



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6383

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

Date de dépôt : 20-01-2012

Date de l'avis du Conseil d'État : 12-11-2012

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
07-02-2013	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
20-01-2012	Déposé	6383/00	<u>5</u>
12-11-2012	Avis du Conseil d'Etat (16.12.2011)	6383/01	<u>16</u>
11-12-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6383/02	<u>21</u>
19-12-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°19 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6383	<u>28</u>
28-12-2012	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (28-12-2012) Evacué par dispense du second vote (28-12-2012)	6383/03	<u>31</u>
10-12-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (17) de la reunion du 10 décembre 2012	17	<u>34</u>
21-11-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (13) de la reunion du 21 novembre 2012	13	<u>48</u>
08-02-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (25) de la reunion du 8 février 2012	25	<u>71</u>
31-12-2012	Publié au Mémorial A n°287 en page 4519	6383	<u>108</u>

Résumé

Le projet de loi n°6383 a pour objet de remplacer le dernier alinéa du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, et ceci dans le but de prévoir la possibilité de publier autrement que par voie du Mémorial, à savoir par voie de presse, d'affichage ou par voie électronique, les règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains. Cette publication comme alternative à la publication au Mémorial tient à des nécessités de rapidité et de souplesse.

Il faut savoir que cette possibilité de publication alternative est déjà actuellement donnée par l'article 100 du Code de la Route, qui dispose en son paragraphe premier que *« le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le Ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble prendre des mesures particulières, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux sur des tronçons déterminés de la grande voirie ou de la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations. Il en est de même sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations dans le cas d'une urgence répondant à la définition du paragraphe 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou en cas de carence des autorités communales. Ces mesures sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées »*.

Cependant, il résulte des dispositions combinées de l'article 112 de la Constitution aux termes duquel *« aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi »* et de l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois que les règlements ministériels édictés conformément à l'article 100 du Code de la Route doivent être publiés au Mémorial, alors qu'aucune forme de publication dérogatoire à l'arrêté royal grand-ducal précité du 22 octobre 1842 n'est prévue par une loi, mais seulement par un règlement grand-ducal. Dans ces conditions, les mesures ministérielles visées à l'article 100 du Code de la Route ne peuvent produire leurs effets qu'après avoir été publiées au Mémorial.

Afin d'éviter que les règlements ministériels publiés par voie de presse ou par affichage ne soient sanctionnés par l'article 95 de la Constitution qui interdit au juge d'appliquer des actes réglementaires non conformes à la loi, le projet de loi sous rubrique a donc pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en transférant les dispositions actuelles de l'article 100 du Code de la Route à l'article 5 de la loi de 1955.

6383/00

N° 6383**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

*(Dépôt: le 2.1.2012)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (18.11.2011).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Fiche financière.....	3
5) Avis de la Chambre de Commerce (13.12.2011).....	4
6) Avis de la Chambre des Métiers (5.1.2012).....	4
7) Projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circu- lation sur toutes les voies publiques.....	6
8) Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (13.12.2012).....	8
9) Avis de la Chambre des Métiers sur le projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (5.1.2012).....	9

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Palais de Luxembourg, le 18 novembre 2011

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– A l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il est inséré derrière le paragraphe 2. un nouveau paragraphe 2bis avec le texte suivant:

„2bis. Les règlements faits ensemble par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains sont publiés au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées. A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur dès leur publication. Ils cessent leur effet, s'ils ne sont pas confirmés dans un délai de trois mois par un règlement grand-ducal.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de modifier l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, afin de prévoir la possibilité de publier autrement que par voie du Mémorial les règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains.

Cette possibilité est déjà actuellement donnée par l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la Route, qui dispose en son paragraphe premier que „*le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le Ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble prendre des mesures particulières, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux sur des tronçons déterminés de la grande voirie ou de la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations. Il en est de même sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations dans le cas d'une urgence répondant à la définition du paragraphe 3. de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou en cas de carence des autorités communales. Ces mesures sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées.*“

Avant d'être transférée à l'article 100 du Code de la Route, cette dernière phrase figurait à l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

L'article 112 de la Constitution dispose qu'„*aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi*“.

Selon l'arrêté royal grand-ducal modifié du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois, les règlements ministériels doivent être publiés au Mémorial.

Il en résulte que les règlements ministériels édictés conformément à l'article 100 du Code de la Route doivent être publiés au Mémorial, alors qu'aucune forme de publication dérogatoire à l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 précité n'est prévue par une loi mais seulement par un règlement grand-ducal.

Afin d'éviter que les règlements ministériels rendus publics par voie d'affichage ne soient sanctionnés par l'article 95 de la Constitution qui interdit au juge d'appliquer des actes réglementaires non conformes à la loi, il est proposé de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en transférant les dispositions actuelles de l'article 100 du Code de la Route à l'article 5 de la loi de 1955.

Ensuite, certaines précisions mineures sont apportées aux dispositions ainsi transférées, savoir:

- dans sa première phrase, le texte proposé emploie le terme „*règlement*“ de préférence au terme „*mesure*“; ce terme, plus précis et restrictif, est plus pertinent, car il s'agit en l'occurrence des seuls règlements ministériels et non d'autres mesures susceptibles d'être prises par les ministres, pour lesquelles une publication n'est pas requise; cette adaptation de la terminologie est également faite au prédit article 100;
- à la dernière phrase, le nouveau texte emploie le terme „*confirmé*“ de préférence au terme „*repris*“; le terme „*repris*“ convient dans le contexte du terme „*mesure*“ qui est remplacé; le terme „*confirmé*“, qui est pertinent dans le présent contexte de réglementation, est emprunté de la loi communale de 1988 qui l'utilise dans le cadre de la confirmation des règlements d'urgence du collège échevinal par le conseil communal.

Enfin, aux fins de cohésion du texte, les dispositions concernant l'entrée en vigueur et l'application de ces règlements ministériels sont également transférées dans la loi.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi a pour objet de modifier l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, afin de prévoir la possibilité de publier autrement que par voie du Mémorial les règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains.

Il convient de noter que le projet de loi n'aura aucun impact financier.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(13.12.2011)

Le présent projet de loi a pour objet d'insérer à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques un nouveau paragraphe 2bis portant sur le mode de publication d'un certain type de règlements ministériels, la publication de ces derniers étant actuellement régie par l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé „Code de la Route“).

Selon l'article 112 de la Constitution „*aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi*“ et l'article 2 de l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois et règlements détermine que les actes législatifs sont obligatoires dans toute l'étendue du Grand-Duché après leur insertion au Mémorial.

Pour éviter que les règlements ministériels publiés par voie d'affichage et par voie de presse ne soient sanctionnés pour non-conformité à l'article 112 de la Constitution, le projet de loi prévoit que la publication de règlements pris conjointement par le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, sera faite au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées.

La Chambre de Commerce approuve les modifications envisagées qui ont le mérite d'asseoir la légalité des procédés de publication des règlements ministériels concernés.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce approuve le projet de loi.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(5.1.2012)

Par sa lettre du 14 novembre 2011, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet loi repris sous rubrique.

*

OBSERVATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique a pour effet de modifier l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques afin de prévoir la possibilité de publier les règlements ministériels qui sont édictés autrement que par voie du Mémorial, mais „*par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées*“.

Suivant l'exposé des motifs, la réforme législative projetée est essentiellement motivée par des considérations d'ordre juridique, à savoir qu'il résulte des dispositions combinées de l'article 112 de la Constitution¹ et de l'arrêté royal grand-ducal modifié du 22 octobre 1842² que la possibilité de publier des règlements ministériels autrement que par voie de Mémorial est du domaine de la loi et non du domaine réglementaire.

¹ „Aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi.“

² Suivant cet arrêté royal grand-ducal réglant le mode de publication des lois, les règlements ministériels doivent être publiés au Mémorial.

Or, à ce jour, la publication par voie de presse ou d'affichage des règlements ministériels édictés en matière de réglementation de la circulation sur les voies publiques est prévue à l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé „Code de la route“).

Le projet de loi sous rubrique a donc pour objet d'éviter que les règlements ministériels susvisés, qui sont rendus publics par voie d'affichage, soient sanctionnés par l'article 95 de la Constitution qui interdit au juge d'appliquer des actes réglementaires non conformes à la Constitution.

Si la motivation des auteurs du projet de loi sous avis est légitime, la Chambre des Métiers souligne que le projet de loi sous avis ne doit cependant pas prévoir que l'exécution de la loi se fera par la voie de règlements ministériels car une telle disposition législative serait contraire à l'article 36 de la Constitution.³

Le projet de loi doit en effet se limiter à prévoir le mode de publication des règlements ministériels pouvant intervenir conformément à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution.⁴

La rédaction proposée du projet d'article unique du projet de loi sous rubrique, en faisant mention aux „règlements faits ensemble par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains“, semble conforme aux prescriptions constitutionnelles, car il ne prévoit pas que l'exécution de la loi doit se faire par la voie de règlements ministériels, mais ne fait que délimiter les règlements ministériels concernés par la possibilité de publication par voie de presse ou d'affichage.

En ce qui concerne la justification de préférer une publication par voie de presse ou d'affichage comme alternative à la publication au Mémorial, la Chambre des Métiers suppose qu'elle tient à des nécessités de rapidité et de souplesse pouvant être justifiées eu égard au caractère essentiellement technique des règlements ministériels susvisés limités tant géographiquement que temporairement.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre des Métiers peut approuver le projet de loi sous avis.

Luxembourg, le 5 janvier 2012

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur Général,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

*

3 „Le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois.“

4 Dans l'exercice du pouvoir lui attribué par les articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution, le Grand-Duc peut, dans les cas qu'il détermine, charger les membres de son Gouvernement de prendre des mesures d'exécutions.

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
modifiant l'arrêté grand-ducal modifié
du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation
sur toutes les voies publiques

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

Vu l'article 112 de la Constitution;

Vu l'arrêté royal grand-ducal modifié du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers ayant été demandés;

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

Arrêtons:

Art. 1er.– Le paragraphe 1. de l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

„1. Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble faire des règlements dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains sur des tronçons déterminés de la voirie de l'Etat située en dehors des agglomérations. Il en est de même sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations en cas de carence des autorités communales ou dans le cas d'une urgence répondant aux dispositions de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.“

Art. 2.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
 Claude WISELER

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la Route, et ce par analogie aux modifications apportées parallèlement à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il s'agit en l'espèce de se conformer à l'article 112 de la Constitution.

En effet, la possibilité de publier autrement que par voie du Mémorial les règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains est actuellement prévue à l'article 100 du Code de la Route.

Pendant, l'article 112 de la Constitution dispose qu'„*aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi*“.

Selon l'arrêté royal grand-ducal modifié du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois, les règlements ministériels doivent être publiés au Mémorial.

Il en résulte que les règlements ministériels édictés conformément à l'article 100 du Code de la Route doivent être publiés au Mémorial, alors qu'aucune forme de publication dérogatoire à l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 précité n'est prévue par une loi mais seulement par un règlement grand-ducal.

Afin d'éviter que les règlements ministériels rendus publics par voie d'affichage ne soient sanctionnés par l'article 95 de la Constitution qui interdit au juge d'appliquer des actes réglementaires non conformes à la loi, il est proposé de transférer les dispositions actuelles de l'article 100 du Code de la Route à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ensuite, certaines précisions mineures sont apportées aux dispositions ainsi transférées, à savoir:

- à la première phrase, la mention „faire des règlements“ remplace la mention „prendre des mesures particulières“; cette formulation, plus précise et restrictive, est plus pertinente, car il s'agit en l'occurrence des seuls règlements ministériels et non d'autres mesures susceptibles d'être prises par les ministres, pour lesquelles une publication n'est pas requise; cette adaptation de la terminologie est faite en parallèle avec les modifications de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée;
- la mention „(des mesures) qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux“ est supprimée, pour la raison que 1) elle est imprécise et 2) la terminologie „dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains“ est dans le présent contexte suffisamment explicite;
- les termes „de la voirie de l'Etat“ remplacent la mention „de la grande voirie ou de la voirie normale de l'Etat“, car plus simple et de la même signification;
- la mention „aux dispositions de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée“ remplace la mention „à la définition du paragraphe 3. de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la circulation ...“, car plus pertinente, cette loi ayant déjà fait l'objet d'une référence dans le texte.

Enfin, aux fins de cohésion du texte, les dispositions concernant l'entrée en vigueur et l'application de ces règlements ministériels sont également supprimées à l'article 100 du Code de la Route et transférées vers l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transférer les dispositions relatives aux modalités de publication des règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains prévues à l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques vers l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, et ce dans un souci de se conformer à l'article 112 de la Constitution.

Il convient de noter que le projet de règlement grand-ducal n'aura aucun impact financier.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
sur le projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-
ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la
circulation sur toutes les voies publiques

(13.12.2011)

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé „Code de la Route“). Le paragraphe 1 de l'article 100 prévoit dans sa version actuelle que la publication de règlements pris conjointement par le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, peut être faite au Mémorial, mais également par voie de presse ou par affichage.

Or, il s'avère que la publication par voie de presse ou par affichage de règlements ministériels fondée sur un acte réglementaire, et pas sur un acte législatif, est susceptible d'être sanctionnée pour non-conformité à l'article 112 de la Constitution qui attribue à la loi le pouvoir de déterminer les modes de publication des lois et règlements. Pour prévenir une telle éventualité, la Chambre de Commerce a été saisie, parallèlement au présent projet de règlement grand-ducal, d'un projet de loi ayant pour objet d'inscrire dans la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, une disposition sur le mode de publication de la catégorie de règlements ministériels mentionnés ci-dessus.

Partant, le projet, de texte du paragraphe 1 de l'article 100 du Code de la Route tel qu'il figure dans le présent projet de règlement grand-ducal est épuré des dispositions sur les modes de publications et se limite à déterminer les conditions habilitant le ministre ayant les transports publics dans ses attributions et le ministre ayant les transports dans ses attributions à prendre conjointement des règlements ministériels.

La Chambre de Commerce prend acte des explications données par les auteurs du projet de règlement grand-ducal sur les raisons de modifications textuelles mineures apportées à la rédaction du texte proposé pour le paragraphe 1 de l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Elle ne souscrit cependant pas à la suppression de la mention „*des mesures qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux*“ proposée par les auteurs du projet de règlement grand-ducal. Aux yeux de la Chambre de Commerce il s'agit d'une mention qui sert de critère pour justifier la décision prise conjointement par les ministres concernés et constitue un élément d'appréciation dans le cadre d'éventuels recours judiciaires.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce approuve le projet de règlement grand-ducal.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS
sur le projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-
ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la
circulation sur toutes les voies publiques

(5.1.2012)

Par sa lettre du 14 novembre 2011, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

*

OBSERVATIONS GENERALES

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique a pour effet de soustraire de l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après: „Code de la route“) les dispositions permettant de publier les règlements ministériels édictés en matière de réglementation de la circulation sur les voies publiques autrement par voie de Mémorial, mais par voie d'affichage ou par voie de presse.

La réforme projetée est essentiellement motivée par des considérations d'ordre juridique, à savoir qu'il résulte des dispositions combinées de l'article 112 de la Constitution¹ et de l'arrêté royal grand-ducal modifié du 22 octobre 1842² que la possibilité de publier des règlements ministériels autrement que par voie de Mémorial est du domaine de la loi et non du domaine réglementaire.

