



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6488

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

Date de dépôt : 16-10-2012

Date de l'avis du Conseil d'État : 15-11-2012

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
07-03-2013	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
16-10-2012	Déposé	6488/00	<u>5</u>
15-11-2012	Avis du Conseil d'Etat (13.11.2012)	6488/01	<u>38</u>
16-01-2013	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) :	6488/02	<u>43</u>
30-01-2013	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°20 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6488	<u>50</u>
08-02-2013	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (08-02-2013) Evacué par dispense du second vote (08-02-2013)	6488/03	<u>53</u>
16-01-2013	Commission du Développement durable Procès verbal (22) de la reunion du 16 janvier 2013	22	<u>56</u>
20-12-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (18) de la reunion du 20 décembre 2012	18	<u>84</u>
21-11-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (13) de la reunion du 21 novembre 2012	13	<u>118</u>
14-11-2012	Commission des Finances et du Budget Procès verbal (07) de la reunion JOINTE du 14 novembre 2012	07	<u>141</u>
14-11-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (12) de la reunion JOINTE du 14 novembre 2012	12	<u>151</u>
14-11-2012	Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire Procès verbal (03) de la reunion JOINTE du 14 novembre 2012	03	<u>161</u>
06-03-2013	Publié au Mémorial A n°40 en page 578	6453,6488	<u>171</u>

Résumé

Résumé

Le projet de loi 6488 a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la construction d'un lycée à Clervaux. Etant donné que le coût des investissements prévus est de 75,45 millions d'euros, l'autorisation de la Chambre des Députés est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, car 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 projet de construction d'un lycée à Clervaux répond aux orientations du plan directeur sectoriel « Lycées », approuvé par règlement grand-ducal du 25 novembre 2005. Il s'inscrit dans la régionalisation et la décentralisation de l'offre scolaire afin de réagir à la pénurie croissante d'infrastructures scolaires au Grand-Duché. Le canton de Clervaux a été identifié comme « vide scolaire le plus important du pays » par le plan directeur sectoriel précité. La réalisation d'un lycée à Clervaux figure donc en toute logique parmi les projets d'établissements scolaires que le Gouvernement a décidé de construire en priorité pour parer à cette insuffisance infrastructurelle.

6488/00

N° 6488

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

* * *

*(Dépôt: le 16.10.2012)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (23.8.2012).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Programme de construction.....	9
5) Partie technique	12
6) Fiche financière	23
7) Plans.....	24

*

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 relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux.

Château de Berg, le 23 août 2012

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1. Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction d'un lycée à Clervaux.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de EUR 75.450.000. Ce montant correspond à la valeur 707,11 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 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.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics scolaires.

*

EXPOSE DES MOTIFS

PARTIE PEDAGOGIQUE

1. Objectifs du plan directeur sectoriel „Lycées“

L'implantation et la construction d'un lycée à Clervaux se fondent sur le rapport concernant le plan directeur sectoriel „Lycées“, dit „plan“, qui répond à plusieurs objectifs:

- création de capacités scolaires suffisantes à moyen et long terme
- décentralisation de l'offre scolaire
- réduction des distances pour les élèves, en particulier pour ceux du cycle inférieur
- régionalisation de l'armature scolaire
- équilibrage de l'attractivité des lycées
- optimisation des tailles des établissements scolaires
- renforcement des centres de développement et d'attraction (CDA)
- développement du tissu urbain des régions
- réduction des besoins de déplacement et promotion de l'utilisation des transports en commun.

Le plan a retenu que l'extrême nord du pays, que couvre approximativement le canton de Clervaux, constitue le vide scolaire le plus important du pays. L'extrémité nord de cette zone constitue même un vide absolu, ce qui signifie actuellement une durée d'accessibilité supérieure à 30 minutes à l'aller et au retour pour tous les lycées existants.

1.1. Pôles d'enseignement

L'espace scolaire national est découpé en 4 pôles d'enseignement, à savoir le pôle centre, le pôle nord, le pôle sud et le pôle est. Leurs limites correspondent à un groupement régional et fonctionnel des lycées situés dans une même aire géographique et historique déterminée. Les pôles englobent les communes qu'ils desservent et disposent de la totalité de l'offre scolaire „usuelle“ afin de bénéficier de l'attractivité suffisante pour optimiser l'organisation scolaire et les possibilités de transport. Ces pôles sont subdivisés en zones de recrutement prioritaires des lycées au cycle inférieur.

1.2. Les faits démographiques

Entre 2000 et 2011, le total des élèves de l'enseignement secondaire¹ est passé de 32.058 à 40.114, soit une augmentation de 8056 élèves.

01/02	02/03	03/04	04/05	05/06	06/07	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12
32.058	32.742	33.565	33.965	34.549	35.913	36.915	37.777	38.827	39.476	40.114

¹ (enseignement secondaire public et lycées privées présentant les programmes de l'enseignement public luxembourgeois)

Les causes de cet accroissement de la population scolaire sont connues. Il s'agit de l'augmentation du nombre des naissances, de l'incidence du solde migratoire et de la prolongation de la durée obligatoire de la scolarisation.

1.3. Modèle de la répartition de l'offre scolaire à l'intérieur des pôles d'enseignement

Toutes les formations sont offertes, en fonction des besoins, dans chaque pôle, à l'exception des formations spéciales comme celles offertes par le lycée technique agricole et le lycée technique hôtelier Alexis Heck, ou encore les métiers de la construction et de l'habitat.

Ainsi, l'offre scolaire de tout nouveau lycée comprendra la division inférieure de l'enseignement secondaire, les cycles inférieurs de l'enseignement secondaire technique et du régime préparatoire. Ces formations ne nécessitent, en effet, guère d'infrastructures et d'équipements spécifiques.

1.4. Organisation régionalisée des transports scolaires

L'objectif prioritaire à atteindre par les transports scolaires est de réduire la distance du trajet scolaire entre la commune de résidence de l'élève et le lycée de proximité.

Une bonne coordination entre les horaires des transports publics de la région et ceux des cours du lycée de proximité permettra d'assurer une meilleure accessibilité scolaire.

2. Implantation d'un lycée à Clervaux

La construction d'un lycée à Clervaux a figuré à plusieurs reprises à l'ordre du jour du Conseil de Gouvernement, notamment les 12 mai et 22 juillet 2005 ainsi que le 21 juillet 2006. L'étude relative à l'opportunité de la création d'un lycée à Clervaux, réalisée en 2006, a confirmé le besoin d'y implanter un lycée offrant le cycle inférieur avec la possibilité d'une extension à moyen terme. Il est à noter aussi que les responsables politiques du pôle Nord du pays soutiennent avec beaucoup d'engagement la création d'un lycée à Clervaux (SICLER et SISPOLO).

Le règlement grand-ducal du 25 novembre 2005, déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel „Lycées“ a défini la zone de recrutement prioritaire d'un lycée à Clervaux comme suit:

Communes de Clervaux, Consthum, Heinerscheid, Hosingen, Munshausen, Troisvierges, Weiswampach, Winrange et Kiischpelt. Les communes de Kiischpelt et Winrange sont affectées à deux zones d'inscription, à savoir celle de Clervaux et celle de Wiltz.

2.1. Evolution de la population dans la zone de recrutement du lycée à Clervaux²

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Clervaux	1.587	1.810	1.848	1.860	1.887	1.908	1.960	1.983
Consthum	332	405	410	435	642	477	483	490
Heinerscheid	939	1.056	1.086	1.098	1.101	1.133	1.169	1.201
Hosingen	1.452	1.628	1.659	1.740	1.804	1.827	1.860	1.874
Munshausen	789	905	906	989	1.053	1.089	1.102	1.152
Troisvierges	2.339	2.608	2.693	2.753	2.822	2.842	2.918	2.972
Weiswampach	1.092	1.184	1.184	1.220	1.251	1.282	1.331	1.350
Winrange	3.176	3.542	3.626	3.633	3.652	3.687	3.729	3.778
Kiischpelt	893	919	928	939	936	950	943	965
Total	14.599	16.062	16.346	16.674	17.156	17.204	17.505	17.776

² Les statistiques démographiques émanent du STATEC et les chiffres concernant le nombre d'élèves sont issus du service statistique du MENFP

2.2. Evolution de la population scolaire dans les communes de la zone de recrutement du lycée à Clervaux

<i>Rentrée</i>	2007	2008	2009	2010	2011
Clervaux	147	139	148	150	173
Consthum	36	38	44	46	48
Heinerscheid	126	122	128	129	131
Hosingen	152	169	178	184	176
Munshausen	92	91	98	112	112
Troisvierges	306	310	307	301	295
Weiswampach	112	116	123	128	128
Wincrange	361	337	377	354	348
Kiischpelt	108	112	115	100	97
Total	1.440	1.434	1.518	1.504	1.508

2.3. Les offres de transport public

Toutes les communes (et localités) du canton de Clervaux sont reliées à la ville de Clervaux par les transports publics (trains et bus).

La situation géographique de certaines communes permettra aux élèves de faire un choix entre les centres scolaires de Wiltz, de Diekirch/Ettelbruck et de Clervaux. Il s'agit notamment des communes de Wincrange, Kiischpelt et Hosingen, où l'offre de transport existante sera probablement déterminante pour le choix des élèves.

2.4. Création du lycée

La zone d'inscription prioritaire de Clervaux dispose en 2011/2012 d'un potentiel d'élèves de 1.508 (tous les cycles), respectivement de 703 (cycle inférieur). Il s'agit là d'un potentiel maximal, puisqu'une partie des élèves de la commune de Wincrange continuera à être affectée au Lycée du Nord (hypothèse 50% = 174 élèves en 2011/2012, dont 76 élèves du cycle inférieur), ce qui est également vrai pour la commune de Kiischpelt avec 97 élèves en 2011/2012, dont 44 élèves du cycle inférieur.

Le site de Clervaux présente le grand avantage d'être connecté immédiatement au réseau ferroviaire, ce qui permettra à une certaine partie des élèves du futur lycée d'effectuer le trajet en train.

