de l'entretien par des mesures de substitution dans certains cas. Ces dérogations sont accordées par l'Administration des chemins de fer. Le Conseil d'Etat suggère d'écrire correctement « Union européenne ». En outre, sous peine d'opposition formelle, il demande de faire abstraction, à l'endroit du point a) de l'alinéa 2 du paragraphe 7 de la référence à un règlement grand-ducal. Au dernier alinéa, il est d'avis que la référence *in fine* à la loi de 2009 est superfétatoire. La commission parlementaire décide de remplacer le terme « *Communauté européenne* » par le terme « *Union européenne* » et de supprimer la référence à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire. Par contre, elle estime que la référence à la loi du 22 juillet 2009 n'est pas superfétatoire, car la référence à l'article 5 permet une lecture plus rapide.

Compte tenu de ce qui précède, les nouveaux articles 20bis et 20ter de la loi modifiée du 22 juillet 2009 se liront comme suit :

Article 20bis

Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

Article 20ter

1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules ~~(RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.~~

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 ~~de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,~~ l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;

b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu ~~conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant~~

~~détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique.~~ Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. La reconnaissance est prononcée par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences ~~à arrêter conformément au paragraphe 5~~ est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

~~5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:~~

~~a) le système d'entretien établi par l'entité;~~

~~b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;~~

~~c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;~~

~~d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.~~

~~6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.~~

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer :

a) lors de l'immatriculation des ~~véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire~~, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien.

b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Article 12 initial

L'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 12.– *La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.*

Le Conseil d'Etat s'oppose à toute disposition reportant la date d'entrée en vigueur du projet de loi. La commission parlementaire décide de suivre cette demande du Conseil d'Etat. L'article est donc supprimé.

5. 6286 Projet de loi modifiant la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Les représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures présentent 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 de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées après le démarrage des différentes formations prévues par la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.

En outre, les modifications projetées visent à inscrire dans la loi une base légale pour le financement des différentes formations ainsi que les conditions d'obtention de l'agrément dont doit disposer l'organisme autorisé à dispenser lesdites formations.

Par ailleurs, le projet de loi entend proroger, conformément à la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les délais visés pour la formation continue, en ce sens que les titulaires des permis de conduire des différentes catégories visées par la loi du 5 juin 2009 précitée doivent suivre au plus tard une première formation continue dans les 7 ans qui suivent la date de mise en vigueur de ladite directive.

Enfin, le projet de loi a pour but de rectifier la désignation cadastrale des terrains acquis en vue de l'implantation du centre de formation à Sanem.

*

Les membres de la commission parlementaire procèdent ensuite à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat daté du 5 juillet dernier :

Tout d'abord, dans ses observations préliminaires, le Conseil d'Etat se demande si l'impact financier du présent projet de loi est réellement inexistant comme l'affirment les auteurs du texte, alors qu'aux points 1°, 2° et 4° de l'article 1^{er} du projet sous avis il est prévu que les frais de la formation initiale, accélérée et continue peuvent être pris en charge par l'Etat. Suite à une question relative à cette observation, les membres du Ministère confirment que le projet de loi 6286 n'engendrera aucun impact financier supplémentaire par rapport aux dispositions du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de

certaines véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Article 1er

L'article 1er se propose de modifier l'article 3 de la loi du 5 juin 2009. Les modifications portent essentiellement sur les modalités de financement de la qualification initiale, de la qualification accélérée et de la qualification continue. Est également précisée la durée de validité des certificats de formation délivrés. L'article se lit comme suit :

Art. 1er.– A l'article 3 de la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, sont apportées les modifications suivantes:

1° Le point 1. est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit:

„Le financement de la qualification initiale peut être pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie de règlement grand-ducal.“

2° Le point 2. est complété in fine par un nouvel alinéa qui prend la teneur suivante:

„Le financement de la qualification initiale accélérée peut être pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie de règlement grand-ducal.“

3° Au point 3., le dernier alinéa est complété in fine par la phrase suivante:

„Ils ont une durée de validité de cinq ans.“

4° Le même point 3. est complété in fine par un nouvel alinéa, libellé comme suit:

„Le financement de la formation continue peut être pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie de règlement grand-ducal.“

Au cours d'un bref échange de vues relatif à cet article, les membres de la Commission sont informés que :

- au Luxembourg, l'Etat prend en charge la totalité des coûts de la formation initiale. Pour ce qui est de la formation continue, un tiers des coûts est à charge de l'Etat et deux tiers à charge de l'employeur ;
- l'article 9 de la directive 2003/59/CE prévoit que la formation initiale doit avoir lieu dans le pays où les conducteurs ont leur résidence normale. Pour ce qui est de la formation continue, elle peut avoir lieu soit dans l'Etat membre où ils ont leur résidence normale soit dans l'Etat membre où ils travaillent.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé des points 1°, 2° et 4° dans la mesure où, d'après l'article 99 de la Constitution, « aucune charge grevant le budget de l'Etat pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale ». Selon l'article 32(3) de la Constitution, les règlements grand-ducaux y prévus ne pourront dès lors être pris qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi. Les points 1°, 2° et 4° sont dès lors à reformuler.

Pour tenir compte de cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide d'amender les points 1°, 2° et 4° de l'article 1^{er} et de les libeller comme suit :

1° Le point 1. est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit:

„Le financement de la qualification initiale **est** pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie **contractuelle avec le centre agréé**“.

2° Le point 2. est complété in fine par un nouvel alinéa qui prend la teneur suivante :

„Le financement de la qualification initiale accélérée **est** pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie **contractuelle avec le centre agréé**“.

4° Le même point 3. est complété in fine par un nouvel alinéa, libellé comme suit:
„Le financement de la formation continue **est** pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie **contractuelle avec le centre agréé**“.

Les membres de la Commission ont en effet préféré éviter d'inscrire un montant précis dans le texte de loi, ceci notamment pour maintenir une certaine flexibilité en la matière. Suite à un bref échange de vues, ils ont donc décidé de reprendre les libellés exacts des articles 1^{er}, 2 et 5 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement. Les membres de la Commission recommandent au Gouvernement de maintenir les montants à un niveau similaire à celui des montants actuellement en vigueur.

Article 2

L'article 2 modifie l'article 6 de la loi du 5 juin 2009 qui a trait à l'agrément à délivrer à l'organisme de formation. Il se lit comme suit :

Art. 2.– A l'article 6 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes:

1° La première phrase du paragraphe (2) est remplacée par la teneur suivante:

„Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite adressée au ministre.“.

2° Le deuxième tiret de l'énumération au paragraphe (2) est remplacé par le libellé suivant:

„– les qualifications des enseignants et instructeurs;“.

3° Le paragraphe (3) est remplacé par le texte suivant:

„(3) L'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des enseignants. Toutefois, l'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs.

Le centre de formation peut recourir en tout ou en partie à des enseignants ou instructeurs tiers qui doivent présenter les aptitudes et qualifications appropriées pour l'enseignement à dispenser dans le cadre de la présente loi.

Les conditions que les enseignants et les instructeurs doivent remplir sont fixées par règlement grand-ducal.“.