Le projet de règlement grand-ducal sous avis propose en conséquence de soustraire du Code de la route les dispositions susmentionnées qui seront intégrées dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.³

Cette réforme a donc pour objet d'éviter que les règlements ministériels qui sont rendus publics par voie d'affichage ou par voie de presse soient sanctionnés par l'article 95 de la Constitution qui interdit au juge d'appliquer des actes réglementaires non conformes à la Constitution.

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique propose également, pour une meilleure compréhension et une plus grande cohésion, une simplification du texte de l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre des Métiers peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis.

Luxembourg, le 5 janvier 2012

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur Général,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

1 „Aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi.“

2 Suivant cet arrêté royal grand-ducal réglant le mode de publication des lois, les règlements ministériels doivent être publiés au Mémorial.

3 Cf.: projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6383/01

N° 6383¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(16.12.2011)

Par dépêche du 16 novembre 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de loi sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs, une fiche financière et une fiche d'évaluation d'impact.

La lettre de saisine faisait encore état du souhait du ministre initiateur du projet de loi de voir le Conseil d'Etat accorder un traitement prioritaire au dossier en vue d'éviter que des règlements ministériels édictés en vertu de l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et publiés par voie d'affichage ne risquent de courir la sanction de l'article 95 de la Constitution.

Aux termes de la lettre de saisine, la Chambre de commerce et la Chambre des métiers ont été consultées. Or, au moment de l'adoption du présent avis, aucune des deux prises de position n'était encore parvenue au Conseil d'Etat.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Par la loi du 3 mai 1984, l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques avait été complété en vue de conférer au ministre en charge des Travaux publics la compétence de prendre pour une durée limitée à trois mois des mesures de sécurité justifiées „par l'état et la disposition des lieux sur des tronçons déterminés de la voie publique“, chaque fois que demandé par „l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains“. L'article 3 modifié de la loi de 1955 prévoyait en outre que „les mesures prises par le ministre des Travaux Publics sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées“.

Les dispositions légales en question faisaient de la façon droit aux exigences de l'article 112 de la Constitution aux termes duquel „Aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi“.

Or, l'article 3 de la loi du 6 juillet 2004 qui a une nouvelle fois modifié la loi précitée du 14 février 1955 a abrogé les dispositions afférentes qui ont été reprises dans la suite à l'article 100 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la route).

Dans la mesure où l'article 100 du Code de la route confère depuis sa modification par le règlement grand-ducal du 24 août 2007 (Mémorial A n° 173 du 14 septembre 2007) aux ministres ayant dans leurs attributions respectives les Travaux publics et les Transports une compétence conjointe pour prendre les mesures réglementaires anciennement prévues à l'article 3 de la loi de 1955, il est conforme aux articles 36 et 76, alinéa 2 de la Constitution. Or, en prévoyant que „Ces mesures sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées“, il n'est pas en ligne

avec les exigences de l'article 112 de la Constitution qui réserve à la loi formelle la détermination des formes de publication des textes normatifs. Dans ces conditions, les mesures ministérielles visées ne peuvent produire leurs effets qu'après avoir été publiées au Mémorial conformément à l'article 3 de l'arrêté royal grand-ducal modifié du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois. Les règlements ministériels publiés par voie de presse ou par affichage risquent par contre de ne pas être appliqués par les juridictions pour ne pas répondre aux exigences constitutionnelles relatives à leur publication.

C'est dès lors à bon escient que le Gouvernement entend redresser la situation en prévoyant dans le projet de loi sous examen de créer la base légale pour les différentes formes de publication selon lesquelles lesdits règlements ministériels pourront être portés à la connaissance du public.

Le Conseil d'Etat ressent quelques difficultés à suivre l'argumentation reprise dans la lettre de saisine pour justifier la nécessité d'un traitement prioritaire du projet de loi sous examen. En effet, le cadre légal et réglementaire en place n'empêche pas l'exercice de la compétence ministérielle prévue à l'article 100 du Code de la route ni leur publication régulière. Même si la publication par voie de presse ou par affichage n'est pas autorisée dans les conditions données, il reste la forme de la publication au Mémorial, d'ailleurs couramment appliquée en relation avec la très grande majorité des textes réglementaires.

Aussi le Conseil d'Etat ose-t-il espérer qu'en attendant l'entrée en vigueur de la loi en projet, le ministre du ressort veillera que les actes normatifs pris en exécution de l'article 100 du Code de la route soient exclusivement publiés au Mémorial.

Quant aux formes alternatives de la publication des règlements ministériels par rapport au Mémorial, les auteurs entendent reprendre celles qui furent déjà prévues lors de la modification précitée de l'article 3 de la loi de 1955 par la loi du 3 mai 1984, à savoir la publication par voie de presse et l'affichage dans les communes concernées.

Même si apparemment le recours à ces formes de publication n'a jamais donné lieu à problème jusqu'à l'abrogation des dispositions afférentes par la loi du 6 juillet 2004, le Conseil d'Etat donne à considérer que la manière de publier lesdits règlements par voie de presse n'est pas autrement précisée. Un message audiovisuel à la télévision ou la diffusion d'un communiqué lu à la radio suffisent-ils? Les moyens d'enregistrement des émissions concernées par la société de télévision ou la station radio suffisent-ils comme moyen de preuve pour établir la publication? Ou faut-il un communiqué dans la presse écrite, et, dans l'affirmative, dans combien de quotidiens (ou de périodiques) ce communiqué doit-il être publié?

En ce qui concerne l'affichage dans les communes, il n'est pas précisé si celui-ci doit avoir lieu à l'endroit usuel (tableau d'affichage officiel, „Reider“) ou si une copie du règlement ministériel peut être affichée à la porte de la maison communale ou, le cas échéant, à l'endroit où le règlement ministériel est censé s'appliquer. Il n'est pas non plus dit pendant quelle durée l'affichage doit avoir lieu et s'il doit comporter la reproduction intégrale du règlement. Comment le ou les ministres peuvent-ils prouver que l'affichage a eu lieu? En plus, les autorités communales sont-elles tenues d'exécuter la demande d'affichage leur adressée par le ou les ministres? Qui est responsable en cas d'affichage défaillant?

Le Conseil d'Etat estime qu'un certain nombre de questions pratiques devraient par conséquent être résolues dans la perspective du maintien des formes de publication alternatives voulues par les auteurs du projet de loi.

Il note par ailleurs qu'au moment de l'adoption de la loi précitée du 3 mai 1984, les possibilités de la communication électronique actuellement disponibles n'existaient pas encore. Or, la publication via Internet de textes normatifs du genre pourrait à son avis constituer une alternative intéressante par rapport aux formes de publication proposées par les auteurs du projet. En effet, cette forme de publication permettrait une information en temps quasiment réel des usagers de la route, ce qui pourrait s'avérer un avantage en cas d'extrême urgence dictée par les circonstances dans lesquelles le règlement est parfois censé intervenir. Se posent par ailleurs les questions de l'endroit où les usagers de la route pourront trouver les informations, de la forme et de la durée de la publication ainsi que des modalités pour garantir la traçabilité au-delà du terme des effets de l'existence du règlement et de sa publication. Quant au site Internet, le Conseil d'Etat privilégie l'idée de l'installation d'un site unique auprès du Service central de législation du Ministère d'Etat, destiné à servir d'endroit de publication pour l'ensemble des textes normatifs qui pourraient à l'avenir être publiés autrement qu'au Mémorial. Rien ne

devrait d'ailleurs empêcher les départements concernés à prévoir sur leurs propres sites une publication parallèle, voire les liens utiles dirigeant le public sur ce site unique. Il semble par ailleurs évident que les règlements ministériels visés devront être publiés intégralement et que l'information restera accessible pendant la durée d'effet des dispositions en question. Pour ce qui est de la question d'établir la traçabilité tant de l'existence des textes réglementaires que de leur publication en vue de pouvoir, le cas échéant, servir dans l'hypothèse où la légalité du règlement concerné serait contestée devant les juridictions, le Conseil d'Etat propose de s'inspirer de l'article 82 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose dans son dernier alinéa que mention des règlements communaux et de leur publication est faite entre autre au Mémorial.

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Le texte de l'article unique tel que proposé par les auteurs du projet de loi se réfère directement à la compétence des ministres ayant respectivement les Travaux publics et les Transports dans leurs attributions. Cette approche n'est pas compatible avec les articles 36 et 76, alinéa 2 de la Constitution. En effet, l'article 36 réserve la compétence d'exécution des lois au Grand-Duc et s'oppose selon la Cour constitutionnelle¹ à ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autorité autre que le Grand-Duc. Même si dans le cas d'espèce le projet de loi n'attribue pas directement des compétences réglementaires à des membres du Gouvernement pris individuellement, il présuppose comme acquis la délégation de compétence opérée en vertu de l'article 76, alinéa 2 de la Constitution. Or, il appartient au Grand-Duc seul d'actionner cette compétence, sans que la loi puisse y intervenir sous peine de se mettre en porte-à-faux par rapport à la répartition constitutionnelle des attributions institutionnelles. Le Conseil d'Etat s'oppose dès lors formellement au texte projeté et demande de modifier en conséquence la première phrase du nouveau paragraphe *2bis* qu'il est projeté d'ajouter à l'article 5 de la loi de 1955. Compte tenu par ailleurs des observations ci-avant quant à la forme alternative de la publication à celle du Mémorial, il propose de remplacer comme suit cette première phrase:

„Les règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.“

Même si le Conseil d'Etat donne normalement la préférence au respect de la règle générale qui veut que les lois et règlements entrent en vigueur le quatrième jour après leur publication au Mémorial, il comprend que dans certaines circonstances il y aura intérêt à veiller à une application rapide des mesures réglementaires que les membres du Gouvernement visés à l'article 100 du Code de la route peuvent être autorisés à prendre, par exemple dans l'hypothèse d'un grave accident de la circulation, d'un éboulement de terrain ou d'une inondation entravant le trafic sur un tronçon de route déterminé. La deuxième phrase ne donne dès lors pas lieu à critique.

La troisième phrase n'a pas sa place dans la loi, alors que la disposition prévue restreint la prérogative du Grand-Duc d'exercer son pouvoir de délégation dans le cadre des règlements qu'il peut prendre en vertu des articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution. En effet, selon l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc de déterminer de façon originaire et discrétionnaire quelle sera la portée de la délégation de compétence qu'il peut accorder aux termes de l'alinéa 2 de cet article. Le Conseil d'Etat devrait dès lors refuser la dispense du second vote constitutionnel à la loi en projet si la troisième phrase du nouveau paragraphe *2bis* de l'article 5 de la loi précitée de 1955 était maintenue.

Le Conseil d'Etat note encore qu'aux termes d'un projet de règlement qui a pour objet de modifier l'article 100 du Code de la route et dont il a été saisi parallèlement au projet de loi sous examen, les auteurs entendent donner compétence au(x) ministre(s) assumant la responsabilité des ressorts des Travaux publics et des Transports pour suppléer à la carence des autorités communales de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations ou pour réglementer la circulation sur ces tronçons de route en cas d'urgence définie à l'article 5 de la loi précitée de 1955.

¹ Arrêt 1/98 du 6 mars 1998 (Mémorial A n° 19, 18 mars 1998, pp. 253-255).

Etant donné que la compétence de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations revient d'après le prédit article 5, paragraphe 3 aux autorités communales, la restriction prévue de cette compétence équivaut à une intervention du pouvoir exécutif dans les attributions des communes spécialement reconnues en la matière par la loi. Les dispositions réglementaires prises en l'occurrence sans le fondement légal nouvellement prévu risqueraient dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Aussi le Conseil d'Etat marque-t-il son accord avec la reprise à l'article 5 de la loi de 1955 de la possibilité d'intervention exceptionnelle du pouvoir réglementaire étatique dans une matière où la compétence réglementaire revient normalement aux communes. Il n'estime pourtant pas indiqué d'évoquer les cas d'urgence spéciaux prévus audit article 5, alors que le pouvoir réglementaire étatique est de façon générale tenu par des règles spécifiques en ce qui concerne le recours à la procédure d'urgence.

Quant à l'emplacement de la modification en projet, le Conseil d'Etat donne la préférence à une insertion des nouvelles dispositions *in fine* du paragraphe 2 dudit article 5. Dans ce contexte, il estime que le dernier alinéa actuel de ce paragraphe pourrait être supprimé alors qu'il fait double emploi avec le principe général inscrit à l'article 29 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose que „[Les règlements communaux] ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements d'administration générale“.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat propose de réserver la rédaction suivante à l'article unique de la loi en projet:

„**Article unique.** Le dernier alinéa du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

„Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.

A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication.“ “

Ainsi délibéré en séance plénière, le 16 décembre 2011.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
La Vice-Présidente,
Viviane ECKER

6383/02

N° 6383²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(10.12.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand ETGEN, Mmes Marie-Josée FRANK, Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS, Roland SCHREINER et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 2 janvier 2012 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs et d'une fiche financière, ainsi que des avis respectifs de la Chambre de Commerce en date du 13 décembre 2011 et de la Chambre des Métiers en date du 5 janvier 2012.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 16 décembre 2011.

En date du 8 février 2012 la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet.

Lors de sa réunion du 21 novembre 2012, la Commission a fait une analyse du texte ainsi que de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 10 décembre 2012.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi 6383 a pour objet d'insérer à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques un nouveau paragraphe *2bis*.

L'insertion de ce nouveau paragraphe a pour but de prévoir la possibilité de publier autrement que par voie du Mémorial, à savoir par voie de presse ou d'affichage, les règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains. Cette publication par voie de presse ou d'affichage comme alternative à la publication au Mémorial tient à des nécessités de rapidité et de souplesse.

Il faut savoir que cette possibilité de publication alternative est déjà actuellement donnée par l'article 100 du Code de la Route, qui dispose en son paragraphe premier que „*le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le Ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble prendre des mesures particulières, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux sur des tronçons déterminés de la grande voirie ou de la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations. Il en est de même sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations dans le cas*

d'une urgence répondant à la définition du paragraphe 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou en cas de carence des autorités communales. Ces mesures sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées“.

Cependant, il résulte des dispositions combinées de l'article 112 de la Constitution aux termes duquel „aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi“ et de l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois que les règlements ministériels édictés conformément à l'article 100 du Code de la Route doivent être publiés au Mémorial, alors qu'aucune forme de publication dérogatoire à l'arrêté royal grand-ducal précité du 22 octobre 1842 n'est prévue par une loi mais seulement par un règlement grand-ducal. Dans ces conditions, les mesures ministérielles visées à l'article 100 du Code de la Route ne peuvent produire leurs effets qu'après avoir été publiées au Mémorial.

Afin d'éviter que les règlements ministériels publiés par voie de presse ou par affichage ne soient sanctionnés par l'article 95 de la Constitution qui interdit au juge d'appliquer des actes réglementaires non conformes à la loi, le projet de loi sous rubrique a donc pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en transférant les dispositions actuelles de l'article 100 du Code de la Route à l'article 5 de la loi de 1955.

*

III. LES AVIS

1. Les Chambres professionnelles

Dans son avis du 13 décembre 2011, la Chambre de Commerce approuve les modifications envisagées qui ont le mérite d'asseoir la légalité des procédés de publication des règlements ministériels concernés.

Dans son avis du 5 janvier 2012, la Chambre des Métiers approuve le projet de loi sous rubrique. En ce qui concerne la justification de préférer une publication par voie de presse ou d'affichage comme alternative à la publication au Mémorial, la Chambre des Métiers suppose qu'elle tient à des nécessités de rapidité et de souplesse pouvant être justifiées eu égard au caractère essentiellement technique des règlements ministériels susvisés limités tant géographiquement que temporairement.