La totalité de la surface de la parcelle concernée s'élève à 3.03 ha. Cette surface est suffisante pour l'implantation d'un lycée de taille moyenne d'environ 800 élèves.

Le groupe de travail du plan directeur sectoriel „Lycées“ a mis en évidence, dans son étude „Opportunité d'implantation d'un lycée dans la zone de recrutement Clervaux“ qu'un lycée à Clervaux serait de nature à délester les établissements scolaires de Wiltz et d'Ettelbrück, tout en permettant aux élèves habitant l'extrême nord du pays de profiter d'une offre scolaire à proximité de leur domicile.

3. Détail de l'offre scolaire

Le nombre total de classes du nouveau lycée est de 34. La répartition est indiquée ci-après par année d'études et par voie de formation.

<i>Nombre de classes</i>	<i>Nombre d'élèves min.</i>	<i>Nombre d'élèves max.</i>
EST	26	342
ES	8	144
Total	34	486

* EST: enseignement secondaire technique

* ES: enseignement secondaire

En référence aux paramètres de modélisation, les tableaux ci-après informent également sur le calcul de la capacité optimale du lycée Clervaux qui se situe entre 486 et 646 élèves.

3.1. Division inférieure ES

<i>Année d'études</i>	<i>Nombre de classes</i>
7e secondaire	2
6e secondaire	2
5e secondaire	2
4e secondaire	2
Total classes:	8

3.2. Cycle inférieur EST

Le cycle inférieur complet de l'enseignement secondaire technique comprend 26 classes avec une capacité d'accueil se situant entre 342 et 446 élèves. La répartition des classes est la suivante:

<i>Année d'études</i>		<i>Nombre de classes</i>
7e	7e secondaire technique	4
	7e adapt	2
	7e régime préparatoire	2
8e	8e théorique	4
	8e polyvalente	1
	8e régime préparatoire	2
9e	9e théorique	3
	9e poly	1
	9e pratique	1
	9e régime préparatoire	2
EDIFF		2
ACCU		2
Total classes:		26

3.3. Répartition des heures de cours des grilles horaires par type de salle de classe

<i>Classe</i>	<i>Nombre de classes</i>	<i>Nombre d'élèves min.</i>	<i>Nombre d'élèves max.</i>
7e secondaire	2	36	50
6e secondaire	2	36	50
5e secondaire	2	36	50
4e secondaire	2	36	50

3.3.1. Division inférieure de l'enseignement secondaire

<i>Classe</i>	<i>Nombre de classes</i>	<i>Nombre d'élèves min.</i>	<i>Nombre d'élèves max.</i>
7e secondaire	2	36	50
6e secondaire	2	36	50
5e secondaire	2	36	50
4e secondaire	2	36	50

Classe	7e secondaire		6e secondaire		5e secondaire		4e secondaire		total ES
	hrs suiv. grille	total classes 7e	hrs suiv. grille	total classes 6e	hrs suiv. grille	total classes 5e	hrs suiv. grille	total classes 4e	
salle de classe, 60 m ²	15	30	19	38	19,5	39	19	38	145
salle de classe, 70 m ²	4	8	4	8	5	10	4	8	34
atelier artistique	2	4	2	4	2	4	2	4	16
atelier musique	1	2	1	2	0	0	0	0	4
atelier polyvalent	0	0	0	0	0	0	0	0	0
salle de biologie	3	6	1	2	1	2	2	4	14
salle de géographie	2	4	1	2	1,5	3	2	4	13
salle d'histoire	2	4	2	4	2	4	2	4	16
salle d'informatique	0	0	0	0	1,5	3	0	0	3
salle de chimie	0	0	0	0	0	0	2	4	4
salle de physique	0	0	0	0	0	0	2	4	4
éducation sportive	3	6	2	4	2	4	2	4	18

3.3.2. Cycle inférieur de l'enseignement secondaire technique

Classe	Nombre de classes	Nombre d'élèves min.	Nombre d'élèves max.
7e	12	120	152
8e	7	114	151
9e	7	108	143

Classe	7e	8e	9e	total EST Inf.
	total hrs suiv. grille	total hrs suiv. grille	total hrs suiv. grille	
salle de classe, 60 m ²	0	0	0	0
salle de classe, 70 m ²	246	138	130	514
atelier artistique	12	10	4	26
atelier musique	6	0	0	6
atelier polyvalent	30	29	29	88
salle de biologie	12	5	9,5	26,5
salle de géographie	12	5	4	21
salle d'histoire	12	10	9,5	31,5
salle d'informatique	8	5	5	18
salle de chimie	0	2,5	4	6,5
salle de physique	2	6,5	9	17,5
éducation sportive	28	16	16	60

3.4. Détermination des besoins en salles de classe

3.4.1. Récapitulation des heures de cours par type de classe se basant sur des grilles horaires existantes

Classe	Enseignement secondaire				Enseignement secondaire technique			total heures cycle inf. ES & EST
	7e	6e	5e	4e	7e	8e	9e	
Type de salle	total hrs suiv. grille	total hrs suiv. grille	total hrs suiv. grille	total hrs suiv. grille	total hrs suiv. grille	total hrs suiv. grille	total hrs suiv. grille	
salle de classe, 60 m ²	30	38	39	38	0	0	0	145
salle de classe, 70 m ²	8	8	10	8	246	138	130	548
atelier artistique	4	4	4	4	12	10	4	42
atelier musique	2	2	0	0	6	0	0	10
atelier polyvalent	0	0	0	0	30	29	29	88
salle de biologie	6	2	2	4	12	5	9,5	40,5
salle de géographie	4	2	3	4	12	5	4	34
salle d'histoire	4	4	4	4	12	10	9,5	47,5
salle d'informatique	0	0	3	0	8	5	5	21
salle de chimie	0	0	0	4	0	2,5	4	10,5
salle de physique	0	0	0	4	2	6,5	9	21,5
éd. sportive piscine	1,5	1	1	1	7	4	4	19,5
éd. sportive salle	4,5	3	3	3	21	12	12	58,5

Synthèse

Classe	Total heures cycle inf. ES & EST	Heures de cours	Nombre de salles	Nombre de salles regroupement
Type de salle				
salle de classe, 60 m ²	145	145	5	8
salle de classe, 70 m ²	548	548	19	18
atelier artistique	42	42	2	2
atelier musique	10	10	1	0
atelier polyvalent *1	88	132	4	4
salle de biologie	40,5	40,5	2	2
salle de géographie	34	34	2	0
salle d'histoire	47,5	47,5	2	0
salle d'informatique	21	21	1	1
salle de chimie	10,5	10,5	1	1
salle de physique	21,5	21,5	1	1
éd. sportive piscine *2	19,5	19,5	1	1
éd. sportive salle *2	58,5	87,75	3	3

*1: Dans les options en atelier du cycle inférieur, les élèves sont groupés par 14 pour des raisons de sécurité; le nombre de leçons inscrites dans les grilles est multiplié par 1,5 (p. ex. 126 hrs → 189 hrs).

*2: Education sportive: suivant les grilles horaires, 16,75 heures sont prévues pour l'utilisation d'une piscine, et 50,25 heures pour l'enseignement dans une salle d'éducation sportive; toutefois, dans le souci de permettre une pratique simultanée de tous les élèves, de même que pour des raisons de sécurité et d'organisation, le nombre d'heures inscrites dans les grilles en salle d'éducation sportive est multiplié par un facteur 1,5.

3.4.2. Nombre des différents types de salles de classe

En vue d'une occupation rationnelle des infrastructures, les établissements sont tenus d'organiser l'enseignement de manière à utiliser les salles de classe, les salles spéciales et les ateliers professionnels pendant 26, 30 resp. 35 heures hebdomadaires.

<i>Type de salle</i>	<i>Heures de cours</i>	<i>Nombre de salles</i>
salle de classe, 60 m ²	236,5	8
salle de classe, 70 m ²	548	18

Transfert et regroupement de l'enseignement de la géographie (34 hrs), de l'histoire (47,5 hrs) et de la musique (10 hrs) dans trois salles de classe standard.

Deux salles de classe supplémentaires pour les élèves des classes de cohabitation du Centre d'éducation différenciée sont incluses.

3.4.3. Salles spéciales

En se basant sur le minimum d'utilisation précité, le tableau suivant indique la quantité de salles spéciales nécessaires pour pouvoir assurer les heures de cours prescrites dans les grilles horaires.

<i>Type de salle</i>	<i>Heures de cours</i>	<i>Nombre de salles</i>
atelier artistique	42	2
atelier polyvalent	114	4
salle de biologie	40,5	2
salle d'informatique	21	1
salle de chimie	10,5	1
salle de physique	21,5	1
éd. sportive piscine	19,5	0,5
éd. sportive salle	87,75	3

*

PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Afin d'accélérer les travaux de conception des constructions scolaires, le Ministère de l'Éducation nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports a élaboré une standardisation des programmes de construction.

Cette standardisation établit les dimensions et les aménagements optimaux des différentes salles de classe, des équipements ainsi que des connexions indispensables.