4° Au paragraphe (4), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

„(4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

– avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes arrêtées par voie de règlement grand-ducal;

Au paragraphe (4), il est ajouté un 3e tiret et deux nouveaux alinéas libellés comme suit:

– conclure les assurances pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

L'organisme doit par ailleurs tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, tels que plans, certificats, contrats, évaluations ainsi que toutes autres informations et données renseignant sur l'état de sécurité du centre de formation de même que sur les mesures et moyens de protection et de prévention mis en œuvre. Ce registre doit comporter en outre un relevé à jour des accidents et incidents survenus à l'occasion d'activités de formation prévues par la présente loi.

Chaque accident ou incident ayant entraîné ou failli entraîner une atteinte grave à l'intégrité physique d'une ou de plusieurs personnes présentes dans le centre de formation ou dans ses alentours immédiats doit faire l'objet d'une enquête. Le rapport d'enquête doit comprendre au moins une description du déroulement de l'événement ainsi qu'une analyse des causes apparentes ou possibles évoquant notamment d'éventuels défauts d'entretien, d'organisation ou de comportement. Il doit par ailleurs énoncer les mesures et moyens susceptibles de contribuer à prévenir à l'avenir des accidents ou incidents analogues.“.

5° Le paragraphe (5) est remplacé par le texte suivant:

„(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance ou du renouvellement de l'agrément.“

6° Le paragraphe (6) est remplacé par le texte suivant:

„(6) L'agrément est valable pour une durée de 5 ans. En vue du renouvellement de l'agrément, l'organisme de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande de renouvellement au ministre conformément aux dispositions prévues au présent article.

L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies. L'instruction des dossiers en matière de retrait ou de suspension d'un agrément a lieu conformément aux dispositions du paragraphe précédent.“

7° Le paragraphe (9) est remplacé par le texte suivant:

„(9) Les conditions auxquelles doivent répondre les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.“

8° Derrière le paragraphe (9), est inséré un nouveau paragraphe (10) libellé comme suit:

„(10) Sur demande motivée de l'organisme de formation, le ministre peut temporairement dispenser celui-ci de l'application d'une ou de plusieurs des dispositions de la présente loi et délivrer un agrément provisoire. Une telle dispense ne peut être accordée que de cas en cas pour des exigences déterminées et uniquement lorsque l'efficacité et le déroulement légal de la qualification initiale et de la formation continue n'en sont pas affectés ni entravés.“

Au point 1°, il est précisé que l'organisme qui souhaite dispenser les formations exigées par la loi du 5 juin 2009 doit adresser par écrit sa demande en obtention de l'agrément avec pièces à l'appui au ministre qui est l'autorité compétente pour délivrer ledit agrément.

Pour ce qui est des points 2° et 3° et contrairement au texte actuel qui se réfère exclusivement aux « *enseignants* », le projet de loi fait une distinction entre « *enseignants* » et « *instructeurs* », les premiers étant en charge de l'enseignement théorique des formations visées par la loi du 5 juin 2009, les seconds de l'enseignement pratique de conduite desdites formations. Cette distinction s'avère nécessaire, car les conditions à remplir pour dispenser ces formations sont différentes. Les conditions appropriées pour dispenser l'enseignement dans le cadre de la loi seront arrêtées par voie de règlement grand-ducal. Le centre de formation a le choix d'embaucher les enseignants et les instructeurs pour dispenser les différentes matières faisant partie des formations ou de recourir à des enseignants et instructeurs externes, toujours à condition que ces derniers remplissent les aptitudes et qualifications requises.

Le Conseil d'Etat demande qu'à la fin du point 3°, la précision suivante soit apportée au texte: « *Les conditions d'agrément que (...)* ». La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Le point 4° précise que seul l'organisme qui détient un agrément délivré par le ministre est autorisé à dispenser les formations visées par la loi du 5 juin 2009. En vue de l'obtention de cet agrément, l'organisme doit:

- être titulaire d'une certification d'assurance-qualité, afin de démontrer son efficacité par la qualité des processus qu'il a mis en place et leur évolution;
- disposer des infrastructures et équipements conçus de sorte à permettre la tenue des cours de formations en toute sécurité;

Le texte en projet propose d'ajouter deux conditions à remplir en vue de l'obtention de l'agrément, à savoir l'exigence d'avoir conclu une assurance en responsabilité civile ainsi que les exigences relatives à la sécurité. Par ailleurs, il est précisé que la certification d'assurance-qualité requise doit se faire suivant les normes arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

Le point 5° complète le paragraphe 5 de l'article 6 de la loi du 5 juin 2009 afin de permettre au ministre de demander l'avis d'une commission d'experts dans le cadre de l'instruction du

dossier en vue non seulement de la délivrance mais également du renouvellement de l'agrément.

Le point 6° prévoit que la durée de validité de l'agrément délivré au centre de formation est limitée à cinq ans. Toutefois, il peut être renouvelé, à condition d'en faire la demande au ministre au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément, lorsque le centre de formation ne satisfait plus aux conditions requises en vue de l'obtention de l'agrément. En vue de prendre sa décision, il peut consulter la commission d'experts conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 6 de la loi du 5 juin 2009.

Le Conseil d'Etat se demande si la disposition qui prévoit de limiter la validité de l'agrément à une durée de cinq ans est conforme à l'article 11, paragraphe 1^{er} de la directive « Services », qui interdit l'octroi d'autorisations ouvrant accès à des activités de services, ayant une durée limitée, à moins que cette durée limitée d'autorisation ne soit justifiée par une raison impérieuse d'intérêt général. C'est pour cette raison que la Haute Corporation demande de recevoir des justifications en la matière. A défaut, il n'accordera pas la dispense du second vote constitutionnel. Par ailleurs, le Conseil d'Etat s'interroge sur la plus-value de la limitation de la validité de l'agrément, alors que celui-ci peut être suspendu ou retiré si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

La commission parlementaire se déclare d'accord avec les auteurs du projet de loi en ce qui concerne la nécessité de limiter la validité de l'agrément dans le temps. A son avis, cette limitation se justifie par une raison impérieuse d'intérêt général, à savoir le renforcement de la sécurité routière. En effet, le centre de formation, titulaire de l'agrément délivré par le ministre, est chargé de dispenser des formations aux conducteurs de poids lourds professionnels affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Lesdites formations obligatoires visent à assurer la « qualité » du conducteur et à améliorer ainsi, d'une part, la sécurité routière et, d'autre part, la sécurité du conducteur lui-même. Il importe dès lors que ces formations soient dispensées par un centre de formation offrant les infrastructures appropriées et un personnel formé qui soit à la hauteur des exigences spécifiques d'une formation de qualité. Afin de garantir la qualité continue et le professionnalisme du centre agréé, il convient de vérifier tous les cinq ans si les critères d'agrément sont remplis. Le raisonnement est en effet le même que celui qui prévaut pour les transports ferroviaire et aérien.

Le point 7° modifie le libellé du paragraphe 9 de l'article 6 de la loi du 5 juin 2009. Le nouveau libellé se limite à prévoir que les matières à enseigner, les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminés par règlement grand-ducal.