2. Le Conseil d'Etat

Dans son avis du 16 décembre 2011, le Conseil d'Etat estime que c'est à bon escient que le Gouvernement entend redresser la situation en prévoyant de créer la base légale pour les différentes formes de publication selon lesquelles les règlements ministériels concernés pourront être portés à la connaissance du public; il espère en outre qu'en attendant l'entrée en vigueur de la loi en projet, le Ministre compétent veillera que les actes normatifs pris en exécution de l'article 100 du Code de la Route soient exclusivement publiés au Mémorial.

Quant aux formes alternatives de publication des règlements ministériels par rapport au Mémorial, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi entendent reprendre la publication par voie de presse et l'affichage dans les communes concernées. Il estime que plusieurs questions pratiques devraient être résolues dans cette perspective et notamment les questions de l'endroit où les usagers de la route pourront trouver les informations, de la forme et de la durée de la publication ainsi que des modalités pour garantir la traçabilité au-delà du terme des effets de l'existence du règlement et de sa publication. Dans ce contexte, il émet les commentaires suivants:

- il note que la manière de publier les règlements par voie de presse n'est pas précisée. Dans ce contexte, il se demande notamment si un message audiovisuel à la télévision ou la diffusion d'un communiqué à la radio seraient suffisants et si les moyens d'enregistrement des émissions concernées par la société de télévision ou la station radio pourraient fournir un moyen de preuve pour établir la publication ou, si au contraire, il faudrait un communiqué dans la presse écrite et, le cas échéant, dans combien de journaux;

- en ce qui concerne l’affichage dans les communes, la Haute corporation constate que les auteurs du projet de loi ne précisent pas à quel endroit le règlement ministériel est censé être affiché: sur le tableau d’affichage officiel, à la porte de la maison communale ou encore à l’endroit où le règlement ministériel est censé s’appliquer? Il n’est pas non plus précisé pendant quelle durée l’affichage doit avoir lieu et s’il doit comporter la reproduction intégrale du règlement. De même, le texte reste muet sur la preuve de l’affichage ou sur les responsabilités en cas d’affichage défailant;
- de l’avis de la Haute Corporation, la publication via Internet des règlements ministériels pourrait constituer une alternative intéressante par rapport aux formes de publication proposées par les auteurs du projet. En effet, elle permettrait une information en temps quasiment réel des usagers de la route, ce qui pourrait s’avérer avantageux en cas d’extrême urgence. Dans ce contexte, le Conseil d’Etat privilégie l’idée de l’installation d’un site unique auprès du Service central de législation du Ministère d’Etat. Si les auteurs du projet de loi se déclarent d’accord avec l’idée de la publication des règlements sur un site Internet, ils ne rejoignent cependant pas l’idée d’un site unique auprès du Service central de législation. En effet, ce service n’assure pas de permanence ininterrompue. Or, une publication de règlements pourrait s’avérer nécessaire à tout moment du jour ou de la nuit. De la sorte, Monsieur le Ministre propose l’établissement d’un site spécifique, probablement auprès du Ministère du Développement durable et des Infrastructures;
- pour le Conseil d’Etat, il semble évident que les règlements ministériels visés devront être publiés intégralement et que l’information restera accessible pendant la durée d’effet des dispositions en question;
- pour ce qui est de la question d’établir la traçabilité tant de l’existence des textes réglementaires que de leur publication, le Conseil d’Etat propose de s’inspirer de l’article 82 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose dans son dernier alinéa que mention des règlements communaux et de leur publication est faite entre autre au Mémorial.

*

IV. COMMENTAIRE DE L’ARTICLE UNIQUE

En ce qui concerne le texte de l’article unique tel que proposé par les auteurs du projet de loi, le Conseil d’Etat note qu’il se réfère directement à la compétence des ministres ayant les Travaux publics et les Transports dans leurs attributions. Cette approche n’est pas compatible avec les articles 36 et 76, alinéa 2 de la Constitution. En effet, l’article 36 réserve la compétence d’exécution des lois au Grand-Duc. Même si en l’occurrence le projet de loi n’attribue pas directement des compétences réglementaires à des membres du Gouvernement pris individuellement, il présuppose comme acquis la délégation de compétence opérée en vertu de l’article 76, alinéa 2 de la Constitution. Or, il appartient au Grand-Duc seul d’actionner cette compétence. Le Conseil d’Etat s’oppose dès lors formellement au texte projeté et demande de modifier en conséquence la première phrase du nouveau paragraphe *2bis* qu’il est projeté d’ajouter à l’article 5 de la loi de 1955.

Même si le Conseil d’Etat donne normalement la préférence au respect de la règle générale qui veut que les lois et règlements entrent en vigueur le quatrième jour après leur publication au Mémorial, il comprend que dans certaines circonstances il faut veiller à une application rapide des mesures réglementaires que les membres du Gouvernement visés à l’article 100 du Code de la Route peuvent être autorisés à prendre, par exemple dans l’hypothèse d’un grave accident de la circulation ou d’un éboulement de terrain entravant le trafic sur un tronçon de route déterminé. La deuxième phrase ne donne dès lors pas lieu à critique.

La troisième phrase n’a pas sa place dans la loi, car la disposition prévue restreint la prérogative du Grand-Duc d’exercer son pouvoir de délégation dans le cadre des règlements qu’il peut prendre en vertu des articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution. En effet, selon l’article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc de déterminer quelle sera la portée de la délégation de compétence qu’il peut accorder aux termes de l’alinéa 2 de cet article. Le Conseil d’Etat refuserait dès lors la dispense du second vote constitutionnel à la loi en projet si la troisième phrase du nouveau paragraphe *2bis* de l’article 5 de la loi précitée de 1955 était maintenue.

Le Conseil d’Etat note encore qu’aux termes d’un projet de règlement qui a pour objet de modifier l’article 100 du Code de la Route et dont il a été saisi parallèlement au projet de loi sous rubrique, les auteurs entendent donner compétence aux ministres assumant la responsabilité des ressorts des Travaux

publics et des Transports pour suppléer à la carence des autorités communales de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations ou pour réglementer la circulation sur ces tronçons de route en cas d'urgence définie à l'article 5 de la loi précitée de 1955. Etant donné que la compétence de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations revient d'après le prédit article 5, paragraphe 3 aux autorités communales, la restriction prévue de cette compétence équivaut à une intervention du pouvoir exécutif dans les attributions des communes spécialement reconnues en la matière par la loi. Les dispositions réglementaires prises en l'occurrence sans le fondement légal nouvellement prévu risqueraient dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Aussi le Conseil d'Etat marque-t-il son accord avec la reprise à l'article 5 de la loi de 1955 de la possibilité d'intervention exceptionnelle du pouvoir réglementaire étatique dans une matière où la compétence réglementaire revient normalement aux communes. Il n'estime pourtant pas indiqué d'évoquer les cas d'urgence spéciaux prévus audit article 5, alors que le pouvoir réglementaire étatique est de façon générale tenu par des règles spécifiques en ce qui concerne le recours à la procédure d'urgence.

Quant à l'emplacement de la modification projetée, le Conseil d'Etat préférerait une insertion des nouvelles dispositions *in fine* du paragraphe 2 dudit article 5. Dans ce contexte, il estime que le dernier alinéa actuel de ce paragraphe pourrait être supprimé alors qu'il fait double emploi avec le principe général inscrit à l'article 29 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose que les règlements communaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements d'administration générale.

Au regard de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de réserver la rédaction suivante à l'article unique du projet de loi sous rubrique:

Article unique. *Le dernier alinéa du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:*

„Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.

A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication“.

La Commission décide de faire sienne la proposition du Conseil d'Etat.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques

Article unique. Le dernier alinéa du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

„Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.

A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication“.

Luxembourg, le 10 décembre 2012,

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6383

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 19/12/2012 17:09:11
 Scrutin: 6
 Vote: PL 6383 Circul. sur ttes les voies
 publ
 Description: Projet de loi 6383

Président: M. Mosar Laurent
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	59	0	0	59
Procuration:	7	0	0	7
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	<i>(Mme Loschetter)</i>
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	<i>(M. Haupt)</i>	
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. Haupt Norbert	Oui		M. Kaes Ali	Oui		
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui		
M. Meyers Paul-Henri	Oui	<i>(Mme Arendt Nancy)</i>	M. Mosar Laurent	Oui		
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui		
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		Mme Scholtes Tessy	Oui		<i>(M. Eischen Félix)</i>
M. Spautz Marc	Oui		M. Weber Robert	Oui		
M. Weiler Lucien	Oui	<i>(Mme Frank Marie-José)</i>	M. Weydert Raymond	Oui		
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wolter Michel	Oui		<i>(M. Schaaf Jean-Paul)</i>

LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Ben	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuër Ben	Oui	
M. Schreiner Roland	Oui				

DP					
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Bettel Xavier	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	<i>(M. Bettel Xavier)</i>
M. Etgen Fernand	Oui		M. Krieps Alexandre	Oui	
M. Meisch Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	
M. Wagner Carlo	Oui				

ADR					
M. Colombera Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	
M. Kartheiser Fernand	Oui				

Indépendant					
M. Henckes Jacques-Yve	Oui				

Le Président:



pour Le Secrétaire général:



Secrét. gén. adj.

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 19/12/2012 17:09:11	Président: M. Mosar Laurent
Scrutin: 6	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 6383 Circul. sur ttes les voies publ	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 6383	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procuration:	7	0	0	7
Total:	59	0	0	59

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député


déi Lénk

M. Urbany Serge

Le Président:



pour Le Secrétaire général:


 Sec. gén. adi.

6383/03

N° 6383³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

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

* * *

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

(21.12.2012)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 20 décembre 2012 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 19 décembre 2012 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 16 décembre 2012;

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 21 décembre 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 8 novembre 2012 (réunion jointe) et des 21 et 26 novembre 2012
2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
3. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg
- Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 6124 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 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;
 3. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain;
 4. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels- Rapporteur: Monsieur Gilles Roth
- Continuation des travaux
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Roland Schreiner

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

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, M. Dawid Gawlik, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. René Biwer, M. Guy Toussin, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 8 novembre 2012 (réunion jointe) et des 21 et 26 novembre 2012

Les projets de procès-verbal des réunions du 8 et 21 novembre 2012 sont approuvés. Suite à quelques modifications, le projet de procès-verbal de la réunion du 26 novembre 2012 est également approuvé.

2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

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

3. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

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

Le projet de rapport ne soulève aucun commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents. Les membres de la commission parlementaire proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

Monsieur le Ministre informe que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures est en train de finaliser le site Internet qu'il est prévu d'installer et qui sera opérationnel dès l'entrée en vigueur de la loi.

4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

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

Le projet de rapport ne soulève aucun commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents.

Les membres de la commission parlementaire proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

5. 6124 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 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;

3. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain;

4. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à quelques modifications du projet de procès-verbal de la réunion du 26 novembre dernier. Pour le détail de ces modifications, il est prié de se référer à la version définitive de ce document.

Ils poursuivent ensuite l'examen des articles du projet de loi qui sera appelé à remplacer la loi du 21 mai 1999 dans son intégralité, et ce à partir du nouvel article 22.

Article 22

Cet article, ayant trait au droit à indemnité, avait été libellé comme suit par la commission parlementaire lorsqu'elle a introduit ses amendements en juin dernier :

Art. 22

(1) N'ouvrent droit à aucune indemnité les servitudes résultant d'un plan déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14 de la présente loi.

(2) Toutefois une indemnité à charge de l'Etat est due s'il résulte de ces servitudes une atteinte à des droits acquis ou une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain.

(3) L'indemnité est réduite ou refusée si et dans la mesure où il est établi que le demandeur est propriétaire d'autres immeubles qui tirent avantage du plan déclaré obligatoire visé au point 1 ou des travaux exécutés aux frais des pouvoirs publics.

(4) A défaut d'accord amiable sur l'indemnité à payer, celle-ci sera fixée par le tribunal compétent en fonction du montant réclamé par le demandeur de l'indemnité et du lieu de situation de l'immeuble. »

Cet article pose le principe général selon lequel les servitudes créées par le biais d'un plan directeur sectoriel ou d'un plan d'occupation du sol ne donnent droit à aucune indemnité. Puis, il met en place deux exceptions à ce principe : une atteinte à des droits acquis ainsi qu'une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain. Après un bref échange de vues, les membres de la Commission décident de maintenir l'article sous rubrique inchangé quant au fond, mais de l'amender quant à la forme pour les raisons suivantes :

- le paragraphe (1) est modifié afin de redresser une erreur de technique législative en

supprimant la référence « de la présente loi » ;

- le paragraphe (3) est modifié afin de redresser une erreur de renvoi. En effet, le renvoi vise le plan directeur sectoriel ou le plan d'occupation du sol qui a été rendu obligatoire par les dispositions de l'article 9 ou 14. En outre, il importe de préciser qu'il s'agit de travaux qui sont en relation avec le plan d'occupation du sol ou le plan directeur sectoriel, en ajoutant l'expression « travaux y relatifs » ;
- le paragraphe (4) est modifié afin de supprimer les conditions de compétence matérielle et territoriale du tribunal, celles-ci étant de toute façon réglées par le « Nouveau code de procédure civile ».

Compte tenu de ce qui précède, l'article 22 amendé se lira comme suit :

Art. 22

(1) *N'ouvrent droit à aucune indemnité les servitudes résultant d'un plan déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14. de la présente loi.*

(2) *Toutefois une indemnité à charge de l'Etat est due s'il résulte de ces servitudes une atteinte à des droits acquis ou une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain.*

(3) *L'indemnité est réduite ou refusée si et dans la mesure où il est établi que le demandeur est propriétaire d'autres immeubles qui tirent avantage du plan déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14 visé au point 1 ou des travaux y relatifs exécutés aux frais des pouvoirs publics.*

(4) *A défaut d'accord amiable sur l'indemnité à payer, celle-ci sera fixée par le tribunal compétent. en fonction du montant réclamé par le demandeur de l'indemnité et du lieu de situation de l'immeuble.*

Article 23

L'article 23 reprend, en l'amendant, l'article 22 de la loi du 21 mai 1999, qu'il n'avait pas été prévu de modifier initialement et dont la teneur est la suivante :

Art. 23

Les demandes d'indemnités sont prescrites un an après le jour où le refus de l'autorisation de bâtir motivé par l'interdiction d'un plan déclaré obligatoire est devenu définitif. Si aucune autorisation n'est sollicitée, le délai est de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant le plan obligatoire. Pour l'action en indemnité prévue au point 3 de l'article 21 de la présente loi, le délai est fixé à quinze ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal visé au point 1 de ce même article.

L'amendement pose un principe général que toutes les demandes d'indemnités qui résultent d'une servitude sont prescrites dix années après le jour où le plan est déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14. Compte tenu de ce qui précède, l'article 23 se lira comme suit :

Art. 23

Les demandes d'indemnités qui résultent de l'article 22, paragraphes 2 et 3, sont prescrites dix années un an après le jour où le plan est déclaré obligatoire

conformément aux articles 9 et 14. refus de l'autorisation de bâtir motivé par l'interdiction d'un plan déclaré obligatoire est devenu définitif. Si aucune autorisation n'est sollicitée, le délai est de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant le plan obligatoire. Pour l'action en indemnité prévue au point 3 de l'article 21 de la présente loi, le délai est fixé à quinze ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal visé au point 1 de ce même article.

Article 24

L'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 24

(1) Il est créé un Conseil supérieur, chargé de conseiller le Gouvernement en ce qui concerne les grandes options ou les problèmes majeurs en matière d'aménagement du territoire.

(2) Le Conseil supérieur est placé sous l'autorité du ministre. Les relations du Conseil supérieur avec le Gouvernement et avec les autorités publiques ont lieu par l'intermédiaire du ministre.