Au vu de cette standardisation, le programme de construction du lycée de Clervaux inclut les éléments suivants:

1. Structure d'enseignement

1.1. Module salle de classe

18 salles de classe à dimension normale

8 salles de classe à dimension réduite

2 salles de préparation et de dépôt, géographie/histoire

1.2. Module des sciences

4 salles de sciences (biologie, chimie, physique)

3 salles de préparation et de dépôt

1 bureau pour enseignants

1 laboratoire de physique/chimie

1.3. Module informatique

1 salle informatique

1 bureau, informatique

Dans le cadre de la mission d'orientation du cycle inférieur, il est prévu de familiariser les élèves avec différents métiers et professions. Les cours d'options sont à répartir sur les ateliers suivants:

1.4. Module atelier à hauteur normale

2 ateliers d'éducation artistique

1 salle de préparation et bureau, éducation artistique

1 atelier polyvalent cuisine

1 salle de formation, cuisine

1 local de dépôt, cuisine

1 bureau, cuisine

1.5. Module atelier à hauteur étendue

1 atelier polyvalent bois

1 local de dépôt, bois

1 bureau, bois

2 ateliers polyvalents électrotechnique/métal

1 local de dépôt, électrotechnique/métal

1 bureau, électrotechnique/métal

4 vestiaires

2. Structure d'administration

2.1. Direction

1 bureau, directeur

1 bureau, directeur adjoint

1 bureau, chargé de direction

1 bureau, attaché de direction

1 secrétariat, direction

1 petite salle de conférence

- 1 sanitaire direction
- 2.2. Administration
 - 1 secrétariat, administration générale
 - 1 secrétariat, administration financière
 - 1 local de dépôt, secrétariats
 - 1 local serveur
 - 1 bureau, SPOS
 - 1 bureau, assistant social
 - 1 bureau, assistant pédagogique
 - 2 bureaux, éducateurs
 - 1 cabinet médical
 - 1 local pour archives
 - 2 cabines, cabinet médical
 - 1 sanitaire, administration
 - 1 sanitaire, cabinet médical
- 2.3. Locaux à disposition du corps enseignant
 - 1 grande salle de conférence
 - 1 salle de réunion
 - 1 salle de préparation (salle de travail enseignants)
 - 4 bureaux (préparation cours)
 - 1 local de dépôt (vestiaire, cases professeurs, ...)
 - 1 cuisinette
 - 1 sanitaire, enseignants
- 3. Structure d'accueil**
 - 3.1. Information et documentation
 - 1 bibliothèque
 - 1 zone de préparation, bibliothécaire
 - 1 local de dépôt, bibliothèque
 - 1 salle de lecture
 - 1 vestiaire
 - 1 cybercafé
 - 3.2. Séjour
 - 1 hall d'entrée
 - 1 salle des fêtes
 - 1 salle de régie et de dépôt
 - 1 vestiaire et sanitaires
 - 1 loge de concierge
 - 1 local, regroupement installations techniques
 - 2 salles de préparation
 - 3.3. Restauration
 - 1 restaurant à 200 places
 - 1 cafétéria à 50 places
 - 1 service
 - 1 terrasse
 - 1 cuisine conforme aux normes de sécurité et d'hygiène
 - 3.4. Activités périscolaires

1 terrain multisports (extérieur)

4. Infrastructures sportives

Les infrastructures sportives pour les besoins du lycée comprennent la salle des sports, la piscine et les installations extérieures. En référence au calcul des heures de cours, l'éducation sportive nécessite 4 plages d'enseignement à répartir comme suit entre la salle des sports et la piscine:

salle des sports: 3 unités

piscine: 1 unité

4.1. Salle des sports

1 hall sportif à 3 unités standard

3 salles d'équipement standard

6 vestiaires

2 vestiaires, personnes à mobilité réduite

1 bureau, professeurs

2 vestiaires, professeurs (dames/hommes)

1 infirmerie

1 local technique et dépôt

4.2. Piscine

1 piscine de 12.5 m x 25.0 m

4 vestiaires

1 local, maître-nageur

1 vestiaire, maître-nageur

1 local de dépôt

1 infirmerie

2 vestiaires, enseignants (dames/hommes)

2 vestiaires et sanitaires, personnes à mobilité réduite

1 centrale technique

5. Infrastructures sportives supplémentaires pour les besoins de l'école intercommunale de Reuler et de l'accueil au public

1 bassin d'apprentissage de 12.5 m x 10.0 m

1 pataugeoire de 25 m²

1 toboggan aquatique

1 espace instruction

1 local de dépôt

1 entrée séparée avec caisse

1 bureau

1 séjour, personnel nettoyage

2 vestiaires, personnel nettoyage

1 séjour, enseignants

1 vestiaire public (cabines et armoires)

1 sanitaire public

6. Aménagements extérieurs

1 cour de récréation

1 préau couvert

espaces verts

accès routier, quai pour bus

emplacements pour vélos

aire de stationnement pour 68 voitures

PARTIE TECHNIQUE

1. PARTI URBANISTIQUE

1.1. Implantation

Le terrain retenu pour la construction du nouveau lycée à Clervaux se situe dans le quartier nord de la ville de Clervaux, plus précisément sur l'ancien site industriel de l'entreprise CTI Systems. Il se trouve au fond d'une vallée avec, à l'est et à l'ouest, des versants de collines accentués, la vallée s'ouvrant sur le nord et le sud.

Le site est classé en „zone de bâtiments publics“ au niveau du plan d'aménagement général de la commune. Le terrain se compose d'une seule parcelle d'une surface de 3,03 ha, enregistrée sous le numéro cadastral 678/2922. Les parcelles avoisinantes appartiennent respectivement à la commune, à la société nationale des chemins de fer luxembourgeois, aux syndicats Sieler et Synplants ainsi qu'à l'Administration des ponts et chaussées.

Bordé du côté est par la rivière Clerve et les rails des chemins de fer, le terrain se situe non loin de la gare de Clervaux. La route nationale N18 longe le site sur son flanc ouest, alors qu'au sud se retrouve le terrain des anciens halls industriels de la coopérative Synplants.

Le terrain naturel en bordure de rivière a été remblayé dans les années 60 et remodelé en surface plane pour pouvoir être utilisé en tant que site industriel. Récemment, les anciens bâtiments industriels de l'entreprise CTI Systems ont été démolis et les mesures de décontamination du site ont été achevées. Il reste cependant, à charge de l'Etat, un assainissement plus poussé mais toutefois ponctuel à effectuer, d'une partie du terrain se situant à l'intérieur de l'enceinte de l'ancien hall industriel, ainsi que des terrains non concernés par les mesures de décontamination en rapport avec la cessation d'activité de l'entreprise CTI Systems.

Se trouvant dans une zone présentant un certain risque d'inondation, l'ensemble du complexe scolaire sera implanté à des niveaux supérieurs à la crue centennale. Suite à diverses études, il est prévu de remplacer le pont ferroviaire se situant en contre-bas du site d'implantation. Aussi, le projet routier de la transversale créera une rétention.

1.2. Accessibilité

L'accessibilité du futur lycée est en partie garantie par des infrastructures actuellement en place. La route nationale N18, ayant autrefois servi d'accès pour les poids lourds de l'entreprise CTI Systems, offre un lien direct avec le site d'implantation du lycée pour les véhicules motorisés. La proximité directe de la gare, située à une centaine de mètres du futur lycée, permet de se déplacer aisément vers le complexe scolaire.

De plus, une gare routière pour les bus régionaux complète l'offre de transports en commun. Cette dernière n'est toutefois pas dimensionnée de manière à pouvoir absorber le trafic supplémentaire d'autobus généré par le lycée, de sorte que l'aménagement d'un quai de bus est programmé en site propre.

Etant donné que la zone de recrutement du lycée se trouve principalement en milieu rural, la majorité des élèves utilisera les transports publics pour se rendre sur le site.

Outre le trafic scolaire journalier, il est à noter que la double fonction de la piscine, servant à la fois de piscine scolaire et de piscine communale publique, génère un trafic supplémentaire. Pendant les horaires scolaires, des classes de l'école fondamentale intercommunale de Reuler viennent pour leurs cours de natation, alors qu'en dehors des heures de cours, le flux de visiteurs extérieurs de la piscine vient augmenter le trafic. Des emplacements de parking, au nombre total de 68 sont aménagés.

Enfin, des accès de livraison pour la cuisine, la centrale de chauffage et les ateliers, ainsi que des accès pour les services d'urgence sont programmés.

*

2. PARTI ARCHITECTURAL

2.1. Conception urbanistique et architecturale

Le concept urbanistique a comme objectif la création d'un site ayant une identité propre, tout en étant bien intégré dans son environnement naturel et urbanistique et profitant pleinement des potentialités du site d'implantation.

Les 4 ailes du bâtiment, implantées selon deux axes principaux, nord-sud et est-ouest, se regroupent autour d'une cour intérieure et se délimitent clairement des voies de circulations environnantes.

Le bloc des ateliers longe le quai de bus et crée ainsi une façade à l'échelle des bâtiments voisins. Les ateliers étant orientés vers l'est, la partie couloir avec les fonctions secondaires sont enterrées sur un niveau et demi, limitant ainsi la hauteur de corniche donnant sur la route de Bastogne.

A l'est, le bloc des salles de classe est implanté parallèlement à la rivière et aux chemins de fer qui le bordent. A l'exception du système de portiques et d'un escalier reliant directement les classes avec l'extérieur, le rez-de-chaussée reste libre, permettant ainsi au paysage naturel des berges du ruisseau de se prolonger dans la cour. Les salles de classe se situent au premier et deuxième étage, alors que l'espace en dessous dudit bloc est réservé à la rétention d'eau de pluie. Le recul par rapport à la limite de propriété favorise l'ensoleillement de la façade et des classes et donne la possibilité de retravailler la topographie le long de la Clerve.

Au sud, le bloc principal ferme la cour intérieure délimitée latéralement par les blocs des ateliers et salles de classe. Avec ses fonctions communes (structure d'accueil, administration, corps enseignant), ce dernier regroupe l'entrée principale et les entrées secondaires orientées vers la cour de récréation et sert d'élément de jonction entre les blocs des ateliers et salles de classe.