Le point 8° propose de prévoir la possibilité pour le ministre de délivrer un agrément provisoire à un centre de formation, lorsque ce dernier ne remplit temporairement pas toutes les conditions prévues par la loi du 5 juin 2009. Un tel agrément provisoire ne peut cependant être délivré qu'à titre exceptionnel dans des conditions dûment motivées par le centre de formation et uniquement lorsque l'efficacité et le déroulement légal des formations n'en sont pas affectés ni entravés.

Article 3

L'article 3, qui concerne les dispositions pénales prévues à l'article 7 de la loi du 5 juin 2009, se propose de remplacer le paragraphe 3 de l'article 7 par une nouvelle disposition visant à conférer l'exécution de ces dispositions non seulement aux agents de l'Administration des douanes et accises mais également aux membres de la Police grand-ducale. Il se lit comme suit :

Art. 3.— *A l'article 7 de la loi précitée, le paragraphe (3) est remplacé par le libellé suivant :*

„(3) Les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.“

Le Conseil d'Etat rappelle que les membres de la Police grand-ducale ont, de par les articles 10 et 13 du Code d'instruction criminelle, une compétence générale en matière de police judiciaire. Il n'est donc pas nécessaire de leur conférer ce pouvoir de manière ponctuelle dans d'autres lois, en y prévoyant une disposition à cet effet. Les membres de la Commission du Développement durable décident pourtant de maintenir le texte dans sa teneur initiale.

Article 4

Cet article vise à prolonger les délais dans lesquels les conducteurs exemptés de l'obligation de qualification initiale doivent suivre la première formation continue. Dans le texte actuel de l'article 8 de la loi du 5 juin 2009 précitée, les conducteurs titulaires d'un permis de conduire des catégories D1, D1+E, D ou D+E doivent suivre la première formation continue dans les cinq ans suivant la date de l'entrée en vigueur de ladite loi, c'est-à-dire avant le 10 septembre 2014. La loi en projet propose de relever ce délai d'un an, de sorte que les conducteurs doivent suivre la première formation continue avant le 10 septembre 2015.

En ce qui concerne les conducteurs titulaires d'un permis de conduire des catégories C1, C1+E, D ou C+E, le texte actuel accorde le même délai du 10 septembre 2014 pour suivre la première formation continue. Le projet de loi propose de proroger ce délai de deux ans, de sorte que ces chauffeurs doivent suivre la première formation continue avant le 10 septembre 2016.

Ces prolongations sont en conformité avec le droit communautaire, alors que la directive 2003/59/CE reconnaît aux Etats membres la faculté d'abréger ou de proroger les délais visés aux points a) et b) du paragraphe 2 de l'article 7 de la loi du 5 juin 2009 *„notamment dans le but de les faire coïncider avec la date d'échéance de validité du permis de conduire ou de permettre l'introduction graduelle de la formation continue. Toutefois, ce délai ne peut être ni inférieur à trois ans ni supérieur à sept ans“*. Ces allongements des délais accordés par la directive permettent, d'une part, de faire coïncider ces dates avec la durée de la validité de la majorité des permis de conduire des catégories visées, qui est actuellement encore de 10 ans, et, d'autre part, d'éviter une surcharge des cours de formation continue en reportant les délais d'un respectivement de deux ans.

L'article 4 rencontre l'assentiment du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 4. – *A l'article 8 de la loi précitée sont apportées les modifications suivantes:*

1° Le point b) est remplacé par le texte suivant:

„b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), avant le 10 septembre 2015;“

2° Le point c) est remplacé par le texte suivant:

„c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), avant le 10 septembre 2016.“

Article 5

Cet article a pour objet de corriger des erreurs au niveau de la désignation cadastrale des terrains domaniaux acquis par l'Etat en vue de l'implantation future du centre de formation à Sanem. L'article trouve l'accord du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 5.– A l'article 9, le numéro cadastral „44/7745“ est remplacé par les numéros cadastraux suivants: „44/8294, 78/8297, 1829/8305, 1761/8302 et 1761/8300“.

Luxembourg, le 21 juillet 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

6303

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 271

27 décembre 2011

S o m m a i r e

Loi du 16 décembre 2011 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 page **4866**

Loi du 16 décembre 2011 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.

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 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.

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. 6303; sess. ord. 2010-2011 et 2011-2012.

TRAITE

**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**

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

LES ETATS CONTRACTANTS,

Vu les règlements du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne relatifs au Ciel unique européen, les mesures d'exécution pertinentes, la déclaration des Etats membres sur les questions militaires liées au Ciel unique européen et l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien;

Vu l'étude de faisabilité du bloc d'espace aérien fonctionnel «Europe Central» (*Functional Airspace Block Europe Central, FABEC*) du 18 septembre 2008;

Vu la déclaration commune d'intention portant sur la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel «Europe Central» du 18 novembre 2008;

Considérant que l'espace aérien au-dessus du territoire des Etats contractants du FABEC et celui sous leur responsabilité constituent une des zones de trafic aérien les plus complexes d'Europe;

Considérant qu'une approche plus intégrée de la gestion du trafic aérien constitue une étape essentielle pour répondre aux besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone;

Considérant qu'une coopération étroite entre prestataires de services de navigation aérienne répond aux besoins de la circulation aérienne civile et militaire dans cette zone;

Considérant que la création du FABEC implique nécessairement l'amélioration et l'augmentation de la fourniture de services de navigation aérienne transfrontaliers;

Considérant l'esprit de culture juste prônée par la législation internationale et européenne;

Attendu qu'en créant le FABEC indépendamment des frontières existantes, les Etats contractants visent à atteindre un niveau optimal de capacité, d'efficacité et d'efficience du réseau de gestion du trafic aérien tout en maintenant un haut niveau de sécurité;

Convaincus de la valeur ajoutée par la création du FABEC dans le domaine du développement durable;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Chapitre I: Principes généraux

Article 1

Définitions

A moins qu'il n'en soit disposé autrement, les termes utilisés dans le présent Traité ont la signification qui leur est attribuée par les définitions applicables issues des règlements relatifs au Ciel unique européen en vigueur dans les Etats contractants. Aux fins du présent Traité:

- a) «Traité» désigne le présent Traité et tout amendement qui pourrait y être apporté, à moins qu'il n'en soit disposé autrement;
- b) «espace aérien concerné» désigne l'espace aérien au-dessus du territoire des Etats contractants et celui sous leur responsabilité conformément aux règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), tel qu'il est défini à l'article 3 du présent Traité;
- c) «Convention de Chicago» désigne la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut:
 - tout amendement ratifié par les Etats contractants et appliqué en vertu de l'article 94 a) de la Convention de Chicago, et
 - toute Annexe ou tout amendement adoptés en vertu de l'article 90 de la Convention de Chicago, pour autant que les normes internationales visées à l'article 37 de la Convention de Chicago et contenues dans une telle Annexe ou un tel amendement soient en vigueur dans l'ensemble des Etats contractants;
- d) «zone transfrontalière» désigne l'espace aérien au-dessus de frontières internationales et réservé à l'usage exclusif d'usagers spécifiques pendant une période déterminée;
- e) «bloc d'espace aérien fonctionnel «Europe Central» (FABEC)» désigne le bloc d'espace aérien fonctionnel établi par les Etats contractants en vertu du présent Traité;
- f) «circulation aérienne opérationnelle¹» désigne les vols qui ne sont pas exécutés conformément aux dispositions réglementant la circulation aérienne générale et pour lesquels des règles et procédures ont été arrêtées par les autorités nationales compétentes. Peuvent être considérés comme relevant de la circulation aérienne opérationnelle, certains vols civils tels que les vols d'essai dont les besoins opérationnels nécessitent certains écarts à la réglementation de l'OACI;
- g) «aéronefs d'Etat»: les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat;
- h) «service de contrôle tactique» désigne la fourniture, par les militaires, de services à la circulation aérienne opérationnelle dans le but de permettre l'accomplissement de la mission assignée et d'assurer le maintien, à tout moment, d'une séparation suffisante entre les aéronefs;
- i) «territoire» désigne les régions terrestres et les eaux territoriales adjacentes qui, en vertu du droit international, relèvent de la souveraineté d'un Etat contractant.