(3) Le Conseil supérieur émet son avis sur les questions dont il est saisi par le Gouvernement dans les délais fixés par celui-ci. Il peut de sa propre initiative faire les propositions qu'il juge utiles à l'accomplissement de sa mission ou concernant l'aménagement du territoire.

(4) La composition du Conseil supérieur, le mode de nomination du président et des membres, les modalités de fonctionnement et ses relations avec le Gouvernement et avec les autorités publiques, les modalités de publication de ses avis, ses relations avec la presse ainsi que les indemnités revenant à ses membres ou aux experts appelés à collaborer à ses travaux sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Sauf à remplacer les termes « conseil supérieur » par ceux de « Conseil supérieur », les membres de la Commission ont maintenu cet article inchangé par rapport à sa version initiale. L'article ne suscite pas de commentaire supplémentaire.

*

A noter que, suite à la proposition du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, il a été décidé de faire abstraction de l'article 25 de la loi du 21 mai 1999.

*

Article 25

Pour rappel, cet article ayant trait aux sanctions pénales avait été libellé comme suit par la commission parlementaire lorsqu'elle a introduit ses amendements en juin dernier :

Art. 25

(1) Sous réserve d'autres dispositions légales spéciales, l'inobservation des plans déclarés obligatoires en vertu de la présente loi est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Si des travaux ont été exécutés contrairement aux plans d'aménagement déclarés obligatoires, le juge ordonne, soit que les travaux entrepris soient rendus conformes aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre des plans d'aménagement, soit que lesdits travaux soient supprimés et les lieux remis dans leur état antérieur dans le délai qu'il fixe à cette fin, le tout aux frais des contrevenants, frais recouvrables par voie de contrainte comme en matière de contributions directes.

(3) Les mêmes dispositions sont applicables à ceux qui ne se sont pas conformés aux décisions d'interdiction ou de prolongation d'interdiction prévues aux articles 17 et 18 de la présente loi.

(4) La commune et l'Etat, chacun en ce qui le concerne, peuvent se porter partie civile.

(5) Le jugement sera exécuté à la requête du procureur général d'Etat ou de la partie civile, chacun en ce qui le concerne.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat avait proposé le libellé suivant :

Art. 25

(1) L'inobservation des orientations du programme directeur, des prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou des dispositions d'un plan d'occupation du sol par les personnes, effectuant des travaux visés à l'article 19, paragraphe 7, est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Le juge ordonne soit que les travaux entrepris soient rendus conformes, selon les cas, aux orientations du programme directeur, aux prescriptions du plan directeur sectoriel ou aux dispositions du plan d'occupation du sol, soit que lesdits travaux soient supprimés et les lieux remis dans leur état antérieur dans le délai qu'il fixe à cette fin.

Les mesures ordonnées par le juge sont exécutées aux frais des contrevenants. Ces frais sont recouvrables par voie de contrainte comme en matière de contributions directes.

(3) Les mêmes peines et mesures sont applicables à ceux qui ne se sont pas conformés aux décisions d'interdiction ou de prolongation d'interdiction prévues aux articles 17 et 18.

(4) La commune et l'Etat, chacun en ce qui le concerne, peuvent se porter partie civile.

(5) Le jugement sera exécuté à la requête du procureur général d'Etat ou de la partie civile, chacun en ce qui le concerne.

En ce qui concerne les infractions visées au paragraphe (1) de l'article 25, le Conseil d'Etat se demandait si elles ne doivent pas être lues comme s'appliquant également aux responsables communaux qui ne se seraient pas conformés dans les délais prévus aux exigences légales en matière d'aménagement du territoire notamment pour adapter les instruments d'aménagement communaux aux éléments à portée obligatoire des programmes et plans étatiques prévus en matière d'aménagement du territoire. La Haute Corporation supposait que cette manière de lire les dispositions sous examen n'a pas été voulue par les auteurs de l'amendement.

Au cours de la réunion du 8 novembre dernier, les membres de la commission parlementaire ont, à l'instar du Conseil d'Etat, estimé qu'il fallait éviter que le texte ne puisse être interprété comme s'appliquant également aux responsables communaux. Ils ont notamment fait valoir qu'un bourgmestre ne pourrait être tenu responsable si, pour quelque raison que ce soit, le conseil communal refusait de lui accorder une majorité afin de procéder à la modification voulue des plans d'aménagement communaux. Les responsables du Ministère ont quant à eux rappelé que les cas visés sont ceux où le bourgmestre a accordé une autorisation de construire non conforme aux orientations du programme directeur, aux prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou aux dispositions d'un plan d'occupation du sol. Ils ont donc estimé que, dans ces cas précis, le bourgmestre devait être responsabilisé.

Ce point précis avait été tenu en suspens. A présent, et sur proposition d'un membre de la Commission, il est décidé de reformuler comme suit le paragraphe (1) : « *L'inobservation des orientations du programme directeur, des prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou des dispositions d'un plan d'occupation du sol **par les personnes autorisant ou effectuant des travaux visés à l'article 19, paragraphe 7**, est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.* » De la sorte, le bourgmestre, s'il accorde consciemment une autorisation qu'il n'aurait pas dû

accorder, pourra être sanctionné. Il est par contre évident que, si cette autorisation est accordée par erreur, le bourgmestre ne pourra pas être sanctionné pénalement.

Pour le reste, à part de redresser une erreur de renvoi au paragraphe (3), l'article suit la proposition du Conseil d'Etat et ne suscite pas de commentaire supplémentaire. Il s'ensuit que l'article 25 aura la teneur suivante :

Art. 25

(1) *L'inobservation des orientations du programme directeur, des prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou des dispositions d'un plan d'occupation du sol **par les personnes autorisant ou effectuant des travaux visés à l'article 19, paragraphe 7**, est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.*

(2) *Le juge ordonne soit que les travaux entrepris soient rendus conformes, selon les cas, aux orientations du programme directeur, aux prescriptions du plan directeur sectoriel ou aux dispositions du plan d'occupation du sol, soit que lesdits travaux soient supprimés et les lieux remis dans leur état antérieur dans le délai qu'il fixe à cette fin.*

Les mesures ordonnées par le juge sont exécutées aux frais des contrevenants. Ces frais sont recouvrables par voie de contrainte comme en matière de contributions directes.

(3) *Les mêmes peines et mesures sont applicables à ceux qui ne se sont pas conformés aux décisions d'interdiction ou de prolongation d'interdiction prévues aux articles **16-17** et 18.*

(4) *La commune et l'Etat, chacun en ce qui le concerne, peuvent se porter partie civile.*

(5) *Le jugement sera exécuté à la requête du procureur général d'Etat ou de la partie civile, chacun en ce qui le concerne.*

Article 26

Etant donné que la Commission du Développement durable a décidé, conformément à l'approche préconisée par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire, de procéder à la réécriture intégrale du projet de loi n°6124, l'article sous rubrique s'avère indispensable afin de mettre en place des dispositions transitoires qui s'imposent. Cet article se lira comme suit :

Art. 26

(1) *Les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires sur base de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et qui existent au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi restent en vigueur. Il en est de même pour les plans d'aménagement déclarés obligatoires sur base de la loi du 20 mars 1974 concernant l'aménagement général du territoire et qui existent au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.*

(2) *Par dérogation à l'article 11, paragraphe (2) de la présente loi ainsi qu'à l'article 26, paragraphe (1) de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, les plans d'occupation du sol ainsi que les modifications des plans d'occupation du sol qui existent au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, peuvent définir des terrains ou ensembles de terrains auxquels l'obligation d'établir un plan d'aménagement particulier n'est pas requise. A défaut d'une telle définition, les plans d'occupation du sol ainsi que les parties modifiées des plans d'occupation du sol sont soumises à l'obligation d'établir un plan d'aménagement particulier conformément à l'article 26, paragraphe (1), de la loi précitée.*

Le paragraphe (1) prévoit des dispositions permettant que les plans directeurs sectoriels, les plans d'occupation du sol, ainsi que les anciens plans d'aménagement partiel restent en vigueur. D'une manière générale, tous les plans qui existent au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi restent en vigueur.

Le paragraphe (2) pose le principe général que tout plan d'occupation du sol existant, ainsi que toute modification d'un plan d'occupation du sol existant, est soumis à l'obligation d'un plan d'aménagement particulier, sauf lorsque le plan d'occupation du sol existant ou la modification d'un plan d'occupation du sol existant, définit des terrains auxquels l'obligation d'établir un plan d'aménagement particulier n'est pas applicable. En effet, le nouvel article 11 paragraphe (2) dispose que le « plan d'occupation du sol doit contenir des indications quant au mode et au degré d'utilisation du sol ainsi que l'intégration dans le tissu urbain existant des terrains ou ensembles de terrains qui en font l'objet, tout en fixant, le cas échéant, les prescriptions urbanistiques servant à garantir l'intégration des constructions et aménagements existants à préserver. » Dès lors, en ce qui concerne tout nouveau plan d'occupation du sol, celui-ci précise lui-même les prescriptions urbanistiques de manière à pouvoir jouer le rôle d'un plan d'aménagement particulier actuel. Ainsi, le bourgmestre peut parfaitement délivrer des autorisations de construire en application du seul plan d'occupation du sol, en l'absence d'un plan d'aménagement particulier, car le plan d'occupation du sol contient lui-même les règles d'urbanisme, et notamment des prescriptions dimensionnelles des futures constructions clairement prédéfinies. Or, dans le cadre de plans d'occupation du sol existants, par exemple le plan d'occupation du sol « Aéroport et environs », ceux-ci ne contiennent pas forcément des dispositions urbanistiques spécifiques nécessaires, alors que le plan d'occupation du sol touche également un certain nombre de propriétés privées destinées notamment à l'habitat et à certaines activités économiques, d'où l'intérêt de maintenir l'obligation générale d'établir un PAP pour les POS existants.

Article 27

Au cours de leur réunion du 8 novembre 2012, les membres de la Commission ont réservé le libellé suivant à l'article sous rubrique :

Art. 27

L'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain est remplacé par le texte suivant :

*« (1) On entend par aménagement communal l'organisation du territoire communal et des ressources énumérées au paragraphe (2) par des règles générales et permanentes. Cette organisation, en tenant compte des particularités propres aux diverses parties du territoire communal, reprend et précise les orientations du programme directeur de l'aménagement du territoire ainsi que les prescriptions et **recommandations** des plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires en vertu de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire. »*

Ils décident à présent d'y apporter encore deux modifications mineures : la première pour des raisons purement stylistiques et la seconde afin de remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire. De la sorte, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 27

L'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain est remplacé par le texte suivant :

*« (1) On entend par aménagement communal l'organisation du territoire communal et des ressources énumérées au paragraphe (2) par des règles générales et permanentes. Cette organisation, en tenant compte des particularités propres aux diverses parties du territoire communal, reprend et précise les orientations du programme directeur de l'aménagement du territoire ainsi que les prescriptions et **recommandations** des plans directeurs sectoriels et les **dispositions des** plans d'occupation du sol déclarés obligatoires en vertu de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire. »*

Article 28

Au cours de leur réunion du 8 novembre 2012, les membres de la Commission ont réservé le libellé suivant à l'article sous rubrique :

Art. 28

L'alinéa 2 de l'article 18 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant :

«Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement général avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée du 21 mai 1999 ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes.

~~*Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre du projet de plan directeur sectoriel.*~~

~~*Il n'est pas tenu compte des projets de plans et de programmes qui n'ont pas été déclarés obligatoires dans les quatre années de la communication du projet aux communes. »*~~

Outre le fait de remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire, les membres de la commission parlementaire décident de biffer le dernier alinéa de cet article. Il est en effet superfétatoire car il apparaît d'ores et déjà à l'endroit de l'article 19, paragraphe (7). De la sorte, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 28

L'alinéa 2 de l'article 18 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant :

«Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement général avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée ... ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes.

~~*Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre du projet de plan directeur sectoriel.*~~

~~***Il n'est pas tenu compte des projets de plans et de programmes qui n'ont pas été déclarés obligatoires dans les quatre années de la communication du projet aux communes. »***~~

Article 29

Outre le fait de remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire, les membres de la commission parlementaire confirment leur décision du 8 novembre dernier pour ce qui est du libellé de l'article sous rubrique, à savoir :

Art. 29

Il est inséré un article 18bis dans la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, libellé comme suit :

Art. 18bis. Mise en concordance avec les programme et plans directeurs en matière d'aménagement du territoire

Les articles 10 à 18 ne sont pas applicables aux modifications apportées au plan d'aménagement général si ces modifications ont pour objet de mettre celui-ci en

concordance avec les orientations du programme directeur prévu à l'article 4 de la loi précitée du ... ou avec les prescriptions des plans directeurs sectoriels.

La mise en concordance fait l'objet d'une délibération du conseil communal qui est soumise à l'approbation du ministre.

Avant de statuer, le ministre prend l'avis de la commission d'aménagement en vue de vérifier la conformité et la compatibilité de la décision du conseil communal avec les orientations et prescriptions visées à l'alinéa 1^{er}. La commission émet son avis dans les deux mois de la réception du dossier complet ayant fait l'objet de la délibération du conseil communal. Le ministre décide de l'approbation de la délibération dans les deux mois suivant la réception de cet avis.

Article 30

Au cours de leur réunion du 8 novembre 2012, les membres de la Commission ont réservé le libellé suivant à l'article sous rubrique :

Art. 30

L'avant-dernier alinéa de l'article 30 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant :

« Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement particulier avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée du 21 mai 1999 ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes.

~~Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre du projet de plan directeur sectoriel.~~

~~Il n'est pas tenu compte des projets de plans et de programmes qui n'ont pas été déclarés obligatoires dans les quatre années de la communication du projet aux communes. »~~

De la même manière que ci-dessus à l'endroit de l'article 28, les membres de la commission parlementaire décident de :

- remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire,
- biffer le dernier alinéa de cet article qui est superfétatoire car il apparaît d'ores et déjà à l'endroit de l'article 19, paragraphe (7).

De la sorte, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 30

L'avant-dernier alinéa de l'article 30 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant :

« Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement particulier avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée du ... ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes.

~~Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre du projet de plan directeur sectoriel.~~

~~Il n'est pas tenu compte des projets de plans et de programmes qui n'ont pas été déclarés obligatoires dans les quatre années de la communication du projet aux communes.»~~

Article 31

Outre le fait de remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire, les membres de la commission parlementaire confirment leur décision du 8 novembre dernier pour ce qui est du libellé de l'article sous rubrique, à savoir :

Art. 31

Il est inséré un article 30bis dans la loi précitée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, libellé comme suit :

Art. 30bis. Mise en concordance avec les programme et plans directeurs en matière d'aménagement du territoire

L'article 30 n'est pas applicable aux modifications apportées à un plan d'aménagement particulier, si ces modifications ont pour objet de mettre celui-ci en concordance avec les orientations du programme directeur prévu à l'article 4 de la loi précitée ... ou avec les prescriptions des plans directeurs sectoriels.

La mise en concordance fait l'objet d'une délibération du conseil communal qui est soumise à l'approbation du ministre.

Avant de statuer, le ministre prend l'avis de la cellule d'évaluation en vue de vérifier la conformité et la compatibilité de la décision du conseil communal avec les orientations et prescriptions visées à l'alinéa 1^{er}. La cellule d'évaluation émet son avis dans les deux mois de la réception du dossier complet ayant fait l'objet de la délibération du conseil communal. Le ministre décide de l'approbation de la délibération dans les deux mois suivant la réception de cet avis.