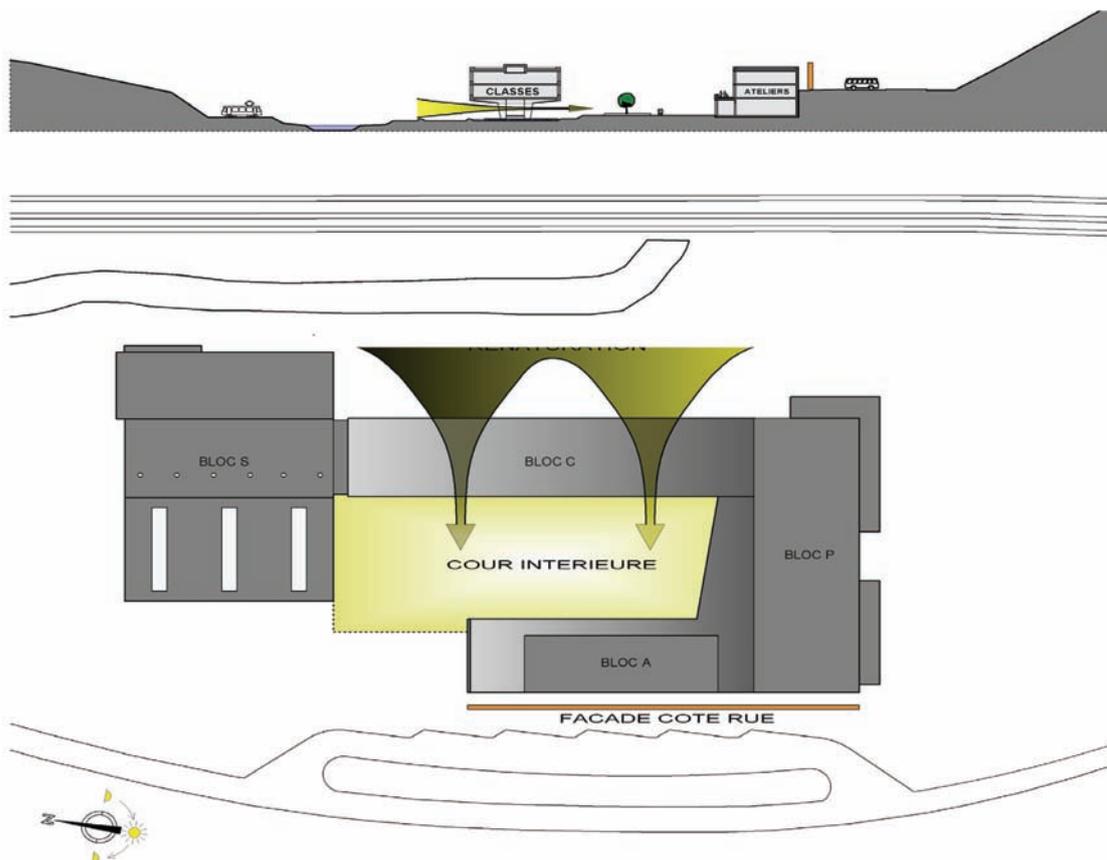
Le bloc du complexe sportif ferme la cour intérieure au nord. Le hall des sports, orienté vers l'ouest, est partiellement enterré du côté nord, alors que la piscine, orientée vers l'est, s'ouvre sur le ruisseau du côté sud.

Un chemin piétonnier est réalisé pour relier le lycée à la gare de Clervaux. L'accès à l'entrée principale du complexe scolaire se fait depuis le quai de bus ou de la gare.

Le quai de bus en site propre permet aux élèves d'accéder au lycée par un escalier sur le flanc ouest, l'entrée principale se situant en contrebas. De même, un accès à la cour du complexe sportif ainsi qu'à la piscine est garanti depuis ce même quai de bus, évitant ainsi aux utilisateurs extérieurs de devoir passer par les bâtiments du lycée pour rejoindre ce dernier.

En ce qui concerne le stationnement, un parking réservé aux enseignants et au personnel se situe devant le bloc principal, servant ainsi de zone tampon entre le lycée et les bâtiments de la coopérative Synplants. Les livraisons pour la cuisine se font également au niveau du bloc principal.

L'ancien accès pour poids lourds situé du côté nord est utilisé comme accès de livraison aux ateliers et à la centrale de chauffage et sert d'accès aux pompiers en cas d'urgence. Ce même chemin donne également accès aux places de stationnement réservées aux visiteurs à mobilité réduite du hall sportif et de la piscine.



2.2. Conception fonctionnelle

Structure d'accueil et administration

Le bloc principal regroupe les fonctions communes du lycée, à savoir le restaurant, la cuisine de production, la cafétéria ainsi que la salle polyvalente au rez-de-chaussée, le hall d'entrée intégrant un espace de circulation élargi avec une zone de jeux ainsi qu'un cybercafé au niveau 1, alors que le corps enseignant, le service socio-éducatif, ainsi que l'administration générale et la direction du lycée, ont leurs bureaux au niveau 2.

Une liaison fonctionnelle et visuelle entre le hall d'entrée, la cafétéria et la salle polyvalente au rez-de-chaussée est assurée par un escalier ouvert. La bibliothèque et les salles de préparations se situant au rez-de-chaussée et sont séparées du reste de l'aile par un deuxième couloir.

Salles de classe

Les salles de classe sont regroupées au sein du bloc des salles de classe, incluant les salles de classe de dimensions normale et réduite ainsi que les salles de classe spéciales avec leurs équipements et bureaux respectifs. De plus, un espace multifonctionnel est aménagé à chaque niveau.

Le bloc des salles de classe du lycée est surélevé et n'aura de ce fait pas de rez-de-chaussée. Seules les cages d'escaliers dudit bloc communiqueront avec le rez-de-chaussée et la cour intérieure.

Ateliers

Les ateliers sont, quant à eux, regroupés au sein du bloc des ateliers construit le long de la route nationale N18. Au rez-de-chaussée se situent les ateliers bois, deux ateliers polyvalents électrotechnique/métal ainsi que les salles de machines, les dépôts et les bureaux des enseignants.

Un éclairage naturel zénithal de la partie enterrée du bloc est garanti par deux vides qui communiquent avec les niveaux supérieurs.

Au nord du bloc se situent les accès aux différents locaux techniques, à savoir les locaux pour les raccords principaux et le transformateur, le local à poubelles central et l'aire de livraison comprenant un monte-charge.

L'atelier cuisine avec ses annexes, la salle informatique et les locaux du serveur central sont installés au niveau 1. Le niveau 2 est réservé aux ateliers de l'éducation artistique avec leurs équipements.

Hall des sports et piscine

Le bloc du complexe sportif regroupe la partie salle des sports ainsi que la partie piscine.

Accompagnés de vestiaires et de diverses salles annexes, le hall sportif se trouve au rez-de-chaussée, alors que la piscine se situe au niveau 1. Les installations techniques relatives à la piscine sont installées pour leur part au rez-de-chaussée du bâtiment.

La piscine, utilisée par le lycée, l'école intercommunale de Reuler et le public, comprend un bassin nageur à 5 couloirs de dimensions 25 m x 12.5 m avec un fond mobile, un bassin d'apprentissage de 12.5 m x 10 m, une pataugeoire, un toboggan, des vestiaires collectifs et publics et des espaces pour enseignants et maître-nageur.

La centrale de chauffage du site entier est également prévue au sein de ce bloc.

2.3. Architecture

Façades

Afin de garantir une bonne résistance à l'usure, les socles des façades (rez-de-chaussée des blocs principal, salles de classe et complexe sportif) sont revêtus d'un parement de façade préfabriqué en béton vu. Une façade isolante à enduit épais de teinte claire est mise en œuvre au-dessus des socles.

Par endroit, la façade est accentuée par des panneaux de grands formats, tels que pour le restaurant et l'entrée principale.

Les éléments vitrés des salles de classe, des ateliers, du restaurant, de l'accueil et de l'administration sont équipés de vantaux de ventilation, protégés par des tôles perforées extérieurs fixes.

La protection solaire est garantie par des stores à lamelles orientables.

La façade sud de la piscine présente de grandes baies vitrées, alors que son flanc comprend un volume en porte-à-faux créant un espace de détente. Ce dernier, vitré, s'implante comme une terrasse dans le paysage naturel.

Toitures

Les toitures plates se composent de dalles en béton ou charpente en bois avec isolation en laine minérale et complexe de toiture verte. Les toitures vertes permettent une rétention partielle de l'eau de pluie, diminuant ainsi les volumes de rétention nécessaires, tout en contribuant à une meilleure inertie thermique du bâtiment.

2.4. Choix des matériaux

Les matériaux utilisés correspondent aux critères de qualité suivants:

- bonne résistance à l'usure et bon vieillissement dans le temps
- entretien facile
- écologique
- conformité au concept énergétique

De manière générale, les espaces communs (couloirs, cages d'escaliers, hall d'entrée, restaurant, cafétéria, etc.) se caractérisent par une finition brute des matériaux. Les éléments porteurs (murs et poteaux) sont réalisés en béton vu.

Les lieux de séjours, tels que les salles de classes, les bureaux, la bibliothèque, etc. offrent une atmosphère agréable et conviviale, créée au moyen d'une finition lisse de teinte claire.

Certains locaux, comme la salle polyvalente, le hall sportif et la piscine, reçoivent des panneaux acoustiques en bois.

Eléments structurels

- béton vu et béton vu teinte claire
- charpente en bois pour le hall sportif et la piscine
- charpente en bois pour les auvents du restaurant et de la salle polyvalente

Toitures

- toiture verte avec isolation thermique en laine minérale et membrane d'étanchéité pour les toitures plates
- isolation thermique en laine minérale avec recouvrement métallique pour les éléments sheds des toitures du hall sportif

Façades

- système de façade isolante minérale en panneaux de laine minérale avec enduit épais
- parement de façade préfabriqué en béton vu pour les socles
- revêtement en bardage de fibre-ciment ou de fibre-bois
- menuiseries métalliques en profilés d'aluminium à coupure thermique et vitrages isolants triples
- protection solaire: stores à lamelles en aluminium

Murs intérieurs

- éléments porteurs: béton vu
- éléments non porteurs: finition lisse de teinte claire, partiellement panneaux acoustiques
- hall sportif: paroi antichoc en bois, bardage intérieur en panneaux de bois et panneaux acoustiques
- piscine: bardage intérieur en panneaux de bois et panneaux acoustiques bois
- sanitaires, locaux douches, vestiaires et cuisine de production: carrelage mural

Sols

- salles de classes normales, ateliers bois et polyvalents métal/électrotechnique, salle polyvalente: parquet
- salles de classes spéciales, ateliers éducation artistique, atelier cuisine, restaurant, cafétéria, sanitaires et vestiaires, couloirs et espaces publics: revêtement de sol dur
- hall sportif: parquet sportif
- plage piscine, locaux douches et cuisine de production: carrelage de sol
- locaux techniques et locaux de stockage: béton brut lissé

Plafonds

- salles de classes normales, salles de classes spéciales, ateliers, couloirs, sanitaires, locaux techniques, locaux de stockage: béton vu
- couloirs rez-de-chaussée du bloc principal et ateliers: partiellement faux-plafonds acoustiques pour les zones de la distribution technique
- restaurant/cafétéria/service: béton vu
- salle polyvalente: béton vu, panneaux acoustiques en bois
- hall sportif: éléments préfabriqués constructifs en bois avec finition apparente et acoustique
- piscine: panneaux acoustiques en bois

Bassins

- bassin nageur et bassin d'apprentissage: acier inoxydable
- pataugeoire: carrelage

*

3. PARTI CONSTRUCTIF

3.1. Fondations

Les bâtiments sont fondés sur des pieux de diamètre variable en fonction des sollicitations, à une profondeur d'environ 10 mètres. Des longrines enterrées relient les têtes de pieux entre elles et donnent une stabilité générale à la structure des fondations. Les dalles de sol des bâtiments pourront être posées directement sur le remblai en place.