Article 2

Objet du présent Traité

- (1) Le présent Traité établit le FABEC et, pour en assurer la gouvernance, le Conseil du FABEC.
- (2) Le présent Traité ne porte pas création d'une organisation internationale jouissant de la personnalité juridique internationale.
- (3) Le présent Traité définit les conditions générales et la gouvernance dans le cadre desquelles les Etats contractants doivent assurer la gestion du trafic aérien et la fourniture de services de navigation aérienne dans l'espace aérien concerné.
- (4) Le présent Traité définit le cadre au sein duquel doivent être établis les arrangements techniques et opérationnels spécifiques couvrant les domaines d'intervention des prestataires de services de navigation aérienne.

Article 3

Champ d'application géographique

(1) Le présent Traité s'applique à l'espace aérien concerné, qui comprend les régions d'information de vol (FIR) et les régions supérieures d'information de vol (UIR) suivantes de l'Europe continentale:

- a) FIR Bremen;
- b) FIR Langen;

¹ En Suisse «circulation opérationnelle militaire»; en France «circulation aérienne militaire».

- c) FIR München;
- d) UIR Hannover;
- e) UIR Rhein;
- f) FIR/UIR Bruxelles;
- g) FIR Bordeaux;
- h) FIR Brest;
- i) FIR Marseille;
- j) FIR Paris;
- k) FIR Reims;
- l) UIR France;
- m) FIR Amsterdam;
- n) FIR/UIR Switzerland.

(2) Pour la République française, le présent Traité s'applique uniquement aux départements européens de la République française.

(3) Pour le Royaume des Pays-Bas, le présent Traité s'applique uniquement à la partie du Royaume des Pays-Bas située en Europe.

Article 4

Souveraineté

(1) Lorsqu'une FIR ou une UIR s'étend à l'intérieur de l'espace aérien au-dessus du territoire d'un autre Etat contractant, la souveraineté de l'Etat contractant concerné en relation avec cette portion d'espace aérien au-dessus de son territoire n'est pas affectée.

(2) Les dispositions du présent Traité s'appliquent sans préjudice des compétences des Etats contractants qui relèvent de la sûreté et des intérêts militaires.

Article 5

Aéronefs d'Etat

(1) Sauf convention ou législation contraire, l'article 3 c) de la Convention de Chicago reste pleinement applicable aux aéronefs d'Etat.

(2) Les Etats contractants s'efforcent d'établir une procédure simplifiée de délivrance d'autorisations diplomatiques ou spéciales pour les activités d'entraînement militaires menées dans l'espace aérien concerné.

Article 6

Objectif du FABEC

Le FABEC a pour objectif d'atteindre une performance optimale dans les domaines liés à la sécurité, au développement durable, à la capacité, à l'efficacité économique, à l'efficacité des vols et à l'efficacité des missions militaires en organisant l'espace aérien et la gestion du trafic aérien, indépendamment des frontières existantes, dans l'espace aérien concerné.

Article 7

Engagements des Etats contractants

(1) Afin d'atteindre l'objectif du FABEC, les Etats contractants s'engagent à coopérer et à prendre les mesures appropriées, conformément à leurs procédures nationales, en particulier dans les domaines suivants:

- a) l'espace aérien;
- b) l'harmonisation des règles et des procédures;
- c) la fourniture de services de navigation aérienne;
- d) la coopération civile-militaire;
- e) les redevances;
- f) la surveillance;
- g) la performance;
- h) la gouvernance.

(2) Les Etats contractants mettent en œuvre les décisions prises par le Conseil du FABEC et s'engagent à établir à l'échelon national les règles et procédures nécessaires.

(3) Les Etats contractants veillent à la mise en œuvre du présent Traité.

Chapitre II: Espace aérien

Article 8

Espace aérien du FABEC

- (1) Les Etats contractants assurent conjointement l'organisation et la gestion d'un espace aérien formant un continuum ainsi que la gestion coordonnée des courants de trafic aérien et de la capacité, en tenant dûment compte des processus de concertation à l'échelon international, indépendamment des frontières existantes.
- (2) Les Etats contractants assurent en particulier:
- a) l'élaboration d'une politique commune en matière d'espace aérien, en étroite coopération entre autorités civiles et militaires;
 - b) la conception de la structure de l'espace aérien concerné afin de favoriser la défragmentation et la sectorisation dynamique;
 - c) l'examen des modifications de l'espace aérien concerné ayant un impact sur la performance à l'échelle du FABEC;
 - d) la coordination avec EUROCONTROL;
 - e) la consultation des usagers de l'espace aérien, conjointement si nécessaire;
 - f) l'établissement coordonné de zones transfrontalières.

Article 9

Gestion souple de l'espace aérien

- (1) Les Etats contractants coopèrent aux niveaux juridique, opérationnel et technique en vue de l'application efficace et cohérente du concept de gestion souple de l'espace aérien, en tenant compte des exigences tant civiles que militaires.
- (2) Les Etats contractants veillent à ce que des accords et procédures communs soient établis entre prestataires civils et militaires de services de la circulation aérienne.
- (3) Les Etats contractants veillent à ce que leurs autorités civiles et militaires coordonnent la gestion de l'espace aérien au niveau stratégique.
- (4) Les Etats contractants veillent à ce qu'une fonction commune de gestion de l'espace aérien soit établie entre prestataires civils et militaires de services de la circulation aérienne au niveau préactique.
- (5) Les Etats contractants veillent à ce qu'une coordination entre les unités du service de la circulation aérienne et les unités de contrôle militaires soit assurée au niveau tactique.

Chapitre III: Harmonisation

Article 10

Harmonisation des règles et des procédures

- (1) Les Etats contractants s'engagent à harmoniser leurs règles matérielles et procédures en rapport avec le FABEC.
- (2) A cette fin, les Etats contractants se consultent mutuellement à intervalles réguliers en vue de relever et d'éliminer les différences entre leurs réglementations respectives.
- (3) Les Etats contractants veillent à ce que les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné développent et mettent en œuvre un système global commun de gestion de la sécurité.
- (4) Les Etats contractants coordonnent la classification des différentes portions de l'espace aérien concerné conformément aux spécifications européennes et veillent à réduire les différences de pratiques qui existent entre eux.

Chapitre IV: Fourniture de services de navigation aérienne

Article 11

Services de navigation aérienne

Les Etats contractants assurent la fourniture des services de navigation aérienne suivants:

- a) les services de la circulation aérienne;
- b) les services de communication, de navigation et de surveillance;
- c) les services d'information aéronautique;
- d) les services météorologiques.