*

A noter que les membres de la Commission du Développement durable n'ont pas retenu la proposition des responsables du Ministère d'insérer deux articles supplémentaires afin de modifier la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain :

- tout d'abord, il a été proposé de remplacer le texte de l'article 9, paragraphe (2), de la loi du 19 juillet 2004 afin de préciser qu'une mise à jour du PAG s'avère nécessaire si ses dispositions sont contraires à celles des plans directeurs sectoriels déclarés obligatoires. En d'autres termes, la commune est obligée d'adapter son PAG à ces dispositions endéans le délai prévu à cet effet par l'article sous objet (périodicité maximale de six années). Les membres de la Commission ne retiennent pas cette proposition car ils sont d'avis que cette disposition serait superfétatoire et qu'un simple commentaire afférent à l'endroit de l'article 19 du projet de loi est suffisant ;
- ensuite, il a été proposé de remplacer le texte de l'article 29, paragraphe (4), alinéa 4, de la loi du 19 juillet 2004 afin de pouvoir déroger à l'obligation générale de réserver pour chaque plan d'aménagement particulier « nouveau quartier », une partie de 10% de la surface du terrain à bâtir net ou 10% des logements y construits à la réalisation de logements à coût modéré, notamment en vue du plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques ». La Commission ne retient pas cette proposition, car elle estime que cette disposition n'est ni opportune, ni à sa place dans le contexte de la modification de la législation relative à l'aménagement du territoire.

*

Articles 32 à 35

Sauf à remplacer, le cas échéant, la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant

l'aménagement du territoire, les membres de la commission parlementaire confirment leur décision du 8 novembre dernier pour ce qui est du libellé des articles sous rubrique, qui se liront comme suit :

Art. 32

Un article 12bis, libellé comme suit, est inséré dans la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique :

*« **Art. 12bis.** Quelle que soit la nature des biens, il ne peut être tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de vente, des changements de valeur subis depuis la date de référence visée à l'alinéa suivant, s'ils sont provoqués par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols découlant de plans directeurs sectoriels ou de plans d'occupation du sol.*

Les biens à exproprier sont estimés en prenant seule en considération la valeur du bien telle qu'elle était un an précédant le jour de la publication au Mémorial :

- *soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 9 de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire,*
- *soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 12 de la loi précitée du ...*

Il est cependant tenu compte de l'évolution générale du prix des biens. »

Art. 33

L'article 17 de la loi précitée du 15 mars 1979 est remplacé par le texte suivant :

*« **Art. 17.** Lorsque l'expropriation est poursuivie à la demande de communes, les dispositions édictées par les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 12bis, 14, 15 et 16 qui précèdent sont applicables sauf les modifications qui suivent. »*

Art. 34

A l'article 12 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, dont le texte actuel formera l'alinéa 1^{er}, il est ajouté un alinéa 2 et un alinéa 3 rédigés comme suit :

« Cependant, quelle que soit la nature des biens, il ne peut être tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de vente, des changements de valeur subis depuis la date de référence visée à l'alinéa suivant, s'ils sont provoqués par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols découlant de plans directeurs sectoriels ou de plans d'occupation du sol.

Les biens à exproprier sont estimés en prenant seule en considération la valeur du bien telle qu'elle était un an précédant le jour de la publication au Mémorial :

- *soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 9 de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire,*
- *soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 12 de la loi précitée du ...*

Il est cependant tenu compte de l'évolution générale du prix des biens ».

Art. 35

A l'article 9 de la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels, les termes « comité interministériel à l'aménagement du territoire » sont remplacés par les termes « Conseil supérieur de l'aménagement du territoire ».

Article 36

Ce nouvel article prévoit un intitulé abrégé et se lit comme suit :

Art. 36

La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée « loi du ... concernant l'aménagement du territoire ».

Article 37

Ce nouvel article suit la proposition du Conseil d'Etat d'écrire une nouvelle loi et ne suscite pas de commentaire supplémentaire. Il se lit comme suit :

Art. 37

La loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire est abrogée.

*

A la suite de l'examen des articles du projet de loi et dans l'optique de la rédaction de la lettre d'amendements à envoyer au Conseil d'Etat, les membres de la Commission se demandent de quelle manière il conviendra d'adapter les références des anciens articles de la loi de 1999 à la nouvelle future loi concernant l'aménagement du territoire. Il pourrait s'avérer nécessaire d'introduire des amendements supplémentaires au texte de la future loi en vue de garantir un bon ordonnancement juridique et de modifier les références aux articles de la nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire dans tous les textes législatifs où la loi de 1999 est référencée.

6. Divers

Au cours de la prochaine réunion qui aura lieu le 19 décembre prochain à 10h30¹, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures fera le bilan de la 18e Conférence des Parties (COP18) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques qui a eu lieu du 26 novembre au 7 décembre 2012 à Doha.

Luxembourg, le 7 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

¹ Note du secrétariat : En raison de la séance publique prévue le 19 décembre à 09h00, la réunion de la Commission du Développement durable a été reportée au 20 décembre 2012 à 10h30.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 21 novembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00) et du 7 novembre 2012 (10h30)
2. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Désignation d'un rapporteur
3. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg
- Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
7. Examen des documents européens suivants:

COM (2012) 576 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de 8 semaines a commencé le 26 octobre 2012 et prendra fin le 21 décembre 2012.

COM (2012) 595 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET

DU CONSEIL modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de 8 semaines a commencé le 30 octobre 2012 et prendra fin le 25 décembre 2012.

COM (2012) 626 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNÉS AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO

COM (2012) 629 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Programme de travail de la Commission pour l'année 2013

8. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis

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

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

M. Claude Franck, M. Georges Gehl, M. Henri Haine, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. René Biwer, M. Guy Toussin, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00) et du 7 novembre 2012 (10h30)

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

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

3. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Ce point n'a pas été abordé.

4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Les responsables de l'Administration des ponts et chaussées présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails exhaustifs duquel il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à réaliser les travaux de réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg. Etant donné que le coût des investissements prévus est de 62,9 millions d'euros, l'autorisation de la Chambre des Députés est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, alors que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Le Pont Adolphe a été construit dans les années 1900 à 1903 et constitue l'un des ouvrages emblématiques de la Ville de Luxembourg. Malheureusement, les inspections récentes ont relevé qu'il est en état de dégradation avancé et que des mesures de réhabilitation de grande envergure, nécessitant la démolition complète du tablier et des tympans, s'imposent de manière urgente.

Pendant toute la durée de ces travaux de réhabilitation, il faudra dévier la circulation du pont Adolphe sur un pont provisoire, dont la construction a d'ores et déjà été autorisée par le biais de la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg (dossier parlementaire n° 6176). Dans ce contexte, Monsieur le Ministre informe les membres de la Commission du Développement durable que les travaux préparatoires relatifs à ce premier chantier devraient débuter dans les prochaines semaines, notamment par l'abattage de plusieurs arbres dans la vallée de la Pétrusse.

Dans son avis du 9 octobre 2012, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes :

- il se demande si, dans la double perspective du maintien du trafic automobile sur le pont Adolphe et du passage par ce pont du tracé du tram actuellement en discussion, il ne faudrait pas réaliser une étude de trafic au niveau de la capitale et proposer un concept de circulation permettant de délester le pont d'une partie du trafic motorisé qu'il doit supporter aujourd'hui. Le Conseil d'Etat note que l'exposé des motifs reste muet sur la question de la capacité d'évacuation du trafic automobile tant du pont provisoire que du pont Adolphe réhabilité. La Haute Corporation constate qu'alors qu'actuellement, le pont Adolphe comporte quatre voies de circulation, le pont provisoire réduira à trois le nombre des voies disponibles pour la circulation. Cette situation se trouvera pérennisée après la réhabilitation du pont, où deux voies de circulation banalisées seront ouvertes dans le sens Ville haute - Quartier de la gare, tandis qu'une voie sera réservée à la circulation en double sens du tram. La Haute Corporation craint que la réduction des voies de circulation de trois à deux ne réduise la capacité d'écoulement du pont et, dans ce contexte, regrette que l'exposé des motifs n'apporte pas de réponse pertinente sur cet

aspect. Si les représentants gouvernementaux reconnaissent que l'exposé des motifs n'évoque que marginalement les questions de circulation, ils donnent cependant à considérer que plusieurs études et des micro-simulations de trafic ont été réalisées ensemble avec les responsables de la Ville de Luxembourg ;

- le Conseil d'Etat, ainsi qu'un membre de la Commission du Développement durable, souhaitent savoir si la largeur réservée au passage éventuel du tram pourra servir à la circulation des autobus, au cas où le projet de tram devait ne pas se concrétiser. Les responsables du Ministère confirment que les autobus pourraient circuler sur cette voie et rappellent, à cet égard, que le nouveau tablier du pont sera élargi de 2 x 75 cm par rapport à l'état actuel ;
- le Conseil d'Etat se demande comment les cyclistes traverseront le pont après la réhabilitation et s'ils seront obligés d'emprunter l'espace réservé aux transports en commun ou les voies de circulation banalisées ou si des voies cyclables seront aménagées parallèlement aux voies de circulation réservées aux trams et au trafic automobile. Monsieur le Ministre informe que le projet de réhabilitation du pont ne prévoit pas de pistes cyclables. En effet, celles-ci ont déjà été aménagées sur la Passerelle (*Al Bréck*) par la Ville de Luxembourg. Etant donné qu'il est prévu d'élargir les trottoirs sur le pont du pont Adolphe réhabilité, les cyclistes pourront cependant les emprunter ;
- le Conseil d'Etat regrette le manque de rigueur de l'exposé des motifs qui fait mention d'études qui, au moment de la finalisation du projet de loi, avaient déjà coûté plus de 8 millions d'euros hors taxes, mais qui ne précise pas quel en fut l'objet, qui en était responsable et quelles conclusions en ont été tirées dans l'optique des solutions envisagées pour procéder à la réhabilitation du pont. Un responsable de l'Administration des ponts et chaussées explique que les détails concernant ces études peuvent être consultés dans la note de bas de page à la page 27 du document parlementaire 6468 ;
- la Haute Corporation se demande pour finir s'il n'aurait pas convenu de rétablir autant que possible la consistance du pont d'avant sa rénovation de 1961/1962 en rétrécissant notamment le tablier. De l'avis de Monsieur le Ministre, cette proposition n'est pas à retenir, étant donné que l'un des objectifs de la réhabilitation du pont est justement l'élargissement de son tablier.

*

Il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- les travaux de réhabilitation du pont Adolphe devraient lui assurer une pérennité d'une centaine d'années ;
- l'idée d'abattre le pont Adolphe et de reconstruire un pont totalement nouveau, bien que brièvement envisagée il y a quelques années, n'a pas été retenue notamment eu égard à la valeur historique de l'ouvrage. L'idée d'abattre le pont et de le reconstruire à l'identique n'a quant à elle pas non plus été retenue. Il a finalement été décidé, conformément aux souhaits de l'UNESCO, de réhabiliter le pont en recourant à des techniques préservant au mieux l'architecture dessinée et réalisée par Séjourné ;
- plusieurs études ont été réalisées afin de prendre en compte la circulation d'un tram sur le pont. Il est évident que le tram engendrera d'inévitables vibrations et il convient notamment de minimiser la transmission des vibrations à l'ouvrage et d'éviter tout effet de résonance ;

- le projet de loi ne reprend pas les dépenses à engager pour l'installation des rails du tram. Cependant, la superstructure du tablier a été conçue pour que les rails puissent y être installés aisément. Il semble dans ce contexte évident que les travaux relatifs à la construction du tram et ceux de la réhabilitation du pont Adolphe devraient dans la mesure du possible se dérouler de manière concomitante ;
- une éventuelle collaboration avec le département d'ingénierie - génie civil de l'Université du Luxembourg pourrait, le cas échéant être envisagée. A noter qu'en l'occurrence l'Administration des ponts et chaussées est assistée par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne ;
- un membre de la Commission est d'avis que l'alimentation électrique du tram ne devra pas se faire par la voie de caténaires sur le pont Adolphe, et ce à cause de l'aspect inesthétique des lignes aériennes de contact. Il existe en effet d'autres options qui, bien qu'engendrant un surcoût par rapport à la solution de base sans caténaire, prévoient une alimentation par le sol ;
- suite à une question afférente, il est encore précisé que le kiosque à journaux désaffecté situé sur la Place de Bruxelles devra être déplacé pendant la durée du chantier. Il avait initialement été envisagé d'utiliser ce kiosque comme lieu d'exposition pour que le public puisse y suivre l'évolution du chantier, mais cette exposition aura finalement probablement lieu dans un conteneur.

Examen des articles

Intitulé

Alors que l'article 1^{er} du projet de loi présente l'autorisation demandée au législateur comme couvrant tant les travaux de réhabilitation du pont Adolphe que le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles situées aux deux extrémités du pont, le Conseil d'Etat estime que l'exposé des motifs n'apporte guère de précision sur les travaux de réaménagement en question ou sur leur coût. Dans la mesure où le réaménagement de ces deux places occupe une importance qui en rend nécessaire une mention formelle à l'article 1^{er}, la Haute Corporation est d'avis qu'il faudrait prévoir cette précision aussi dans le texte de l'intitulé. Etant donné qu'il n'est pas à même d'établir quelle est l'importance de ces travaux et de leur coût par rapport à l'ensemble des investissements visés par le projet de loi, le Conseil d'Etat laisse à la Chambre des Députés l'appréciation du suivi à réserver à cette observation.

Vu que les coûts du réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles avoisinent les 4.700.000 euros et que ce montant n'est, de l'avis des membres de la commission parlementaire, pas significatif par rapport au total des travaux, ces derniers décident de maintenir l'intitulé du projet de loi inchangé.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} autorise le Gouvernement à procéder à la mise en œuvre du projet de loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 1er. – *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement des Places de Metz et de Bruxelles.*

Le Conseil d'Etat renvoie à son observation relative à la formulation de l'intitulé. Si le maintien du contenu initial de l'article sous rubrique était nécessaire, il suggère d'écrire « réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles ». La commission parlementaire fait sienne cette remarque rédactionnelle et l'article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1er. – *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles.*

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet. Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2011 (valeur 696,95). Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. – *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de soixante-deux millions neuf cents mille euros (62.900.000 €). Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Le Conseil d'Etat est d'avis que, conformément aux usages légistiques, il suffit d'écrire le montant de la dépense à approuver en chiffres arabes et propose donc de libeller la fin de la première phrase de l'article comme suit : « ... dépasser le montant de 62.900.000 euros ». La Commission fait sienne cette proposition et réserve donc la teneur suivante à l'article 2 :

Art. 2. – *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 62.900.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Article 3

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits au Fonds des Routes du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des Travaux Publics, qui fera fonction de maître de l'ouvrage. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. – *Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Fonds des Routes.*

Par analogie à la formule de l'article 3 de la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe, le Conseil d'Etat suggère d'écrire « ... imputées sur les crédits du Fonds des routes ». La Commission fait sienne cette suggestion. L'article 3 se lira donc comme suit :

Art. 3. – *Les dépenses sont imputées sur les crédits du Fonds des routes.*

*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de rédiger son projet de rapport dans les meilleurs délais.

5. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Le projet de loi n°6383 a pour objet d'insérer à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques un nouveau paragraphe *2bis*. Dans sa version initiale, l'article unique du projet de loi est libellé comme suit :

Article unique. – *A l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il est inséré derrière le paragraphe 2 un nouveau paragraphe 2bis avec le texte suivant :*

« 2bis. Les règlements faits ensemble par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains sont publiés au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées. A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur dès leur publication. Ils cessent leur effet, s'ils ne sont pas confirmés dans un délai de trois mois par un règlement grand-ducal »

L'insertion de ce nouveau paragraphe a pour but de prévoir la possibilité de publier autrement que par voie du Mémorial, à savoir par voie de presse ou d'affichage, les règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains. Cette publication par voie de presse ou d'affichage comme alternative à la publication au Mémorial tient à des nécessités de rapidité et de souplesse.