3.2. Concept général de la structure

La structure des différents bâtiments est principalement en béton armé. La structure verticale est composée en majorité de colonnes de 8.10 m d'entre-axe et de quelques voiles en béton armé. Les dalles, en général de 32 cm d'épaisseur, permettent l'intégration des gaines techniques ainsi que l'absorption et le stockage d'énergie thermique.

Des joints de dilatation traversent les bâtiments afin de permettre aux différentes parties des bâtiments de bouger sans en porter dommage à la structure. Chaque partie de bâtiment est contreventée par les noyaux des cages d'escalier et d'ascenseurs, ainsi que par des voiles en béton armé continus à travers les étages.

Bloc des salles de classe

La reprise des charges en façade du bâtiment rehaussé, est garantie par un système de portique dont la fonction est de centraliser la descente des charges sur les axes constructifs des couloirs et de permettre ainsi l'absence de colonnes en dessous des façades.

Bloc des ateliers

La structure est similaire à celle des étages du bloc des salles de classe. La façade décalée est reprise par un système de poutres déviant les efforts des niveaux 1 et 2 sur les poteaux intérieurs ainsi qu'en façade. L'allège de la façade du niveau 1, ininterrompue dans certaines zones, fait partie du système de poutres.

Bloc principal

Les colonnes de l'étage se trouvant au-dessus de la salle des fêtes sont reprises par des poutres en béton armé. L'auvent extérieur du côté nord, se situant au niveau du rez-de-chaussée, est composé d'une dalle plate reposant sur des colonnes et séparé thermiquement du bâtiment.

Bloc du complexe sportif

– Hall sportif

Le rez-de-chaussée est constitué de voiles en béton armé périphériques, la partie supérieure étant prévue en construction de bois isolée. Les poutres en bois lamellé collé reposent sur des colonnes, également en bois lamellé collé, qui, elles, sont posées sur les voiles en béton du rez-de-chaussée. La toiture est réalisée par des éléments préfabriqués en bois, pourvus d'une finition perforée acoustique.

– Piscine

La toiture est réalisée par des éléments préfabriqués bois reposant sur des poutres en bois lamellé collé. Des piliers en bois descendront jusqu'au niveau de la dalle du rez-de-chaussée.

*

4. CONCEPT ENERGETIQUE ET DEVELOPPEMENT DURABLE

Le projet s'inscrit dans la stratégie de l'Etat de la construction durable et plus spécifiquement de la réalisation de bâtiments à faible consommation énergétique.

Le concept énergétique se caractérise par les principaux objectifs suivants:

- augmentation de la performance thermique de l'enveloppe du bâtiment

- utilisation de l'inertie thermique de la structure
- utilisation d'un minimum d'installations techniques nécessaires et adaptées au bâtiment

Enveloppe du bâtiment

Les faibles consommations énergétiques thermiques sont principalement garanties par une enveloppe bien isolée et parfaitement étanche à l'air. Le coefficient d'isolation thermique U des murs extérieurs est de $0,17 \text{ W/m}^2 \text{ K}$, ce qui correspond à une isolation de quelque 20 cm. Vu que les déperditions en toiture sont les plus élevées, les toitures reçoivent une couche de quelque 35 cm d'isolant, ce qui correspond à un coefficient d'isolation thermique U des toitures de $0,10 \text{ W/m}^2 \text{ K}$. Pour la piscine, les valeurs U des éléments composants sont améliorées au vue des températures ambiantes plus élevées. Une optimisation des épaisseurs d'isolants mène pour cette zone à une valeur U des murs extérieurs de $0,09 \text{ W/m}^2 \text{ K}$ et une valeur U de la toiture de $0,08 \text{ W/m}^2 \text{ K}$.

Les murs enterrés sont isolés jusqu'à une profondeur de 1,5 m en dessous du dernier niveau chauffé. Par contre, les dalles contre terre ne sont pas isolées additionnellement à l'isolation naturelle U allant de 0,16 jusqu'à $0,25 \text{ W/m}^2 \text{ K}$, selon l'aile respective. Le sol permet d'emmagasiner l'énergie et d'agir comme stockage saisonnier.

Toutes les fenêtres sont équipées d'un triple vitrage de haute qualité et d'une protection solaire efficace en cas d'orientation sud, est ou ouest.

Eclairage naturel

Un éclairage naturel maximal est assuré par des hautes baies vitrées, sans retombée de linteaux. L'apport d'éclairage naturel permet de réduire les heures de fonctionnement de l'éclairage artificiel et de diminuer ainsi efficacement la consommation d'énergie électrique.

L'inertie thermique

Les variations de température au niveau des lieux de séjours sont amorties par l'inertie thermique de la structure portante en béton.

Cette dernière permet d'emmagasiner la chaleur provenant des charges calorifiques importantes pendant les heures d'utilisation.

En hiver, l'énergie calorifique stockée permet de compenser en partie les déperditions thermiques.

En été, lorsque les charges calorifiques supplémentaires dues à l'ensoleillement s'ajoutent, la masse du bâtiment fait fonction d'accumulateur journalier avec refroidissement naturel pendant la nuit pour éviter une surchauffe.

Ventilation

Pour garantir un climat intérieur et une qualité d'air agréable, les différents locaux du lycée sont ventilés naturellement par des ouvrants motorisés, auxquels se rajoutent des ouvrants manuels.

De manière générale, les ouvrants sont activés automatiquement pendant les pauses et en saison estivale pendant la nuit pour le refroidissement nocturne.

Certains espaces et locaux, tels que la piscine, la cuisine de production et les locaux sans fenêtres, sont équipés d'une ventilation mécanique avec récupération de chaleur. Le hall sportif, les salles de classes spéciales et la salle polyvalente sont ventilés par une combinaison de ventilation mécanique et d'ouvrants de fenêtres motorisés.

Consommation en énergie

Le niveau d'exécution et les besoins en énergie sont comparables à ceux d'une maison à basse consommation d'énergie. L'énergie annuelle totale consommée est inférieure à 60 kW/m^2 . Le besoin annuel en énergie thermique ne dépasse pas les 30 kWh/m^2 (hors complexe piscine).

La consommation la plus importante en énergie thermique est enregistrée au niveau de la piscine, pour laquelle les besoins annuels s'élèvent à environ 600.000 kWh/a (+/- 66% de la consommation totale).

Production de Chaleur

La production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude est assurée par deux chaudières bois affichant une puissance thermique totale de 500 kW.

Des panneaux solaires thermiques viennent compléter la production de chaleur. Ceci permet d'éviter quasiment toute émission de CO₂ pour le chauffage et l'eau chaude.

Récupération des eaux résiduaires et pluviales

Pour les blocs ateliers et l'administration, l'eau pluviale de la toiture est récupérée et utilisée pour les sanitaires.

Les eaux résiduaires des douches de la piscine sont utilisées pour le préchauffage de l'eau chaude sanitaire.

Un traitement des eaux grises des douches de la piscine est prévu pour les besoins des toilettes du bloc des salles de classe.

Développement durable

Les matériaux mis en œuvre respectent les principes du développement durable.

Ainsi, l'isolation thermique de l'enveloppe est réalisée par des matériaux recyclables tels que la laine minérale et les panneaux en fibres de bois.

Les structures portantes du hall des sports et de la piscine sont réalisées en bois.

*

5. INSTALLATIONS TECHNIQUES

5.1 Installations électriques

5.1.1 Moyenne tension

Le lycée est alimenté par un réseau 20 kV.

Le local moyenne tension, accessible de l'extérieur, comprend les cellules moyenne tension, le transformateur d'une puissance nominale de 630 kVA et le tableau général basse tension.

5.1.2 Installations basse tension courant fort

Installation paratonnerre et de terre

Toutes les installations métalliques et électriques sont protégées par une installation de terre et équipotentielle adéquate. Une installation de paratonnerre complète cette protection.

Tableaux électriques

Le tableau général basse tension alimente l'ensemble des tableaux principaux répartis dans chaque bloc (bloc principal, ateliers, salles de classe, complexe sportif) qui, eux alimentent chacun les tableaux secondaires répartis dans leurs blocs respectifs.

Un tableau électrique secondaire est installé dans chaque salle de classe, respectivement dans chaque salle de classe spéciale et chaque atelier.

Câblage, gainage et chemins de câbles

Tous les câbles, ainsi que les gaines, sont libres d'halogène.

Eclairage et luminaires

La commande de l'éclairage est manuelle pour les classes et les bureaux, et se fait par détecteurs de mouvement dans les couloirs et escaliers.

En ce qui concerne les salles de classe, un détecteur de présence avec temporisation permet l'extinction automatique de l'éclairage en cas d'oubli.

Au niveau des différents locaux, les luminaires efficaces sont composés de lampes fluorescentes avec ballast électronique pour garantir des consommations faibles (la puissance installée ne dépasse pas les 10 W/m² pour une intensité lumineuse de 500 lux). Le cas échéant, les luminaires sont composés de lampes LED.

Eclairage de secours

L'ensemble des luminaires de secours est alimenté par des batteries centralisées. Les chemins de fuite sont signalés par des luminaires de secours allumés en permanence.