Article 12

Services de la circulation aérienne

- (1) Les Etats contractants désignent conjointement, au moyen d'un instrument commun, les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné.

(2) Les prestataires de services de la circulation aérienne de l'espace aérien concerné sont, s'ils n'ont pas été désignés conformément au paragraphe 1, désignés conjointement par les Etats contractants sur notification de l'Etat contractant concerné dès lors qu'ils fournissent seulement l'un ou plusieurs des services suivants:

- a) des services d'information de vol d'aérodrome;
- b) des services de la circulation aérienne limités à une zone de contrôle d'aérodrome;
- c) des services de la circulation aérienne sous surveillance militaire.

(3) Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent sans préjudice des arrangements ou des accords relatifs à la fourniture de services de la circulation aérienne entre Etats contractants ou entre tout Etat contractant et une tierce partie et antérieurs à l'entrée en vigueur du présent Traité.

(4) Les Etats contractants s'informent mutuellement des droits et obligations applicables au niveau national aux prestataires de services de la circulation aérienne désignés ainsi que de toute modification de leur certification ou de leur statut juridique.

(5) Les Etats contractants informent conjointement la Commission européenne et les autres Etats membres de toute décision prise en vertu du présent article concernant la désignation de prestataires de services de la circulation aérienne.

(6) Les Etats contractants encouragent une coopération étroite entre prestataires de services de la circulation aérienne.

Article 13

Services de communication, de navigation et de surveillance

Les Etats contractants s'efforcent d'aboutir à des systèmes techniques communs et de déployer au meilleur coût une infrastructure destinée à la fourniture de services de communication, de navigation et de surveillance par les prestataires civils de services de navigation aérienne.

Article 14

Services d'information aéronautique

Les Etats contractants coopèrent dans le domaine de l'information aéronautique et coordonnent la fourniture des services d'information aéronautique.

Article 15

Services météorologiques

(1) Les Etats contractants assurent une coopération entre les prestataires de services météorologiques aéronautiques.

(2) Chaque Etat contractant désigne le prestataire de services météorologiques aéronautiques sur une base exclusive et en informe le Conseil du FABEC.

Article 16

Relations entre prestataires de services

(1) Les Etats contractants veillent à ce que les prestataires de services de navigation aérienne formalisent les relations de travail jugées nécessaires à la coordination de leurs services dans l'espace aérien concerné par la voie d'accords écrits ou d'arrangements juridiquement équivalents.

(2) Les accords écrits ou arrangements juridiquement équivalents entre prestataires de services de la circulation aérienne relatifs aux services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné sont approuvés par les Etats contractants concernés, après consultation du Conseil du FABEC. Une fois approuvés, ils sont communiqués au Conseil du FABEC.

(3) Dans le cas où sont conclus avec des Etats voisins des accords écrits ou des arrangements juridiquement équivalents portant sur la fourniture, en dehors de l'espace aérien concerné, de services de la circulation aérienne, le ou les Etats contractants concernés veillent à ce que de tels accords écrits ou arrangements juridiquement équivalents n'affectent pas le présent Traité et soient communiqués au Conseil du FABEC.

Chapitre V: Principes régissant la coopération civile-militaire

Article 17

Activités militaires

(1) En tenant dûment compte des principes de gestion souple de l'espace aérien et conformément aux arrangements nationaux et aux accords internationaux en vigueur, les Etats contractants concernés concluent, si nécessaire, des arrangements écrits permettant la réalisation d'activités d'entraînement militaires dans l'espace aérien concerné indépendamment des frontières existantes.

(2) Les Etats contractants concernés autorisent un prestataire militaire ou civil de services de la circulation aérienne d'un autre Etat contractant concerné à fournir des services de la circulation aérienne transfrontaliers aux aéronefs d'Etat opérant aussi bien en circulation aérienne générale qu'en circulation aérienne opérationnelle, conformément aux arrangements écrits appropriés communiqués au Conseil du FABEC.

(3) Les Etats contractants concernés autorisent la fourniture de services de contrôle tactique à la circulation aérienne opérationnelle par les organismes de défense aérienne et par les organismes de services de commandement et de contrôle aériens tactiques d'un autre Etat contractant concerné, conformément aux arrangements écrits appropriés communiqués au Conseil du FABEC.

(4) S'agissant de la fourniture de services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné, les Etats contractants encouragent une coopération étroite entre les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne et les organismes respectifs de défense aérienne et de services de commandement et de contrôle aériens tactiques.

(5) Les Etats contractants s'efforcent d'harmoniser les arrangements civils et militaires pertinents dans le but de faciliter la coopération civile-militaire, en particulier dans le domaine de la sûreté.

Chapitre VI: Redevances

Article 18

Politique de redevances

(1) Les Etats contractants élaborent et appliquent des principes communs régissant la politique de redevances dans l'espace aérien concerné, compte tenu de la possibilité d'exonérations nationales.

(2) Les Etats contractants ont l'intention d'appliquer un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné et s'efforcent d'y établir une zone tarifaire commune.

(3) Le Conseil du FABEC décide de l'introduction, des conditions et de l'application d'un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné et de l'établissement, dans cet espace aérien, d'une zone tarifaire commune.

(4) Le taux unitaire unique proposé conjointement pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné est soumis, après décision du Conseil du FABEC, à l'organe compétent d'EUROCONTROL pour fixation.

(5) Préalablement à l'introduction et à l'application d'un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné, les Etats contractants coordonnent leurs taux unitaires pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné au niveau du Conseil du FABEC.

(6) Il incombe plus particulièrement aux Etats contractants:

- a) d'exécuter conjointement les obligations requises découlant d'une zone tarifaire commune pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné;
- b) de conclure les arrangements appropriés pour garantir la cohérence et l'uniformité de l'application des règles et des règlements relatifs aux redevances;
- c) d'assurer conjointement, s'il y a lieu, la coordination avec EUROCONTROL.

Chapitre VII: Surveillance

Article 19

Surveillance des prestataires de services de navigation aérienne

(1) Les Etats contractants veillent à ce que les autorités de surveillance nationales coopèrent étroitement en matière de surveillance des prestataires de services de navigation aérienne dans l'espace aérien concerné et à ce que leurs pratiques soient harmonisées.

(2) Les Etats contractants reconnaissent mutuellement les tâches de contrôle effectuées par leurs autorités de surveillance nationales ainsi que les résultats de ces tâches.

(3) Les Etats contractants veillent à ce que leurs autorités de surveillance nationales concluent des accords en vue de la coopération visée au paragraphe 1, comprenant un arrangement en vue du traitement des cas de non-respect des exigences communes applicables et de la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle et des résultats de ces tâches. Ces accords peuvent inclure un arrangement relatif au partage des responsabilités concernant les tâches de contrôle. Ils sont communiqués par les autorités de surveillance nationales concernées au Conseil du FABEC.

(4) L'autorité de surveillance nationale qui a certifié le prestataire de services de navigation aérienne fournissant des services transfrontaliers dans l'espace aérien concerné est chargée de la surveillance de ce prestataire de services de navigation aérienne en étroite coopération avec la ou les autorités de surveillance nationales du ou des autres Etats contractants concernés.