Il faut savoir que cette possibilité de publication alternative est déjà actuellement donnée par l'article 100 du Code de la Route, qui dispose en son paragraphe premier que *« le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le Ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble prendre des mesures particulières, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux sur des tronçons déterminés de la grande voirie ou de la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations. Il en est de même sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations dans le cas d'une urgence répondant à la définition du paragraphe 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou en cas de carence des autorités communales. Ces mesures sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées »*.

Cependant, il résulte des dispositions combinées de l'article 112 de la Constitution aux termes duquel *« aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi »* et de l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois que les règlements ministériels édictés conformément à l'article 100 du Code de la Route doivent être publiés au Mémorial, alors qu'aucune forme de publication dérogatoire à l'arrêté royal grand-ducal précité du 22 octobre 1842 n'est prévue par une loi, mais seulement par un règlement grand-ducal. Dans ces conditions, les mesures ministérielles visées à l'article 100 du Code de la Route ne peuvent produire leurs effets qu'après avoir été publiées au Mémorial.

Afin d'éviter que les règlements ministériels publiés par voie de presse ou par affichage ne soient sanctionnés par l'article 95 de la Constitution qui interdit au juge d'appliquer des actes réglementaires non conformes à la loi, le projet de loi sous rubrique a donc pour objet de

modifier la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en transférant les dispositions actuelles de l'article 100 du Code de la Route à l'article 5 de la loi de 1955.

Dans son avis du 16 décembre 2011, le Conseil d'Etat estime que c'est à bon escient que le Gouvernement entend redresser la situation en prévoyant de créer la base légale pour les différentes formes de publication selon lesquelles les règlements ministériels concernés pourront être portés à la connaissance du public ; il espère en outre qu'en attendant l'entrée en vigueur de la loi en projet, le Ministre compétent veillera que les actes normatifs pris en exécution de l'article 100 du Code de la Route soient exclusivement publiés au Mémorial.

Quant aux formes alternatives de publication des règlements ministériels par rapport au Mémorial, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi entendent reprendre la publication par voie de presse et l'affichage dans les communes concernées. Il estime que plusieurs questions pratiques devraient être résolues dans cette perspective et notamment les questions de l'endroit où les usagers de la route pourront trouver les informations, de la forme et de la durée de la publication ainsi que des modalités pour garantir la traçabilité au-delà du terme des effets de l'existence du règlement et de sa publication. Dans ce contexte, il émet les commentaires suivants :

- il note que la manière de publier les règlements par voie de presse n'est pas précisée. Dans ce contexte, il se demande notamment si un message audiovisuel à la télévision ou la diffusion d'un communiqué à la radio seraient suffisants et si les moyens d'enregistrement des émissions concernées par la société de télévision ou la station radio pourraient fournir un moyen de preuve pour établir la publication ou, si au contraire, il faudrait un communiqué dans la presse écrite et, le cas échéant, dans combien de journaux ;
- en ce qui concerne l'affichage dans les communes, la Haute Corporation constate que les auteurs du projet de loi ne précisent pas à quel endroit le règlement ministériel est censé être affiché : sur le tableau d'affichage officiel, à la porte de la maison communale ou encore à l'endroit où le règlement ministériel est censé s'appliquer ? Il n'est pas non plus précisé pendant quelle durée l'affichage doit avoir lieu et s'il doit comporter la reproduction intégrale du règlement. De même, le texte reste muet sur la preuve de l'affichage ou sur les responsabilités en cas d'affichage défaillant ;
- de l'avis de la Haute Corporation, la publication via Internet des règlements ministériels pourrait constituer une alternative intéressante par rapport aux formes de publication proposées par les auteurs du projet. En effet, elle permettrait une information en temps quasiment réel des usagers de la route, ce qui pourrait s'avérer avantageux en cas d'extrême urgence. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat privilégie l'idée de l'installation d'un site unique auprès du Service central de législation du Ministère d'Etat. Si les auteurs du projet de loi se déclarent d'accord avec l'idée de la publication des règlements sur un site Internet, ils ne rejoignent cependant pas l'idée d'un site unique auprès du Service central de législation. En effet, ce service n'assure pas de permanence ininterrompue. Or, une publication de règlements pourrait s'avérer nécessaire à tout moment du jour ou de la nuit. De la sorte, Monsieur le Ministre propose l'établissement d'un site spécifique, probablement auprès du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ;
- pour le Conseil d'Etat, il semble évident que les règlements ministériels visés devront être publiés intégralement et que l'information restera accessible pendant la durée d'effet des dispositions en question ;
- pour ce qui est de la question d'établir la traçabilité tant de l'existence des textes réglementaires que de leur publication, le Conseil d'Etat propose de s'inspirer de l'article

82 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose dans son dernier alinéa que mention des règlements communaux et de leur publication est faite entre autre au Mémorial.

Quant au texte de l'article unique tel que proposé par les auteurs du projet de loi, le Conseil d'Etat note qu'il se réfère directement à la compétence des ministres ayant les Travaux publics et les Transports dans leurs attributions. Cette approche n'est pas compatible avec les articles 36 et 76, alinéa 2 de la Constitution. En effet, l'article 36 réserve la compétence d'exécution des lois au Grand-Duc. Même si en l'occurrence le projet de loi n'attribue pas directement des compétences réglementaires à des membres du Gouvernement pris individuellement, il présuppose comme acquis la délégation de compétence opérée en vertu de l'article 76, alinéa 2 de la Constitution. Or, il appartient au Grand-Duc seul d'actionner cette compétence. Le Conseil d'Etat s'oppose dès lors formellement au texte projeté et demande de modifier en conséquence la première phrase du nouveau paragraphe 2bis qu'il est projeté d'ajouter à l'article 5 de la loi de 1955.

Même si le Conseil d'Etat donne normalement la préférence au respect de la règle générale qui veut que les lois et règlements entrent en vigueur le quatrième jour après leur publication au Mémorial, il comprend que dans certaines circonstances il faut veiller à une application rapide des mesures réglementaires que les membres du Gouvernement visés à l'article 100 du Code de la Route peuvent être autorisés à prendre, par exemple dans l'hypothèse d'un grave accident de la circulation ou d'un éboulement de terrain entravant le trafic sur un tronçon de route déterminé. La deuxième phrase ne donne dès lors pas lieu à critique.

La troisième phrase n'a pas sa place dans la loi, car la disposition prévue restreint la prérogative du Grand-Duc d'exercer son pouvoir de délégation dans le cadre des règlements qu'il peut prendre en vertu des articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution. En effet, selon l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc de déterminer quelle sera la portée de la délégation de compétence qu'il peut accorder aux termes de l'alinéa 2 de cet article. Le Conseil d'Etat refuserait dès lors la dispense du second vote constitutionnel à la loi en projet si la troisième phrase du nouveau paragraphe 2bis de l'article 5 de la loi précitée de 1955 était maintenue.

Le Conseil d'Etat note encore qu'aux termes d'un projet de règlement qui a pour objet de modifier l'article 100 du Code de la Route et dont il a été saisi parallèlement au projet de loi sous rubrique, les auteurs entendent donner compétence aux ministres assumant la responsabilité des ressorts des Travaux publics et des Transports pour suppléer à la carence des autorités communales de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations ou pour réglementer la circulation sur ces tronçons de route en cas d'urgence définie à l'article 5 de la loi précitée de 1955. Etant donné que la compétence de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations revient d'après le prédit article 5, paragraphe 3 aux autorités communales, la restriction prévue de cette compétence équivaut à une intervention du pouvoir exécutif dans les attributions des communes spécialement reconnues en la matière par la loi. Les dispositions réglementaires prises en l'occurrence sans le fondement légal nouvellement prévu risqueraient dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Aussi le Conseil d'Etat marque-t-il son accord avec la reprise à l'article 5 de la loi de 1955 de la possibilité d'intervention exceptionnelle du pouvoir réglementaire étatique dans une matière où la compétence réglementaire revient normalement aux communes. Il n'estime pourtant pas indiqué d'évoquer les cas d'urgence spéciaux prévus audit article 5, alors que le pouvoir réglementaire étatique est de façon générale tenu par des règles spécifiques en ce qui concerne le recours à la procédure d'urgence.

Quant à l'emplacement de la modification projetée, le Conseil d'Etat préférerait une insertion des nouvelles dispositions *in fine* du paragraphe 2 dudit article 5. Dans ce contexte, il estime

que le dernier alinéa actuel de ce paragraphe pourrait être supprimé alors qu'il fait double emploi avec le principe général inscrit à l'article 29 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose que les règlements communaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements d'administration générale.

Au regard de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de réserver la rédaction suivante à l'article unique du projet de loi sous rubrique :

Article unique. *Le dernier alinéa du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant :*

« Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.

A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication ».

La Commission décide de faire sienne la proposition du Conseil d'Etat.

A la demande de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, il sera réservé un traitement prioritaire à l'évacuation de ce projet de loi.

6. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, qui date du 13 novembre 2012 et qui a été émis suite aux amendements parlementaires du 18 octobre 2012.

L'amendement 1 a, en premier lieu, comme objectif de répondre à l'opposition du Conseil d'Etat de modifier les annexes par règlement grand-ducal. Sur ce point, il rencontre son approbation. Ensuite, l'amendement a pour objet d'abroger les annexes IIbis et IIter. Concernant ce point, il est prié de se référer au commentaire de l'amendement 3 ci-dessous.

L'amendement 2 donne suite à une proposition du Conseil d'Etat, demandant à préciser le règlement européen à suivre. La Haute Corporation y marque son accord, tout en suggérant de se limiter à la mention de l'intitulé abrégé, c'est-à-dire le numéro du règlement, suivi du terme « précité » à la suite de la première mention au dispositif de l'intitulé complet du règlement, à savoir aux articles 7, 8 et 19 nouveaux. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'amendement 3 vise l'article 12 nouveau, ayant trait à la mise aux enchères des quotas. Dans son avis initial, le Conseil d'Etat avait critiqué l'absence de précisions concernant la quantité des quotas mis aux enchères au Luxembourg, ainsi que la procédure à suivre. Dans son avis complémentaire, la Haute Corporation estime que l'amendement 3 ne répond pas à cette critique, car il se borne à recopier l'article 10, paragraphe 2 de la directive 2009/29/CE,

avec la référence aux annexes *IIbis* et *IIter* de cette directive. Le Conseil d'Etat note donc que la Commission du développement durable a opté pour une transposition par référence, estimant que le texte de la directive prévoit dans ce domaine des règles non équivoques ne comportant pas d'options entre lesquelles le Luxembourg aurait pu choisir. Le Conseil d'Etat est d'avis que la mise en œuvre du système de répartition relève de la compétence de la Commission européenne, de sorte qu'il insiste à omettre le paragraphe 2 à l'article 11. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Les amendements 4 à 6 tendent à préciser le texte en mentionnant les actes de l'Union européenne visés. Le Conseil d'Etat y marque son accord tout en renvoyant à ses observations à l'endroit de l'amendement 2 quant à la dénomination abrégée à utiliser lors d'un renvoi répété au même règlement. Comme ci-dessus, les membres de la Commission suivent cette suggestion.

Les amendements 7 et 8 ne soulèvent aucun commentaire de la part de la Haute Corporation.

*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport, afin qu'il soit adopté lors de la réunion du 27 novembre prochain. A la demande du groupe parlementaire DP, il sera en outre procédé, au cours de cette même réunion, à un échange de vues avec des représentants du Ministère concernant la Conférence de l'ONU sur le changement climatique qui se tiendra à Doha (Qatar) du 26 novembre au 7 décembre 2012.

*

Suite à une remarque afférente, il est encore brièvement fait mention de la volonté de la Commission européenne de suspendre l'application de la taxe européenne sur les émissions de CO₂ aux compagnies aériennes jusqu'à la prochaine assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'automne 2013.

7. Examen des documents européens suivants :

COM (2012) 576 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union

COM (2012) 595 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables

COM (2012) 626 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNÉS AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO

COM (2012) 629 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Programme de travail de la Commission pour l'année 2013

Le document COM (2012) 576 est une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union. Il vise principalement à mettre en œuvre le protocole de Nagoya et à permettre la ratification de ce traité par l'UE.

Au sein de l'Union, des parties prenantes très diverses, dont des chercheurs universitaires et des entreprises issues de différents secteurs industriels (par exemple, la sélection végétale et l'élevage, les cosmétiques, les denrées alimentaires et les boissons, l'horticulture, la biotechnologie industrielle, l'industrie pharmaceutique) utilisent des ressources génétiques à des fins de recherche et de développement ; d'autres exploitent les connaissances traditionnelles associées à ces ressources.

L'Union européenne et ses Etats membres sont parties à la Convention sur la diversité biologique. Cette dernière reconnaît que les Etats ont des droits souverains sur les ressources génétiques relevant de leur juridiction et le pouvoir de déterminer l'accès à ces ressources. La Convention fait obligation à chacune des parties de faciliter l'accès aux ressources génétiques sur lesquelles elle dispose de droits souverains. Elle oblige également chaque partie à partager de manière juste et équitable les résultats de la recherche et du développement ainsi que les avantages découlant de l'utilisation commerciale des ressources génétiques avec la partie qui fournit ces ressources.

Après avoir examiné le document sous rubrique, les membres de la commission parlementaire concluent qu'il ne viole pas le principe de subsidiarité.

*

Le document COM (2012) 595 est une proposition de directive modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

La plupart des biocarburants actuels sont élaborés à partir de plantes cultivées sur des terres agricoles, telles que le blé et le colza. Lorsque des terres agricoles destinées auparavant aux marchés de l'alimentation humaine ou animale sont convertis à la production de biocarburant, la demande de produits autres que le carburant doit néanmoins être satisfaite.

L'utilisation de biocarburants produits à partir de denrées alimentaires pour atteindre l'objectif de 10% d'énergies renouvelables fixé par la directive sur les énergies renouvelables sera limitée à 5%. Le but est de stimuler le développement d'autres biocarburants, dits de seconde génération, produits à partir de matières premières non alimentaires, telles que les déchets ou la paille, dont les émissions sont sensiblement inférieures à celles des combustibles fossiles et qui n'interfèrent pas directement avec la production alimentaire mondiale.

La Commission européenne propose la limitation de la contribution des biocarburants conventionnels à la réalisation des objectifs de la directive sur les énergies renouvelables. Cette option vise à réduire au minimum les incidences des biocarburants en termes de changements indirects dans l'affectation des sols en limitant à 5% le volume de biocarburants conventionnels qui peut être comptabilisé aux fins des objectifs de la directive sur les énergies renouvelables aux niveaux actuels de production. Pour ce faire, la proposition de la Commission européenne prévoit :

- de porter à 60% le niveau minimal de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les nouvelles installations, afin d'améliorer l'efficacité des processus de production des biocarburants et de dissuader l'investissement dans des installations présentant une faible performance en matière d'émissions de gaz à effet de serre ;
- d'inclure des facteurs liés aux changements indirects d'affectation des sols dans les rapports que doivent soumettre les fournisseurs de carburant et les Etats membres sur la réduction des émissions associée aux biocarburants et aux bioliquides ;
- de restreindre jusqu'en 2020 au niveau actuel de consommation, c'est-à-dire 5%, le volume de biocarburants et de bioliquides produits à partir de cultures alimentaires pouvant être comptabilisé dans les 10% d'énergies renouvelables que vise l'UE à l'horizon 2020 pour le secteur des transports, tout en gardant inchangés les objectifs globaux en matière d'énergies renouvelables et de réduction de l'intensité en CO2 ;
- de mettre en place des mesures incitatives afin de promouvoir les biocarburants auxquels sont associé un niveau faible ou nul d'émissions liées au changement indirect dans l'affectation des sols, en particulier des biocarburants de deuxième ou troisième génération produits à partir de matières premières n'entraînant pas de besoins de terres supplémentaires, telles que des algues, de la paille ou divers types de déchets, car ils contribueront davantage à la réalisation de l'objectif de 10% d'énergies renouvelables dans le secteur des transports fixé par la directive sur les énergies renouvelables.