Eclairage extérieur

L'éclairage des parkings extérieurs, des zones piétonnes et des zones de récréation est garanti par des luminaires sur mâts, respectivement des balises et luminaires fixés aux différents bâtiments.

5.1.3 Installation basse tension courant faible*Installation de détection incendie*

Le lycée est équipé d'une installation de détection automatique d'incendie conforme aux directives de sécurité.

La centrale de détection d'incendie principale, installée dans la loge concierge, est équipée d'un système de transmission.

En règle générale, les détecteurs sont de type optique pour les classes spécifiques et les couloirs, et de type thermique dans les locaux accusant une présence de fumée fréquente (cuisine, chaufferie, etc.).

Le câblage des détecteurs est sans halogène.

Installations informatiques et téléphoniques

Le principe du câblage informatique consiste dans une structure en étoile hiérarchisée. L'ensemble des éléments informatiques répond aux exigences des normes en vigueur.

Le câblage du réseau informatique ainsi que du réseau téléphonique permet une utilisation flexible des prises correspondantes.

Une centrale de télécommunication dessert les différents postes téléphoniques.

Installations de sonorisation

Une installation de sonorisation mobile sera prévue dans la salle polyvalente pour des spectacles et d'autres événements.

5.1.4 Installation ascenseurs

Le lycée est équipé de 2 ascenseurs, adaptés aux besoins de personnes à mobilité réduite, et d'un monte-charge.

Ces installations sont de type électrique avec machinerie intégrée dans la gaine technique.

5.2 Installation de chauffage**5.2.1 Conduites de chauffage**

A partir du collecteur principal installé dans le local chaufferie, des conduites principales alimentent les sous-stations installées dans chaque zone du lycée.

5.2.2 Surfaces chauffantes/radiateurs

Le chauffage des différentes pièces est effectué par des radiateurs.

Les grands espaces tels que le hall sportif, les ateliers bois, métal et électrotechnique sont chauffés par des panneaux rayonnants installés au plafond.

L'espace piscine est chauffée par un chauffage au sol.

5.3 Installations de ventilation et de climatisation

Les zones salles de classes, administration et ateliers sont ventilées naturellement par des vantaux motorisés et/ou des ouvrants dans la façade permettant également un refroidissement nocturne.

Les groupes de ventilation sont équipés de systèmes de récupération de chaleur.

5.3.1 Systèmes de ventilation

Ventilation espaces instruction de chimie et de physique

Les salles de classe spéciales sont aérées naturellement par des vantaux motorisés.

En cas de fermeture des jalousies, la ventilation est assurée par une centrale de ventilation.

Les salles de préparation disposent d'armoires de sécurité et de hottes d'extraction.

Ventilation ateliers

Les ateliers sont aérés naturellement par des vantaux motorisés dans la façade.

Un groupe de ventilation, installé pour l'ensemble des ateliers, assure une ventilation en cas d'utilisation des machines.

Ventilation cuisine/restaurant

Le restaurant a une ventilation mécanique de base à laquelle s'ajoute une ventilation naturelle qui s'effectue par des vantaux motorisés dans la façade et en toiture.

La cuisine est ventilée mécaniquement.

Ventilation salle des fêtes

La salle des fêtes bénéficie d'une solution hybride de ventilation naturelle par des ouvertures motorisées dans la façade et d'une ventilation mécanique selon les scénarios d'utilisation.

Ventilation hall sportif

Une ventilation mécanique injecte de l'air frais dans les différentes unités du hall sportif. Cet air est aspiré vers les vestiaires et les douches pour être ensuite évacué vers l'extérieur. Cette solution permet de diminuer la consommation d'énergie pour la ventilation.

Les salles de sport sont munies d'ouvertures de façade motorisées permettant une ventilation naturelle en cas de forte occupation et servant également au refroidissement nocturne.

Ventilation espaces sanitaires

L'alimentation en air frais est effectuée à partir des couloirs. Cet air frais est transféré dans les espaces sanitaires, l'air vicié étant évacué directement vers l'extérieur.

Ventilation piscine

La ventilation et la déshumidification de la piscine est réglée en fonction du taux d'humidité de l'air ambiant.

Ventilation vestiaires piscine

L'air frais est puisé dans les vestiaires et extrait dans les sanitaires et douches.

5.3.2 Installation de climatisation

Seules les salles informatiques, le local serveur et la loge concierge sont équipés d'une installation de refroidissement.

La cuisine est équipée de certaines zones de refroidissement.

5.4 Installations sanitaires

5.4.1 Equipements sanitaires

Les lavabos, toilettes et éviers sont en porcelaine sanitaire et de type suspendu. Les urinoirs prévus sont de type sans eau.

Les armatures et la robinetterie sont de type „économiseur d'eau“.

5.4.2 Conduites pour eau chaude et froide

L'eau chaude des espaces cuisine, sport et piscine est fournie par un système de production d'eau chaude centralisé par zone.

Les lavabos des salles de classe ainsi que des espaces sanitaires sont uniquement équipés d'un raccordement d'eau froide.

5.4.3 Protection incendie

Des extincteurs CO₂ sont prévus dans les différents locaux électriques. Tous les autres secteurs sont équipés d'extincteurs en nombre suffisant suivant les normes et prescriptions en vigueur.

L'ensemble du complexe scolaire est équipé de colonnes sèches pour l'intervention des services d'urgence.

5.5 Installations techniques spéciales

5.5.1 Cuisine

Les équipements de cuisine sont prévus pour la restauration d'environ 400 élèves en deux services.

La configuration de la cuisine est faite selon les normes d'hygiène et les prescriptions en vigueur. Des dépôts et locaux frigorifiques appropriés sont prévus selon les types de produits alimentaires.

Le concept de déchets prévoit le triage des déchets humides et secs.

5.5.2 Technique piscine

Le chauffage de l'eau des bassins est assuré, en priorité, par des panneaux solaires thermiques et en supplément à partir de la centrale d'énergie.

L'eau est traitée via des installations de filtrage et de dosage.

*

6. AMENAGEMENTS EXTERIEURS

L'aménagement extérieur regroupe les zones suivantes

- la cour intérieure avec l'espace rétention
- le paysage autour de la Clerve
- l'accès à partir du côté sud, le parking et l'accès livraison cuisine
- le quai de bus
- l'accès à partir du côté nord

La cour intérieure est réalisée sur deux niveaux. En partie inférieure sont aménagés la cour de récréation, le terrain multisports et les espaces verts. Un préau, accessible depuis l'espace ouvert de la cafétéria, est disposé en dessous de la plate-forme de l'entrée principale se situant au niveau +1. Deux escaliers relient le rez-de-chaussée et le niveau 1 ainsi que le quai de bus. Le préau est équipé de surfaces de repos.

Les alentours du côté de la Clerve sont remodelés et comprennent des cheminements intégrés dans le paysage naturel.

Le parking situé du côté sud est réalisé sous forme d'un parking écologique, comprenant également un bassin de rétention d'eau pluviale.

*

FICHE FINANCIERE

DEVIS ESTIMATIF
(mars 2012, indice 707.11/octobre 2011)

Coût de la construction	41.833.000
Gros œuvre clos et fermé, y compris travaux préparatoires	23.505.600
Technique, y compris énergies renouvelables (~1 %)	8.053.700
Parachèvement	10.273.700
Coût complémentaire	15.905.000
Aménagement extérieur	4.395.000
Mesures anti-crues	3.410.000
Équipement mobiliers et spéciaux	6.245.000
Œuvre d'art (~1,5%)	618.000
Frais divers	1.237.000
Réserve pour imprévus	2.062.000
Honoraires	5.780.000
Coût total HTVA (EUR)	65.580.000
TVA 15%	9.837.000
Coût total TTC (EUR)	75.417.000
Coût total arrondi TTC (EUR)	75.450.000

*

**FICHE RECAPITULATIVE RELATIVE AUX COUTS DE CONSOMMATION
ET D'ENTRETIENS ANNUELS**

**(selon l'art. 79 du chap. 17 de la loi du 8 juin 1999 portant A)
sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)**

Frais de consommation	170.000
Energie thermique	50.000
Energie électrique	80.000
Eau/Canalisations	40.000
Frais d'entretien courant et de maintenance	790.000
Bâtiment (~1% du coût de construction hors techniques)	380.000
Installations techniques	290.000
Alentours	120.000
Provisions d'entretien préventif	1.155.000
Bâtiment (~2% du coût de construction hors techniques)	740.000
Installations techniques (~4,5% du coût des techniques)	415.000
Frais de fonctionnement supplémentaires	11.130.000
Frais personnel	10.084.000
Frais d'exploitation	1.046.000
Total frais TTC (EUR)	13.245.000