(5) Dans le cas où l'Etat contractant au-dessus du territoire duquel les services de navigation aérienne visés au paragraphe 4 sont fournis exige que sa propre autorité de surveillance nationale exerce le contrôle, les autorités de surveillance nationales concernées s'accordent sur les conditions du contrôle.

(6) Les Etats contractants concernés veillent à ce que leurs autorités de surveillance nationales mettent en place un mécanisme commun pour l'échange d'informations, la consultation et la coordination en matière de fourniture de services transfrontaliers, propre à assurer que les mesures correctrices nécessaires soient prises sans délai.

(7) Les Etats contractants veillent à ce que les décisions prises en application du présent article soient mises en œuvre.

(8) En dernier ressort, chaque Etat contractant conserve le droit de suspendre ou de révoquer l'approbation accordée en application de l'article 16, paragraphe 2, après en avoir dûment informé l'Etat contractant concerné et le Conseil du FABEC.

Chapitre VIII: Performance

Article 20

Systeme de performance

- (1) Les Etats contractants mettent en œuvre un système de performance pour le FABEC et appliquent un plan de performance pour le FABEC compatible avec les objectifs uni-européens de performance et en tenant compte des besoins militaires. Ce plan de performance est approuvé par le Conseil du FABEC.
- (2) Le plan de performance comprend les objectifs de performance du FABEC pour au moins les domaines clés de performance suivants:
 - a) la sécurité;
 - b) l'environnement;
 - c) la capacité;
 - d) l'efficacité économique;
 - e) l'efficacité des missions militaires.
- (3) Le plan de performance comprend un ensemble d'indicateurs clés de performance clairs et mesurables dans les domaines clés de performance pour une période de référence définie.
- (4) Le plan de performance comporte des mécanismes incitatifs pour le FABEC.
- (5) Le Conseil du FABEC décide de la mise en œuvre et des éléments du plan de performance du FABEC.
- (6) Préalablement à l'application du plan de performance du FABEC, le Conseil du FABEC fixe des objectifs de performance au niveau du FABEC et coordonne les plans nationaux de performance.
- (7) L'élaboration du plan de performance fait l'objet de consultations avec les parties intéressées concernées.
- (8) Les Etats contractants veillent à ce que la mise en œuvre du plan de performance du FABEC soit supervisée et à ce que des mesures correctrices soient prises si nécessaire.
- (9) Les Etats contractants évaluent à intervalles réguliers la conception et le fonctionnement du système de performance du FABEC et prennent, si nécessaire, des mesures correctrices.

Chapitre IX: Gouvernance

Article 21

Conseil du FABEC

- (1) Le Conseil du FABEC est composé des représentants suivants de chaque Etat contractant:
 - a) un représentant de l'autorité responsable de l'aviation civile, et
 - b) un représentant de l'autorité responsable de l'aviation militaire.
- (2) Sur invitation du Conseil du FABEC, d'autres participants peuvent assister à ses réunions en qualité d'observateurs.

Article 22

Fonctions du Conseil du FABEC

- (1) Le Conseil du FABEC dirige le FABEC.
- (2) Afin de respecter les engagements pris par les Etats contractants en vertu du présent Traité, le Conseil du FABEC est chargé de prendre toute décision en vue:
 - a) d'assurer la mise en œuvre du présent Traité et, de façon générale, la réalisation des objectifs du FABEC;
 - b) de définir le développement de la coopération civile et militaire;
 - c) de s'entendre sur l'organisation et la stratégie communes pour l'espace aérien concerné;
 - d) de définir les termes de la coopération dans l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien;
 - e) de soutenir l'harmonisation des règles matérielles et des procédures;
 - f) de faciliter le processus de désignation conjointe des prestataires de services de la circulation aérienne;
 - g) d'adopter la politique de redevances applicable dans l'espace aérien concerné et de fixer le taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné;
 - h) de soutenir le développement et la mise en œuvre d'un système global commun de gestion de la sécurité;
 - i) de définir des objectifs stratégiques pour le développement du FABEC, d'évaluer les résultats obtenus et de prendre des mesures appropriées si nécessaire;
 - j) d'approuver le plan de performance et les objectifs de performance correspondants;
 - k) d'adopter son règlement intérieur, celui des comités, des groupes de travail ainsi que celui de la Commission consultative des services de navigation aérienne;
 - l) d'instituer d'autres comités que ceux établis par le présent Traité et de créer des groupes de travail chargés de l'assister dans des domaines spécifiques, et d'approuver les propositions des comités et groupes de travail;
 - m) d'assurer la coordination du FABEC avec les blocs d'espace aérien fonctionnels adjacents, en veillant à l'efficacité des interfaces;

- n) de coordonner les positions des Etats contractants au regard de l'application d'accords internationaux en ce qui concerne, en particulier, les travaux de l'OACI, d'EUROCONTROL, de la Commission européenne, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et d'entreprises communes dans le domaine de la gestion du trafic aérien;
- o) de faciliter le règlement des différends survenant entre Etats contractants;
- p) de prendre les mesures requises par l'adhésion d'un Etat au présent Traité;
- q) de prendre les mesures requises par la dénonciation du présent Traité par un Etat contractant;
- r) d'évaluer la cohérence entre le présent Traité et toute modification apportée aux règlements relatifs au Ciel unique européen;
- s) de proposer des amendements au présent Traité;
- t) d'assurer, si nécessaire, la consultation des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien et de toute autre partie intéressée.

Article 23

Fonctionnement

- (1) Le Conseil du FABEC est présidé à tour de rôle par un des Etats contractants.
- (2) Les décisions du Conseil du FABEC sont prises à l'unanimité des voix. Chaque Etat contractant dispose d'une voix. Les décisions du Conseil du FABEC sont considérées comme des décisions des représentants des Etats contractants.
- (3) Les décisions prennent effet deux mois après le jour de leur adoption, à moins qu'un Etat contractant n'informe les autres Etats contractants, dans les deux mois suivant l'adoption d'une décision, qu'il ne peut mettre cette dernière en œuvre qu'avec l'accord de ses instances législatives. Dans ce cas, la décision prend effet un jour après que le dernier Etat contractant concerné a informé les autres Etats contractants qu'il a obtenu l'accord de ses instances législatives.
- (4) Le règlement intérieur adopté par le Conseil du FABEC fixe les modalités portant, en particulier, sur la convocation des réunions, la diffusion préalable de l'ordre du jour, la désignation et la durée du mandat du président ainsi que la procédure de scrutin, y compris la possibilité de prendre des décisions par correspondance.
- (5) Le Conseil du FABEC se réunit sur convocation de son président, au moins deux fois par an et plus si nécessaire. Chaque Etat contractant est habilité à demander la tenue d'une réunion.

Article 24

Comités et groupes de travail

- (1) Afin d'atteindre l'objectif du FABEC et d'assister le Conseil du FABEC, il est établi un Comité de l'espace aérien, un Comité consultatif et d'harmonisation, un Comité des finances et de la performance et un Comité des autorités de surveillance nationales. Le Conseil du FABEC peut instituer d'autres comités et créer des groupes de travail.
- (2) Les comités et groupes de travail se composent d'experts civils et militaires désignés par les Etats contractants.
- (3) Sur invitation des comités ou des groupes de travail, d'autres participants peuvent assister à leurs réunions en qualité d'observateurs.
- (4) Sauf disposition contraire du règlement intérieur ou décision contraire du Conseil du FABEC, les comités et groupes de travail rapportent directement et exclusivement au Conseil du FABEC.