Après avoir examiné le document sous rubrique, les membres de la commission parlementaire concluent qu'il ne viole pas le principe de subsidiarité. D'une manière générale, ils saluent cette proposition de directive, tout en enjoignant Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures à s'entretenir avec Monsieur le Ministre de L'Economie et du Commerce extérieur, afin de réfléchir à des solutions alternatives.

*

Le document COM (2012) 626 est un rapport de la Commission européenne relatif aux progrès dans la réalisation des objectifs assignés au titre du protocole de Kyoto. Ce rapport est établi chaque année sur base des données fournies par les Etats membres, en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto.

Selon les projections relatives aux GES établies en 2011 et mises à jour en 2012, six Etats membres de l'UE15 (Finlande, France, Allemagne, Grèce, Suède, Royaume-Uni) sont sur la bonne voie pour atteindre leurs objectifs respectifs de réduction des GES sur le plan national. Si l'on tient compte du recours envisagé aux mécanismes de flexibilité prévus dans le cadre du protocole de Kyoto, de l'utilisation des quotas non utilisés provenant de la réserve pour les nouveaux entrants dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, ainsi que des puits de carbone et des mesures supplémentaires, seul un Etat membre, l'Italie, pourrait éprouver des difficultés à atteindre les objectifs fixés.

Dans la plupart des douze Etats membres qui ont adhéré à l'Union en 2004, les émissions devraient augmenter légèrement entre 2009 et 2012. Cependant, neuf de ces Etats membres auxquels un objectif a été assigné au titre du protocole de Kyoto devraient atteindre, voire dépasser, leur objectif sur la seule base des politiques et mesures existantes. Selon les estimations, la Slovénie devrait atteindre son objectif lorsque toutes les mesures existantes et prévues donneront les résultats escomptés.

Le train de mesures sur l'énergie et le changement climatique adopté en 2009 met en place un ensemble intégré et ambitieux de politiques et de mesures visant à s'attaquer au changement climatique jusqu'à 2020 et au-delà. Il s'agit de l'un des cinq grands objectifs de la stratégie « Europe 2020 » pour l'emploi et la croissance économique. A partir de 2013, l'effort total que devra fournir l'Union pour réduire, d'ici à 2020, ses émissions de gaz à effet de serre de 20% par rapport à 1990 se répartira entre les secteurs couverts par le SCEQE de l'UE et ceux qui ne le sont pas. Les préparatifs pour la mise en œuvre de l'engagement de réduction des GES d'ici à 2020 sont pratiquement terminés.

En ce qui concerne le SCEQE de l'UE, des progrès importants ont été accomplis dans la préparation en vue de la phase 3 (2013-2020), notamment en ce qui concerne la plateforme d'enchère, le registre unique de l'Union et l'adoption de règles harmonisées relatives à la surveillance, la déclaration, l'accréditation et la vérification. En ce qui concerne la décision relative à la répartition de l'effort, qui régit les émissions de GES dans les secteurs qui ne sont pas concernés par le système d'échange de quotas d'émission de l'UE en établissant pour chaque Etat membre des objectifs annuels contraignants concernant les émissions de GES, les travaux relatifs aux modalités d'application se poursuivent, notamment pour ce qui est de déterminer la valeur absolue des objectifs des Etats membres et le système de conformité qui sera mis en place pour surveiller l'action des Etats membres chaque année et les aider à prendre les mesures correctives nécessaires s'ils ne parviennent pas à atteindre leurs objectifs.

Selon les dernières projections disponibles concernant les émissions de GES, qui tiennent compte de la mise en œuvre du train de mesures sur le climat et l'énergie, l'UE devrait atteindre collectivement l'objectif qu'elle s'est fixé pour 2020. Toutefois, seuls treize Etats membres devraient être en mesure de respecter leurs engagements avec les politiques existantes, et huit autres devraient atteindre leurs objectifs une fois que leurs politiques et mesures supplémentaires donneront les résultats escomptés. Les six derniers doivent élaborer de nouvelles politiques afin de réaliser leurs objectifs et/ou avoir recours aux possibilités prévues dans le train de mesures sur le climat et l'énergie.

Suite à une question afférente, il est précisé que le Luxembourg atteindra ses objectifs en matière de réduction de GES par le biais de recours aux mécanismes flexibles. Monsieur le Ministre délégué est cependant d'avis que les différentes mesures qui ont été prises au niveau national ont malgré tout contribué à une certaine amélioration en la matière.

*

Le document [COM \(2012\) 629](#) est une communication de la Commission européenne concernant son programme de travail pour l'année 2013. Il est à noter que ce document a été renvoyé à toutes les commissions parlementaires de la Chambre des Députés, et non pas à la seule Commission du Développement durable. Le programme de travail de la Commission annonce une cinquantaine de nouvelles initiatives, qui seront présentées en 2013 et dans la première partie de l'année 2014. Ces nouvelles initiatives ont pour but de relever des défis concrets dans sept grands domaines d'action :

1. mettre en place une véritable union économique et monétaire : nouveaux textes législatifs destinés à accroître la stabilité, la transparence et la protection des consommateurs dans le secteur financier, fondés en particulier sur le projet détaillé pour une véritable union économique et monétaire ;
2. stimuler la compétitivité grâce au marché unique et à la politique industrielle : initiatives visant à réduire les coûts supportés par les entreprises dans des domaines tels que la TVA et la facturation, à s'attaquer aux obstacles à la compétitivité et à encourager les

principaux secteurs de croissance au moyen de partenariats public privé dans le domaine de la recherche ;

3. garantir l'interconnexion pour affronter la concurrence : amélioration des réseaux par la libéralisation du secteur de l'énergie, par l'encouragement des investissements dans des infrastructures telles que la large bande et par la modernisation des transports et de la logistique en Europe ;
4. mettre la croissance au service de l'emploi : renforcement de l'aide pratique aux chômeurs dans des domaines tels que les services publics de l'emploi et mesures destinées à faire en sorte que l'UE mette tout en œuvre pour favoriser l'inclusion sociale ;
5. utiliser les ressources de l'Europe de manière à renforcer sa compétitivité : définition des perspectives à long terme importantes pour la croissance durable, par l'établissement d'un cadre portant sur l'énergie et le changement climatique pour la période allant jusqu'en 2030 et actions spécifiques concernant la qualité de l'air et les déchets ;
6. construire une Europe sûre : renforcement de la justice par la création d'un Parquet européen chargé de protéger les intérêts financiers de l'UE, accroissement de la sécurité par la lutte contre le trafic d'armes à feu et consolidation de la citoyenneté dans le contexte de l'Année européenne des citoyens ;
7. assumer notre part de responsabilité sur la scène mondiale : promotion de nos intérêts et de nos valeurs au moyen d'une nouvelle génération d'accords commerciaux, mesures ciblées dans notre voisinage et contribution de l'Union à la réalisation des objectifs du millénaire pour le développement, en tant que premier partenaire de la coopération au développement au niveau mondial.

Le seul domaine d'action concernant directement la Commission du Développement durable est celui relatif à l'utilisation des ressources de l'Europe de manière à renforcer sa compétitivité. L'objectif de ce domaine d'action est de rendre l'économie de l'Union plus innovante et compétitive, tout en utilisant moins de ressources et en causant moins de dommages à l'environnement. Il convient de produire moins de déchets et d'en réutiliser et d'en recycler davantage. Une utilisation plus rationnelle des ressources contribuerait à la croissance, à l'emploi et à une compétitivité accrue, réduirait les coûts supportés par les entreprises, aurait des effets bénéfiques notables sur la santé et l'environnement, diminuerait les émissions de gaz à effet de serre, limiterait les factures énergétiques et ouvrirait de nouvelles possibilités d'innovation et d'investissement.

La Commission européenne part du constat que la société et l'économie européennes n'exploitent pas encore pleinement le potentiel que présente l'utilisation rationnelle des ressources. Une grande partie des déchets recyclables est exportée ou mise en décharge. La planification et les investissements sont entravés par l'absence de cadres à long terme concernant la politique à mener en matière de climat et d'énergie au-delà de 2020, mais aussi l'utilisation durable à long terme de ressources essentielles telles que l'air, le sol, l'énergie, l'eau, les poissons et la biomasse. Parallèlement, de tels cadres peuvent contribuer à stimuler l'innovation nécessaire pour exploiter le potentiel de la transition vers une économie à faibles émissions de CO₂ dans des domaines comme les transports, l'énergie et l'agriculture. Ainsi, afin de continuer à compléter les chaînons manquants, la Commission présentera, en 2013 ou en 2014, des propositions visant à :

- fournir des perspectives à long terme concernant la manière dont l'UE poursuivra, au-delà de ses objectifs pour 2020, sa trajectoire vers une économie à faibles émissions de CO₂, en définissant un cadre global pour la période allant jusqu'en 2030 ;

- élaborer une nouvelle stratégie sur l'adaptation au changement climatique afin d'accroître la résilience de l'Europe ;
- réexaminer la législation en matière de déchets, pour réfléchir à la manière dont les nouveaux marchés et l'amélioration du recyclage peuvent contribuer à la croissance ;
- adapter le cadre stratégique de l'UE concernant la qualité de l'air.

Parallèlement, la finalisation de la nouvelle génération de politiques en matière d'agriculture et de pêche et de programmes de développement régional et rural maximisera les possibilités de réunir l'innovation et la création d'emplois en mettant l'accent sur la durabilité. La promotion d'une « économie bleue » caractérisée par une utilisation rationnelle des ressources permettra aux zones maritimes que compte l'Europe de contribuer davantage à la croissance.

*

Pour plus de détails concernant les quatre documents européens sous rubrique, il est prié de se reporter au document établi par les responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et repris en annexe du présent procès-verbal.

8. Divers

Monsieur le Président informe les membres de la Commission qu'une réunion jointe, avec la Commission des Finances et du Budget, a été convoquée pour le 22 novembre à 08h00. A la demande des groupes parlementaires DP et *déi gréng*, il y sera procédé à un échange de vues avec Monsieur le Ministre des Finances et Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet du dossier Cargolux.

Luxembourg, le 3 décembre 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

Documents européens

L. COM 576 : Proposition de règlement du PE et du Conseil relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union

La récente proposition de la Commission offrira un accès fiable aux ressources génétiques situées en dehors de l'Union. Elle constitue un encouragement pour les chercheurs et les entreprises européennes. La proposition, un projet de règlement visant à mettre en œuvre le protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation, a pour objet de protéger les droits des pays et des communautés autochtones et locales qui donnent l'autorisation d'utiliser leurs ressources génétiques et les connaissances traditionnelles qui y sont associées, tout en octroyant aux chercheurs européens un accès plus fiable à des échantillons de ressources génétiques de qualité, à un prix intéressant et avec une grande sécurité juridique.

Les ressources génétiques jouent un rôle de plus en plus important dans de nombreux secteurs économiques, et notamment la sélection végétale et animale, les cosmétiques et les produits pharmaceutiques. Nombre de ces ressources proviennent de hauts lieux de la biodiversité situés dans les pays en développement. L'absence de règles claires en ce qui concerne l'accès à ces ressources a mené certains pays à déposer plainte parce qu'ils estiment que leurs droits souverains ont été bafoués par des chercheurs étrangers, phénomène connu sous le nom de «**biopiraterie**». Le manque de confiance a poussé certains à adopter des conditions restrictives qui entravent l'accès aux ressources génétiques. La proposition est destinée à apaiser les craintes tout en élargissant les possibilités en matière de recherche, de développement et d'innovation concernant les produits et les services axés sur la nature. Des conditions équitables pour tous les utilisateurs européens de ressources génétiques seraient particulièrement avantageuses pour les PME et pour la recherche non commerciale bénéficiant d'un financement public, et multiplieraient les possibilités de collaboration internationale.

La proposition de règlement obligera les utilisateurs à s'assurer que l'accès aux ressources génétiques et aux connaissances traditionnelles qui y sont associées s'est fait en conformité avec les dispositions légales en vigueur dans le pays d'origine et que le partage des avantages découlant de leur utilisation est juste et équitable. Les utilisateurs seront également tenus de déclarer qu'ils ont fait preuve de la diligence nécessaire requise par le règlement (ou qu'ils en feront preuve à l'avenir). Les utilisateurs contrevenants seront sanctionnés.

Le règlement vise également à aider les chercheurs et les industriels à respecter les règles établies. Les bonnes pratiques sectorielles joueront un rôle essentiel et les associations d'utilisateurs pourront demander la reconnaissance officielle de bonnes pratiques en matière d'accès et de partage des avantages, les codes de conduite déjà mis en place en la matière dans le secteur universitaire et différentes industries pouvant servir de point de départ.

Un registre des collections fiables de l'UE, tels que des banques de semences et des jardins botaniques, sera établi afin de recenser les collections pour lesquelles il existe un engagement à ne transmettre des échantillons de ressources génétiques que s'ils sont accompagnés de toute la documentation nécessaire. Les utilisateurs qui se procureront leur matériel de recherche auprès d'une collection fiable seront réputés avoir respecté l'obligation qui leur incombe en

matière de diligence nécessaire. Une plate-forme de l'UE sera également établie afin de rationaliser les conditions d'accès dans les États membres.

Les mesures proposées vont faire l'objet d'un examen au Parlement européen et au Conseil et, dès que le texte sera adopté, il sera intégré dans le droit de l'UE.

La onzième conférence des parties à la Convention sur la diversité biologique qui s'est tenue du 8 au 19 octobre 2012 à Hyderabad a constitué une excellente occasion d'expliquer le fondement de la proposition législative et de poursuivre la collaboration avec les partenaires internationaux afin d'assurer une mise en œuvre efficace du protocole de Nagoya.

Les ressources génétiques représentent une contribution essentielle pour de nombreux secteurs industriels de l'UE: 26 % de l'ensemble des nouveaux médicaments approuvés au cours des trente dernières années sont soit des produits naturels, soit des produits issus de produits naturels.

La Convention sur la diversité biologique (CDB), à laquelle l'UE est partie, oblige les signataires à faciliter l'accès aux ressources génétiques sur lesquels ils détiennent des droits souverains et à partager de manière juste et équitable les résultats de la recherche et du développement ainsi que les avantages découlant de l'utilisation commerciale de ces ressources. Cela étant, la Convention donne peu de détails quant à la manière dont l'accès et le partage des avantages doivent s'organiser dans la pratique et les pays industrialisés ont rechigné à adopter des mesures en faveur d'un partage effectif des avantages. Cela a sérieusement entravé les progrès mondiaux dans le domaine de la conservation et de l'utilisation durable de la biodiversité, ce qui est regrettable parce que les hauts lieux de la biodiversité ont tout à gagner de l'établissement d'un cadre efficace régissant l'accès et le partage des avantages. Le protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation adopté en octobre 2010 comble ces lacunes puisqu'il oblige les signataires à prendre des mesures visant à garantir que seules les ressources génétiques et les connaissances traditionnelles associées à ces ressources acquises légalement sont utilisées sous leur juridiction. La proposition de règlement prévoit le mécanisme nécessaire pour traduire cette obligation dans la pratique dans l'Union européenne.