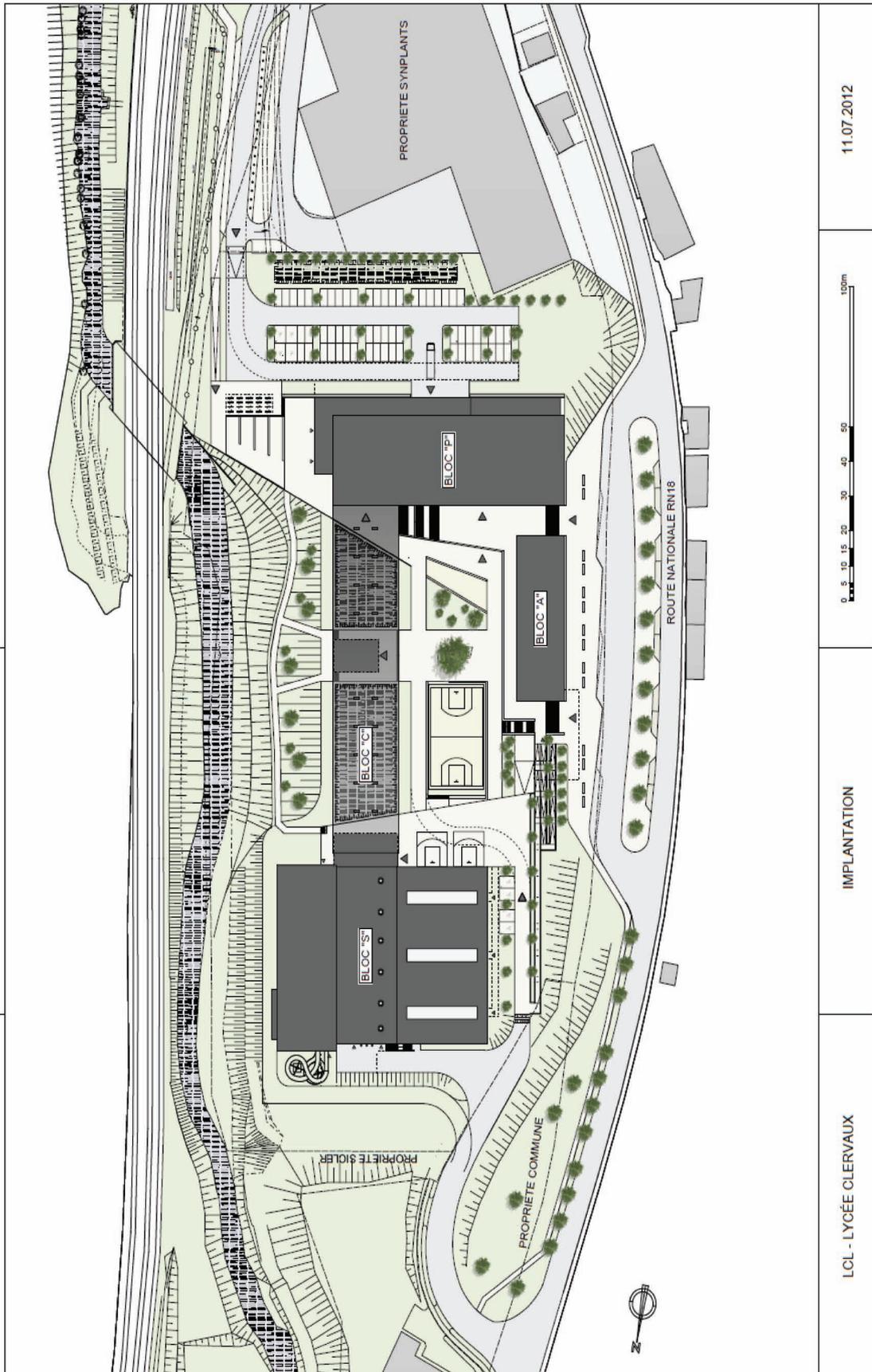
*

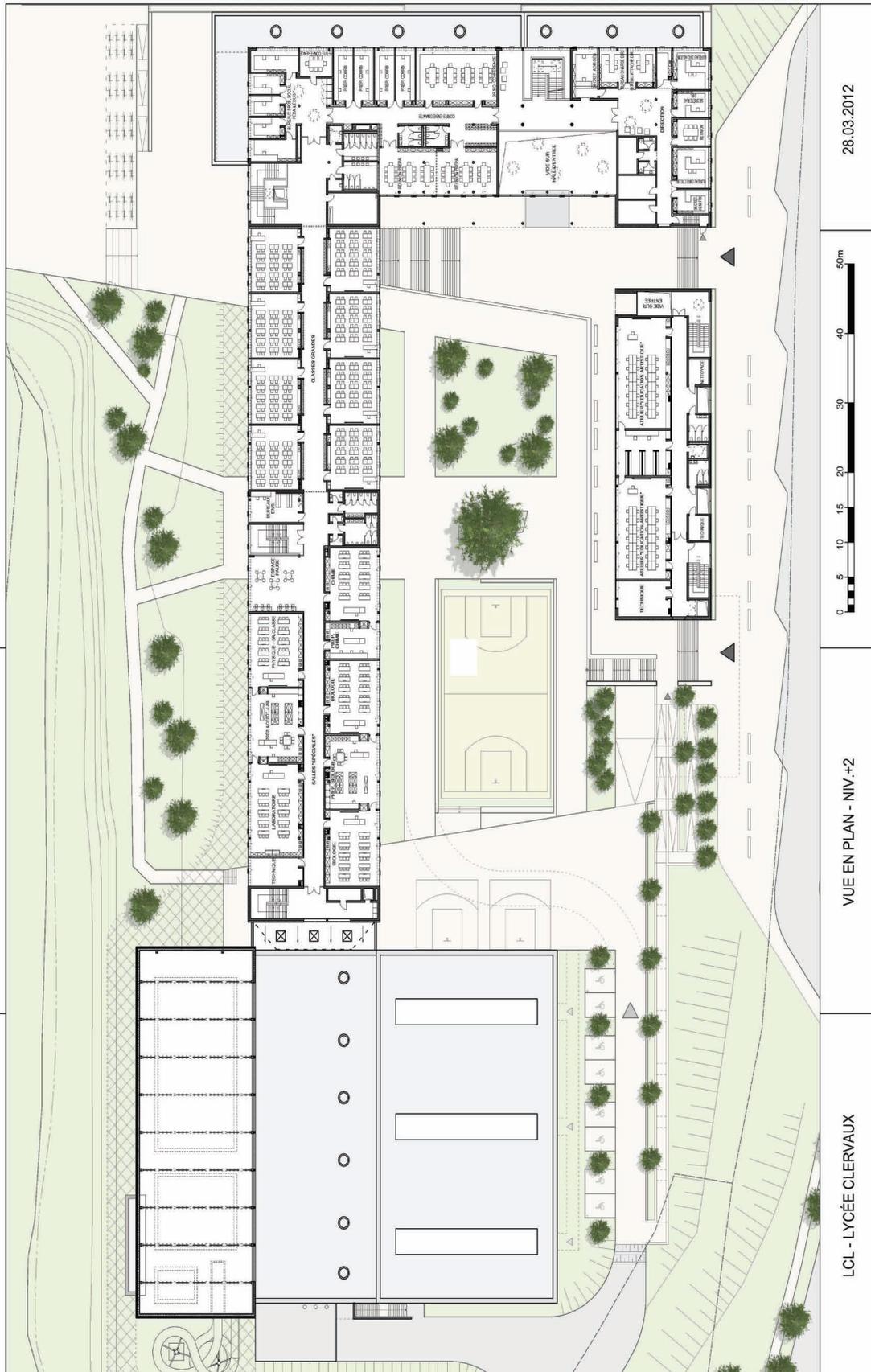
PLANS

Plan de situation
Plan d'implantation
Rez-de-chaussée
1er étage
2e étage
Façades
Coupes