Article 25

Comité de l'espace aérien

Le Comité de l'espace aérien assiste le Conseil du FABEC dans la mise en œuvre des articles 8 et 9 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 26

Comité consultatif et d'harmonisation

Le Comité consultatif et d'harmonisation assiste le Conseil du FABEC dans la mise en œuvre des articles 10 et 12 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 27

Comité des finances et de la performance

Le Comité des finances et de la performance assiste le Conseil du FABEC dans la mise en œuvre de l'article 18 et, lorsque cela s'avère approprié, de l'article 20 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Article 28

Comité des autorités de surveillance nationales

Sans préjudice de l'article 24, paragraphe 4, et des responsabilités spécifiques confiées directement aux autorités de surveillance nationales, le Comité des autorités de surveillance nationales assiste le Conseil du FABEC dans la mise en œuvre de l'article 19 et, lorsque cela s'avère approprié, de l'article 20 et exécute les autres tâches que celui-ci lui confie.

Chapitre X: Consultation des prestataires de services de navigation aérienne

Article 29

Commission consultative des services de navigation aérienne

- (1) La Commission consultative des services de navigation aérienne est établie afin d'assurer la consultation des prestataires de services de navigation aérienne sur les questions relatives à la fourniture de services au sein du FABEC.
- (2) La Commission consultative des services de navigation aérienne est composée:
 - a) de représentants du Conseil du FABEC, et
 - b) de représentants des prestataires de services de navigation aérienne.
- (3) Sur invitation du Conseil du FABEC, d'autres participants peuvent assister aux réunions en qualité d'observateurs.
- (4) Les comptes rendus des débats de la Commission consultative des services de navigation aérienne sont communiqués au Conseil du FABEC.

Chapitre XI: Responsabilité

Article 30

Régime de responsabilité

- (1) Tout Etat contractant indemnise le dommage tel que visé au paragraphe 4, lorsque celui-ci:
 - a) est survenu dans l'espace aérien au-dessus de son territoire ou placé sous sa responsabilité conformément aux règles de l'OACI, et
 - b) a été causé par la faute d'un prestataire de services de la circulation aérienne désigné conformément à l'article 12, autre que le prestataire dont le lieu d'exploitation principal est situé sur le territoire de l'Etat contractant concerné, par celle de ses agents, ou par celle de toute autre personne agissant pour le compte dudit prestataire.

Le prestataire de services de la circulation aérienne visé sous la lettre b) est dénommé ci-après le prestataire effectif de services de la circulation aérienne.
- (2) Aucune action directe ne peut être engagée contre le prestataire effectif de services de la circulation aérienne, ni contre ses agents, ni contre toute personne agissant pour le compte dudit prestataire.
- (3) Le droit à indemnisation visé au paragraphe 1 s'éteint si aucune action n'est introduite dans un délai de deux ans à compter de la date à laquelle la décision de justice prévue au paragraphe 4 est devenue définitive.
- (4) L'indemnisation visée au paragraphe 1 ne peut faire l'objet d'une demande que pour un dommage n'ayant pas été indemnisé par décision de justice devenue définitive prise conformément à une législation ou une réglementation nationale ou internationale spécifique. Une décision est considérée comme définitive lorsqu'elle n'est plus susceptible de recours en vertu d'une législation ou d'une réglementation nationale ou internationale.
- (5) La demande d'indemnisation visée aux paragraphes 1 et 4 est introduite auprès de l'Etat contractant concerné. L'autorité compétente examine la demande et statue sur celle-ci conformément aux règles de droit matériel appropriées de l'Etat contractant concerné. A défaut d'accord sur la demande, le litige est tranché par le tribunal compétent de l'Etat contractant concerné, conformément à ses règles de droit matériel appropriées.
- (6) Le prestataire effectif de services de la circulation aérienne rembourse à l'Etat contractant concerné toute indemnisation versée ou tout coût supporté par ce dernier conformément au paragraphe 1. L'Etat contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne veille à ce que celui-ci exécute cette obligation et, en cas de défaillance de ce dernier, se substitue à lui dès la première demande de remboursement formulée par l'Etat contractant concerné.
- (7) Tout différend relatif au remboursement prévu au paragraphe 6, opposant l'Etat contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne à l'Etat contractant visé au paragraphe 1, peut être soumis, par l'un des deux Etats contractants, à arbitrage conformément au «Règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre deux Etats». Les règles de droit matériel appropriées visées au paragraphe 5 sont applicables au différend. L'article 32, paragraphes 3 et 4, est applicable.
- (8) Aucune disposition du présent Traité n'empêche l'Etat contractant visé au paragraphe 1 et l'Etat contractant du prestataire effectif de services de la circulation aérienne de convenir de partager les coûts résultant du dommage visé au paragraphe 1.
- (9) Aucune disposition du présent Traité ne limite le droit d'un Etat contractant ou d'un prestataire effectif de services de la circulation aérienne d'exercer un recours contre toute autre personne physique ou morale.
- (10) Les Etats contractants s'échangent dans les meilleurs délais toute information relative à une demande d'indemnisation visée aux paragraphes 1 et 4, ainsi qu'à son règlement définitif.
- (11) Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés disposent d'une couverture appropriée au titre de la responsabilité encourue en vertu du présent Traité, afin de pouvoir répondre à l'obligation prévue au paragraphe 6.
- (12) Le présent article s'applique sans préjudice d'accords internationaux relatifs aux dommages causés par les forces armées d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant.
- (13) Les dispositions du présent article prévalent sur les dispositions régissant la responsabilité dans tout accord entre

deux Etats contractants relatif à la fourniture de services de la circulation aérienne.

Chapitre XII: Accidents et incidents graves

Article 31

Enquête sur les accidents et les incidents graves

- (1) En cas d'accident ou d'incident grave tels que définis par la Convention de Chicago survenant dans l'espace aérien concerné, l'Etat contractant qui mène l'enquête informe immédiatement le Conseil du FABEC s'il décèle des points faibles à l'échelle du FABEC.
- (2) Les communications, notifications et rapports relatifs aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves sont rédigés en langue anglaise ou dans l'une des langues nationales des Etats contractants et accompagnés d'une traduction en langue anglaise.
- (3) Les dispositions du présent article prévalent sur les dispositions régissant les enquêtes sur les accidents et incidents graves contenues dans tout accord entre deux Etats contractants relatif à la fourniture de services de navigation aérienne, en cas de différence.

Chapitre XIII: Dispositions institutionnelles

Article 32

Règlement des différends

- (1) Tout différend survenant entre Etats contractants au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution du présent Traité, y compris de son existence, de sa validité ou de son extinction, et ne pouvant être réglé dans un délai de six mois par la voie de négociations directes entre les Etats contractants concernés ou par tout autre moyen, est soumis au Conseil du FABEC.
- (2) Si le différend ne peut être réglé par le Conseil du FABEC dans les trois mois suivant sa saisine, chacun des Etats contractants concernés peut le soumettre à arbitrage conformément au «Règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre deux Etats».
- (3) Les coûts communs de l'arbitrage sont supportés, à parts égales, par les Etats contractants parties à la procédure d'arbitrage.
- (4) Les décisions du tribunal arbitral lient les Etats contractants parties au différend.