Dans le présent contexte, il est à noter que le Grand-Duché a signé le protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation en date du 23 juin 2011 et que le Luxembourg est Partie à la Convention sur la diversité biologique depuis le 5 septembre 1994.

II. COM 595: Proposition de directive du PE et du Conseil modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables

La Commission européenne vient de présenter une proposition de directive visant à restreindre la conversion de terres en cultures destinées à la production de biocarburants et à accroître les effets bénéfiques pour le climat des biocarburants utilisés dans l'Union européenne. **L'utilisation de biocarburants produits à partir de denrées alimentaires pour atteindre l'objectif de 10 % d'énergies renouvelables fixé par la directive sur les énergies renouvelables sera limitée à 5 %.** Le but est de stimuler le développement d'autres biocarburants, dits de seconde génération, produits à partir de matières premières non alimentaires, telles que des déchets ou de la paille, dont les émissions sont sensiblement

inférieures à celles des combustibles fossiles et qui n'interfèrent pas directement avec la production alimentaire mondiale. Pour la première fois, **l'estimation de l'impact de la conversion des terres – le changement indirect dans l'affectation des sols (ILUC) – sera prise en considération lors de l'évaluation de la performance des biocarburants en matière de réduction des émissions.**

Günther Oettinger, membre de la Commission chargé de l'énergie, a déclaré à ce sujet: *«cette proposition encouragera les biocarburants les plus performants. À l'avenir, les biocarburants permettront de réduire plus sensiblement les émissions de gaz à effet de serre et de diminuer la facture de nos importations de carburant.»*

Mme Connie Hedegaard, commissaire européenne chargée de l'action pour le climat, s'est exprimée en ces termes: *«Pour que les biocarburants contribuent à la lutte contre les changements climatiques, nous devons utiliser des biocarburants vraiment durables. Nous devons investir dans des biocarburants permettant une réelle réduction des émissions et n'entrant pas en concurrence avec la production alimentaire. Nous n'abandonnons évidemment pas les biocarburants de première génération, mais notre message est clair: l'expansion future des biocarburants devra venir des biocarburants avancés. Tout le reste ne sera pas durable».*

Produits de façon durable et selon des procédés efficaces, les biocarburants représentent, pour le bouquet énergétique de l'UE, une solution de substitution à faible intensité en CO₂ par rapport aux combustibles fossiles, en particulier pour le secteur des transports. Les biocarburants sont faciles à stocker et à distribuer, présentent une forte densité énergétique et émettent généralement beaucoup moins de gaz à effet de serre que le pétrole, le gaz naturel ou le charbon. Seuls les biocarburants qui remplissent un ensemble de critères de durabilité peuvent bénéficier d'aides publiques sur le marché européen.

À mesure que le marché des biocarburants s'est développé, il est devenu manifeste que tous les biocarburants ne se valaient pas en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre liées à l'affectation des sols. D'après de récentes études scientifiques, si l'on prend en compte les modifications indirectes de l'affectation des sols provoquées par la production de biocarburants, par exemple le déplacement de la production agricole destinée à l'alimentation humaine ou animale vers des terres non agricoles, telles que des forêts, la contribution de certains biocarburants aux émissions peut en fait être équivalente à celle des combustibles fossiles qu'ils remplacent.

La Commission propose par conséquent de modifier la législation actuelle sur les biocarburants introduite par la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et par la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants et notamment:

- de porter à 60 % le niveau minimal de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les nouvelles installations, afin d'améliorer l'efficacité des processus de production des biocarburants et de dissuader l'investissement dans des installations présentant une faible performance en matière d'émissions de gaz à effet de serre;
- d'inclure des facteurs liés aux changements indirects d'affectation des sols (ILUC) dans les rapports que doivent soumettre les fournisseurs de carburant et les États membres sur la réduction des émissions associée aux biocarburants et aux bioliquides;

- de restreindre jusqu'en 2020 au niveau actuel de consommation, c'est-à-dire 5 %, le volume de biocarburants et de bioliquides produits à partir de cultures alimentaires pouvant être comptabilisé dans les 10% d'énergies renouvelables que vise l'UE à l'horizon 2020 pour le secteur des transports, tout en gardant inchangés les objectifs globaux en matière d'énergies renouvelables et de réduction de l'intensité en CO₂;
- de prévoir des mesures incitatives afin de promouvoir les biocarburants auxquels sont associé un niveau faible ou nul d'émissions liées au changement indirect dans l'affectation des sols, en particulier des biocarburants de deuxième ou troisième génération produits à partir de matières premières n'entraînant pas de besoins de terres supplémentaires, telles que des algues, de la paille ou divers types de déchets, car ils contribueront davantage à la réalisation de l'objectif de 10% d'énergies renouvelables dans le secteur des transports fixé par la directive sur les énergies renouvelables.

Grâce à ces nouvelles mesures, la Commission entend promouvoir des biocarburants qui, tout à la fois, permettent de réduire sensiblement les émissions, n'entrent pas directement en concurrence avec la production alimentaire et sont plus durables. La proposition actuelle ne restreint pas la possibilité pour les États membres d'octroyer des subventions aux biocarburants, mais la Commission est d'avis qu'après 2020, les biocarburants ne devraient recevoir d'aides financières que s'ils permettent une réduction sensible des émissions de gaz à effet de serre et ne sont pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale.

La directive de 2009 sur les énergies renouvelables exige une part de 10 % d'énergies renouvelables dans la consommation du secteur des transports à l'horizon 2020; la directive sur la qualité des carburants fixe un objectif de 6 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 pour les carburants utilisés dans le secteur des transports. Une contribution notable des biocarburants à la réalisation de ces objectifs est escomptée.

Afin d'éviter d'éventuels effets secondaires négatifs, les deux directives imposent des critères de durabilité que les biocarburants et les bioliquides doivent respecter pour être comptabilisés aux fins de la réalisation des objectifs et bénéficier d'aides.

Les critères de durabilité des biocarburants aujourd'hui en vigueur empêchent que des forêts, des zones humides et des terres riches en biodiversité soient directement converties à la production de biocarburants et imposent que les émissions de gaz à effet de serre des biocarburants soient inférieures d'au moins 35 % à celles des carburants fossiles qu'ils remplacent. À partir de 2017, cette réduction devra être d'au moins 50%

Le risque existe cependant que pour satisfaire une partie de la demande supplémentaire de biocarburants, les terres dédiées à l'agriculture augmentent à l'échelle mondiale, ce qui conduirait indirectement à une hausse des émissions due à la conversion des sols. C'est pourquoi la Commission a examiné l'impact des changements indirects dans l'affectation des sols (ILUC) et a proposé les mesures précitées en vue de réduire au minimum cet impact.

III. COM 626 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNÉS AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO

Il y a lieu de noter qu'il s'agit d'un rapport annuel que la Commission est tenue d'établir sur base des données fournies par les Etats membres pour évaluer les progrès accomplis par la

Communauté et par ses États membres dans la voie du respect des engagements pris au titre de la CCNUCC et du protocole de Kyoto.

Quelques chiffres clé :

émissions 2011 (chiffres provisoires) :

- **UE-15** : -14% par rapport à 1990 (diminution de 3,6% par rapport à 2010) ; évolution du PIB 1990 – 2011 : 43%
- **UE-27** : -18% par rapport à 1990 (diminution de 2,5% par rapport à 2010) ; évolution du PIB 1990 – 2011 : 48%

Les émissions ont diminué tant dans l'UE-15 que dans l'UE-27 en dépit d'une croissance économique marquée, ce qui montre que la dissociation entre les émissions de GES et la croissance économique a progressé régulièrement depuis 1990.

Dans l'ensemble, l'UE-15 est sur la bonne voie pour atteindre l'objectif qui lui a été assigné au titre du protocole de Kyoto (réduction des émissions de 8% sur la période 2008 – 2012 par rapport à 1990). D'après les projections cumulées pour tous les secteurs, les émissions totales de GES de l'UE-15 durant la période d'engagement au titre du protocole de Kyoto devraient être inférieures de 11,3 % à celles de l'année de référence (1990).

Pour le Luxembourg, les chiffres se présentent comme suit :

- 2008 : 12,1 millions de tonnes de CO₂ ;
- 2009 : 11,6 millions de tonnes de CO₂ ;
- 2010 : 12,1 millions de tonnes de CO₂ ;
- 2011 : 12,3 millions de tonnes de CO₂ (provisoire)

Objectif Kyoto : 9,48 millions de tonnes de CO₂ en moyenne par année pendant la période 2008 – 2012.

Nos émissions se situent donc en moyenne à 12 millions de tonnes de CO₂ pendant les années 2008 à 2011, soit 9% en dessous du niveau de 1990. Le Luxembourg assurera le respect de ses obligations grâce au recours aux mécanismes flexibles.

IV. COM 629 : Programme de travail de la Commission pour 2013

La Commission poursuit 7 objectifs pour 2013 :

- Une véritable union économique et monétaire
- Stimuler la compétitivité grâce au marché unique et à la politique industrielle
- Garantir l'interconnexion pour affronter la concurrence
- La croissance au service de l'emploi : inclusion et excellence

- Utiliser les ressources de l'Europe de manière à renforcer sa compétitivité

- Construire une Europe sûre

- Assumer notre part de responsabilité : l'Europe sur la scène mondiale.

Dans le domaine de l'environnement, la Commission explique qu'actuellement "la planification et les investissements sont entravés par l'absence de cadres à long terme, concernant sans nul doute la politique à mener en matière de climat et d'énergie au-delà de 2020, mais aussi l'utilisation durable à long terme de ressources essentielles telles que l'air, le sol, l'énergie, l'eau, les poissons et la biomasse". Pour 2013, il s'agira donc d'optimiser l'utilisation de l'énergie, des ressources et de l'environnement grâce à des **politiques de croissance durable** qui permettront de répondre aux besoins en énergie, de faire face aux changements climatiques et d'améliorer la qualité de l'air et la gestion des déchets. L'année 2013 marquera le début de la 3e phase du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (2013-2020).

Afin de continuer à compléter les chaînons manquants, la Commission présentera, en 2013 ou en 2014, des propositions visant à:

- fournir des perspectives à long terme concernant la manière dont l'UE poursuivra, au-delà de ses objectifs pour 2020, sa trajectoire vers une économie à faibles émissions de CO₂, en définissant un cadre global pour la période allant jusqu'en 2030;
- élaborer une nouvelle stratégie sur l'adaptation au changement climatique afin d'accroître la résilience de l'Europe;
- réexaminer la législation en matière de déchets, pour réfléchir à la manière dont les nouveaux marchés et l'amélioration du recyclage peuvent contribuer à la croissance;
- adapter le cadre stratégique de l'UE concernant la qualité de l'air.

25

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/VG

Commission du Développement durable

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

ORDRE DU JOUR :

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

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

8. Divers

*

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

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

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

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

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

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Luxembourg, le 13 février 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

Annexe 1

N° 6281

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

AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe 2

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

Considérations générales

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

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

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

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

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

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

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

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

Texte du premier projet de règlement grand-ducal

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

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

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

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

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

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

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

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

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

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

Arrêtons :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Texte du deuxième projet de règlement grand-ducal

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

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

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

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

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

Arrêtons :

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

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

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

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

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

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

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

Ancien article 14 in fine :

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

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

Texte du troisième projet de règlement grand-ducal

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

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

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

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

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

Arrêtons :

[Ancien article 13 :](#)

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

Annexe 3

Evolution du trafic à l'Aéroport de Luxembourg

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



1

I. Evolution des mouvements aériens

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

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

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

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

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

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

2

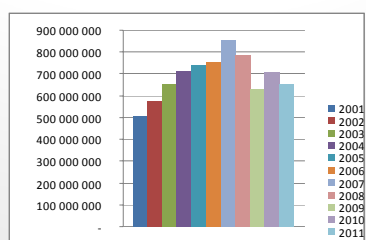
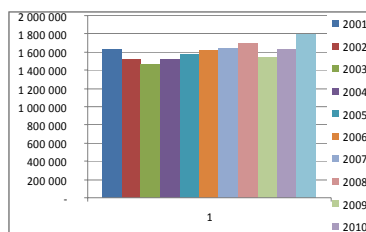
II. Evolution du volume passager/fret

Evolution du nombre des passagers:

2010: 1.630.027
2011: 1.791.231 (+10%)

Evolution du volume de fret:

2010: 705.079
2011: 656.651 (-7%)



3

III. Situation de certains opérateurs aériens

Luxair

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

Cargolux

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

Qatar Airways

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

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

4

IV. Situation du réseau aéroportuaire

Volet passager

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

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

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

Volet fret

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

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

5

V. Cargocenter

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

6

Annexe 4

PROJET DE LOI 6310 PROPOSITION D'AMENDEMENTS

Remarques préliminaires

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

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

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

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

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

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

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

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

*

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

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

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

Commentaire de l'amendement 1

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

*

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

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

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

(...)

Commentaire de l'amendement 2

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

*

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

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

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

(...)

Commentaire de l'amendement 3

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

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

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

*

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

Le paragraphe sous rubrique est supprimé.

Commentaire de l'amendement 4

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

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

*

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

Les deux paragraphes sous rubrique se liront comme suit :

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

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

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

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

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

Commentaire de l'amendement 5

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

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

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

*

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

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

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

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

Commentaire de l'amendement 6

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

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

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

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

*

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

L'article se lira comme suit :

Art. 11. Dispositions modificatives

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

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

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

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

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

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

«Art. 43bis.

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

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

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

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

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

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

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

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

Commentaire de l'amendement 7

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

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

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

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

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

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

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

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

*

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

L'article sous rubrique sera libellé comme suit :

Art. 12. Disposition finale

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

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

Commentaire de l'amendement 8

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

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

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

TEXTE COORDONNE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 3. Non-discrimination et publicité

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

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

Art. 4. Réseau aéroportuaire

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

Art. 5. Systèmes communs de redevances

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

Art. 6. Consultation et recours

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4. Transparence

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

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

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

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

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

Art. 5. Nouvelles infrastructures

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

Art. 6. Normes de qualité

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

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

Art. 7. Différenciation des services

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

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

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

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

Art. 8. Autorité de supervision indépendante

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

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

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

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

Art. 9. Consultation et recours

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 11. Dispositions modificatives

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

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

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

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

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

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

«Art. 43bis.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. Disposition finale

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

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

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

6383

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 287

31 décembre 2012

Sommaire

CIRCULATION SUR TOUTES LES VOIES PUBLIQUES

Loi du 26 décembre 2012 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques page **4520**

Règlement grand-ducal du 26 décembre 2012 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques **4520**

Loi du 26 décembre 2012 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

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 19 décembre 2012 et celle du Conseil d'Etat du 21 décembre 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Le dernier alinéa du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

«Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.

A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication.»

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

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude Wiseler

Château de Berg, le 26 décembre 2012.

Henri

Doc. parl. 6383; sess. ord. 2011-2012 et 2012-2013.

Règlement grand-ducal du 26 décembre 2012 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le paragraphe 1. de l'article 100 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

«1. Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble prendre des règlements dans les cas où l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains sur des tronçons déterminés de la voirie de l'Etat visés aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955 requiert l'application de mesures réglementaires pour une durée déterminée.

La durée de ces règlements est limitée à trois mois.»

Art. 2. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude Wiseler

Château de Berg, le 26 décembre 2012.

Henri