Article 33

Adhésion au présent Traité

- (1) Le présent Traité est ouvert à l'adhésion. Tout Etat qui souhaite devenir partie au présent Traité soumet sa demande d'adhésion au Dépositaire.
- (2) Les conditions de l'adhésion, de même que tout amendement au présent Traité qui en résulte, font l'objet d'un traité entre les Etats contractants et l'Etat candidat. Le traité d'adhésion est ratifié par les Etats contractants et l'Etat candidat après qu'ils se soient conformés, à cet effet, à leurs dispositions constitutionnelles respectives.
- (3) Le traité d'adhésion entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.
- (4) Le Conseil du FABEC prend toutes les mesures rendues nécessaires par une telle adhésion.

Article 34

Dénonciation du présent Traité

- (1) En cas de dénonciation du présent Traité par un Etat contractant, ce dernier en informe le Conseil du FABEC et notifie sa décision au Dépositaire.
- (2) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification au Dépositaire.
- (3) Le Conseil du FABEC prend toutes les mesures rendues nécessaires par une telle dénonciation.
- (4) L'Etat contractant qui dénonce le présent Traité supporte en principe les coûts engendrés par cette dénonciation. Les conséquences financières résultant de la dénonciation sont déterminées dans un accord particulier conclu entre cet Etat et les autres Etats contractants. Le droit de dénonciation de l'Etat contractant ne peut en être affecté.
- (5) La dénonciation n'exonère pas l'Etat contractant dénonçant de ses obligations au titre du paragraphe 4 et de l'article 32.

Article 35

Amendements au présent Traité

- (1) Si un Etat contractant souhaite amender le présent Traité, il en informe dûment le Conseil du FABEC.
- (2) Tout amendement au présent Traité est accepté par les Etats contractants, sur proposition du Conseil du FABEC.

(3) Tout amendement accepté est ratifié par les Etats contractants après qu'ils se soient conformés, à cet effet, à leurs dispositions constitutionnelles respectives.

(4) Tout amendement entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.

Article 36

Extinction et suspension du présent Traité

(1) Les Etats contractants peuvent à tout moment décider à l'unanimité de mettre un terme au présent Traité.

(2) La procédure d'extinction est engagée par le dépôt d'une déclaration écrite auprès du Dépositaire par l'ensemble des Etats contractants stipulant que le présent Traité prendra fin à une date déterminée par les Etats contractants.

(3) Les Etats contractants déterminent et répartissent conjointement les coûts engendrés par l'extinction.

(4) Chaque Etat contractant a le droit de suspendre immédiatement l'application de tout ou partie du présent Traité pour des raisons de sûreté nationale. L'Etat contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité informe immédiatement les autres Etats contractants de sa décision et la notifie au Dépositaire.

(5) L'Etat contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité s'efforce de mettre fin à la suspension dans les meilleurs délais. Il informe immédiatement les autres Etats contractants de sa décision et la notifie au Dépositaire.

(6) L'Etat contractant qui suspend l'application de tout ou partie du présent Traité en supporte en principe les coûts. Les conséquences financières résultant de la suspension sont déterminées dans un accord particulier conclu entre cet Etat et les autres Etats contractants.

(7) L'extinction et la suspension n'exonèrent pas les Etats contractants concernés de leurs obligations au titre de l'article 32.

Article 37

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Traité et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'OACI conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention de Chicago.

Article 38

Entrée en vigueur du présent Traité

Le présent Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification auprès du Dépositaire.

Article 39

Le Dépositaire et sa fonction

(1) Le gouvernement du Royaume de Belgique est le Dépositaire du présent Traité. Les instruments de ratification sont déposés auprès du gouvernement du Royaume de Belgique.

(2) Le Dépositaire:

a) informe les Etats contractants:

- du dépôt de chaque instrument de ratification ainsi que de la date à laquelle ce dépôt a été effectué,
- de la date d'entrée en vigueur du présent Traité et de tout amendement,
- de toute candidature d'un Etat à l'adhésion au présent Traité,
- de toute dénonciation du présent Traité par un Etat contractant, de la date de cette dénonciation et de celle à laquelle elle prend effet;

b) enregistre le présent Traité et tout amendement ultérieur auprès de l'OACI;

c) informe la Commission européenne de la date d'entrée en vigueur du présent Traité et de tout amendement ultérieur;

d) informe l'OACI et la Commission européenne:

- de toute adhésion au présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,
- de toute dénonciation du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,
- de la suspension de tout ou partie du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet,
- de l'extinction du présent Traité ainsi que de la date à laquelle elle prend effet;

e) transmet des copies certifiées conformes du présent Traité aux Etats contractants;

f) exerce toute autre fonction habituellement dévolue aux dépositaires.

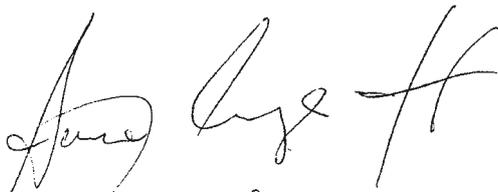
EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment investis des pouvoirs nécessaires, signent le présent Traité.

FAIT à Bruxelles le 2 décembre 2010, en un seul original en langues française, néerlandaise et allemande, chaque version faisant également foi.

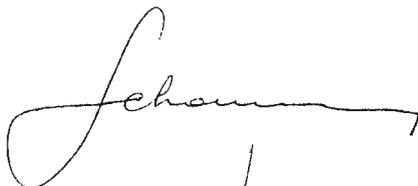
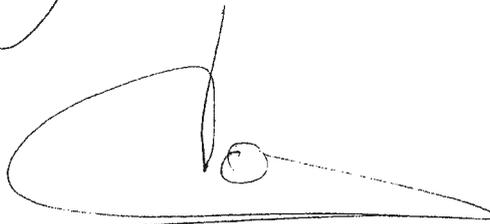
GEDAAN te Brussel op 2 december 2010, in één origineel in het Nederlands, Frans en Duits, waarbij al deze talen gelijkelijk authentiek zijn.

GESCHEHEN zu Brüssel am 2. Dezember 2010, in einer Urschrift in deutscher, französischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

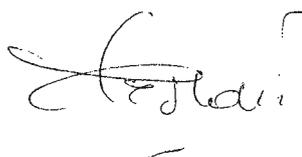
Pour la République fédérale d'Allemagne
Voor de Bondsrepubliek Duitsland
Für die Bundesrepublik Deutschland

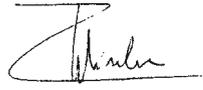

Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien

Pour la République française
Voor de Republiek Frankrijk
Für die französische Republik

*Pour le Grand-Duché de Luxembourg
Voor het Groothertogdom Luxemburg
Für das Großherzogtum Luxemburg*



*Pour le Royaume des Pays-Bas
Voor het Koninkrijk der Nederlanden
Für das Königreich der Niederlande*



*Pour la Confédération suisse
Voor de zwitserse Bondsstaat
Für die Schweizerische Eidgenossenschaft*