SITUATION



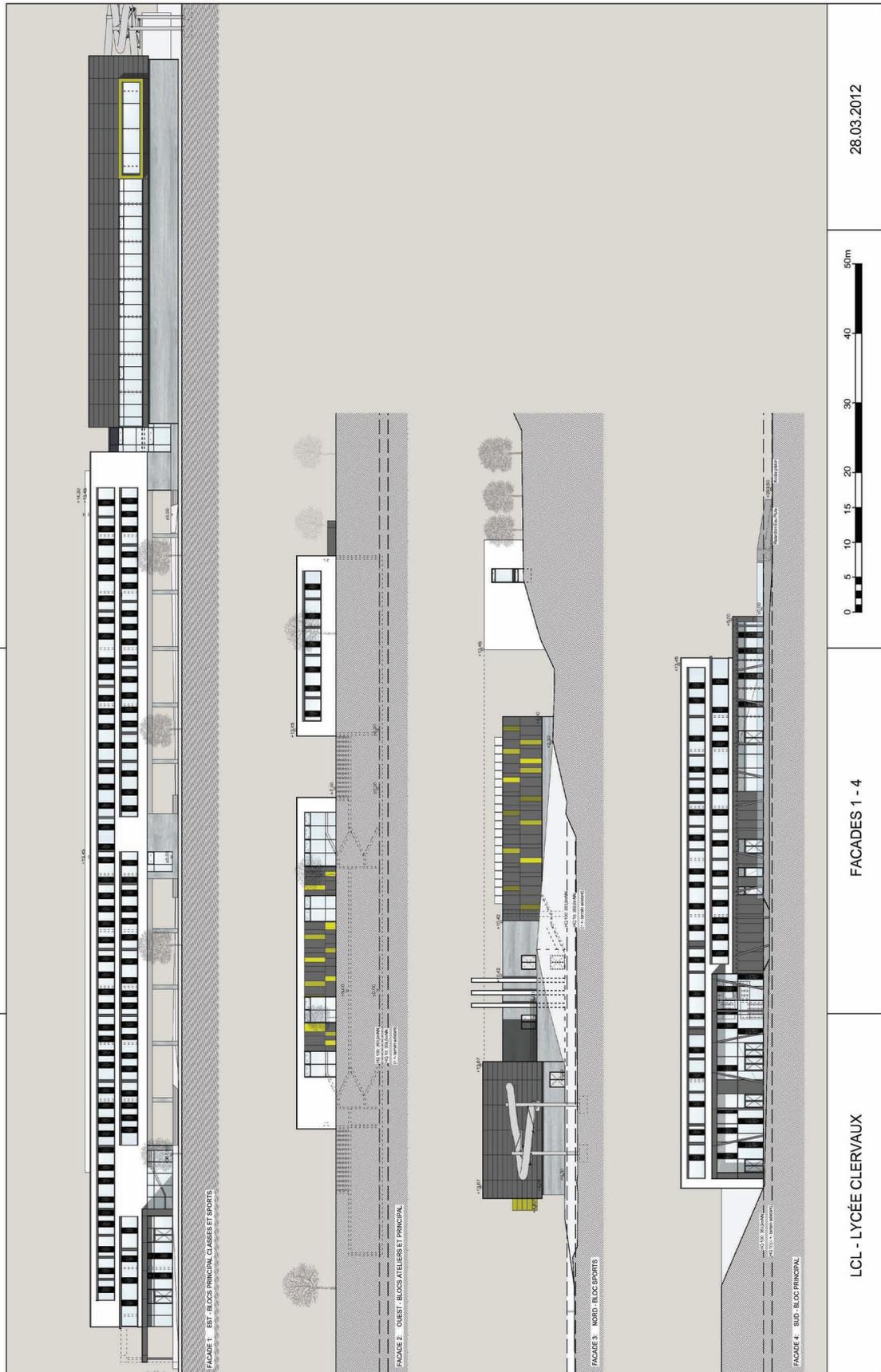


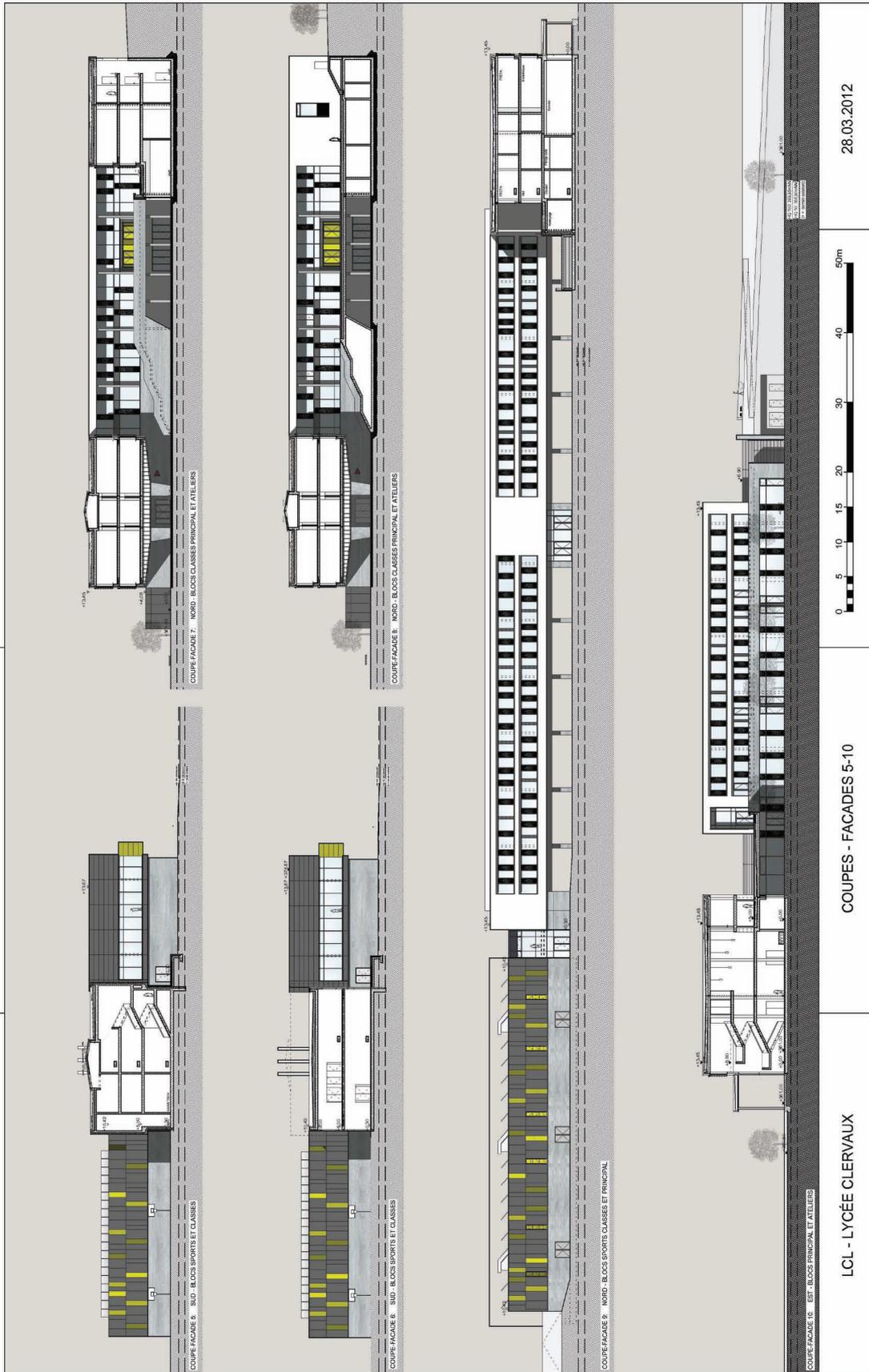
28.03.2012



VUE EN PLAN - NIV.+2

LCL - LYCÉE CLERVAUX





CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6488/01

N° 6488¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI**relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(13.11.2012)

Par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 16 août 2012, le Conseil d'Etat a été saisi du projet de loi sous rubrique qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, auquel étaient joints le dossier technique et les plans de construction de l'infrastructure projetée, ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact et une fiche récapitulative relative aux coûts de consommation et d'entretiens annuels. Si le Conseil d'Etat peut donner son accord de principe à considérer ce relevé, avec le devis estimatif annexé à l'exposé des motifs comme fiche financière telle que prévue par l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, il se pose des questions sur le bien-fondé de limiter l'intitulé de la fiche récapitulative précitée aux coûts de consommation et d'entretien annuels alors qu'elle renseigne également sur des frais de personnel et des frais d'exploitation supplémentaires.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

L'autorisation du législateur pour procéder à la construction du lycée 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 à cet effet par l'article 80 de la loi précitée du 8 juin 1999.

Le projet de construction d'un lycée à Clervaux répond aux orientations du programme directeur de l'aménagement du territoire et plus précisément du plan directeur sectoriel „Lycées“, approuvé par règlement grand-ducal du 25 novembre 2005. Il se range dans la lignée d'une régionalisation de l'armature des établissements d'enseignement secondaire pour assurer la décentralisation de l'offre scolaire et pour réagir à la pénurie croissante de capacités d'infrastructures scolaires au Grand-Duché.

Le canton de Clervaux, et notamment son extrémité nord, furent identifiés comme „vide scolaire le plus important du pays“ par le plan directeur sectoriel précité. La réalisation d'un lycée à Clervaux figure donc en toute logique parmi les projets d'établissements scolaires que le Gouvernement a décidé de construire en toute priorité pour parer l'insuffisance infrastructurelle „au pôle nord de l'espace scolaire“. La zone de recrutement d'élèves pour ce lycée telle qu'elle a été définie par le plan directeur sectoriel „Lycées“ englobe la commune fusionnée de Clervaux (avec les anciennes communes de Clervaux, Munshausen et Heinerscheid), les deux communes de Consthum et Hosingen (fusionnées entretemps avec la commune de Hoscheid pour former la nouvelle commune Parc Hosingen) ainsi que les communes de Troisvierges, Weiswampach, Wincrange et Kiischpelt tout en précisant que les deux dernières nommées sont affectées à deux zones d'inscription différentes, à savoir celle de Clervaux et celle de Wiltz.

L'exposé des motifs évoque également le lycée de Diekirch/Ettelbruck qui pourrait potentiellement élargir l'offre d'infrastructure scolaire, au moins pour les élèves habitant les communes de Wincrange, Kiischpelt et de l'ancienne commune de Hosingen. Et de conclure que ce sera probablement l'offre de transport en commun qui sera déterminante pour le choix des élèves.

Le Conseil d'Etat se demande dans cette optique s'il ne serait pas de mise de coordonner dès avant l'exécution du projet sous examen l'organisation des transports en commun en fonction de l'offre scolaire future, d'autant plus que le site du lycée projeté présente le grand privilège d'être directement connecté au réseau ferroviaire. En effet, le simple avantage relevé par les auteurs de l'exposé des motifs que „toutes les communes (localités) du canton de Clervaux sont reliées à la ville de Clervaux par les transports publics (trains et bus)“ risque de ne pas suffire à l'ambition d'atteindre deux objectifs importants du plan directeur sectoriel „Lycées“ (la réduction des distances pour les élèves ainsi que la réduction des besoins de déplacement et la promotion de l'utilisation des transports en commun) si cet avantage n'est pas doublé de mesures volontaristes en faveur d'une réduction du temps d'accessibilité du lycée projeté.

Les auteurs de l'exposé des motifs renseignent en détail sur l'évolution de la population scolaire dans les communes de la zone de recrutement du lycée à Clervaux à partir de l'année 2007. Ils projettent l'implantation du lycée sur une parcelle de 3,03 ha et estiment que cette surface est suffisante pour l'implantation d'un lycée de taille moyenne d'environ 800 élèves. Cette capacité d'accueil devrait suffire au vu du potentiel maximal pour la zone d'inscription prioritaire de Clervaux qui est évalué à 703 élèves, toujours dans l'optique que l'offre se limite au cycle inférieur de l'enseignement secondaire et de l'enseignement secondaire technique. Or, l'analyse n'est pas cohérente si on considère que le nombre potentiel d'élèves tous cycles confondus est estimé à 1.508 par le plan directeur sectoriel, même s'il s'agit là d'un chiffre maximal absolu, englobant les élèves fréquentant, le cas échéant, d'autres lycées.

En n'étant pas en possession de toutes les informations nécessaires pour se prononcer sur les possibilités d'un élargissement de l'infrastructure scolaire sur le site en question, le Conseil d'Etat se demande si les auteurs ont effectivement opté pour la création d'un lycée se limitant irrévocablement au cycle inférieur de l'enseignement secondaire et de l'enseignement secondaire technique. Dans l'affirmative, il donne à considérer qu'une telle décision continuera à exclure bon nombre d'élèves „d'une offre scolaire à proximité de leur domicile“. Dans cette hypothèse, des raisons évidentes tenant à une administration rationnelle de l'établissement plaident en faveur d'une solution faisant du nouveau lycée une annexe d'un autre établissement scolaire en place en vue de mieux gérer une offre scolaire tous cycles confondus, à l'instar de ce qui avait été décidé concernant le bâtiment de Mersch qui est annexé au Lycée classique de Diekirch. Il est évident qu'une telle approche pourra faciliter la transition des jeunes ayant accompli le cycle inférieur vers les cycles moyens ou supérieurs de leur ordre d'enseignement respectif. En outre, on pourra s'attendre à une réduction des coûts d'administration générale.

Un volet considérable de l'exposé des motifs est consacré à l'architecture et au génie civil documentés par ailleurs par plusieurs plans techniques. Cette partie comporte entre autres des détails sur la consistance de la façade et le choix des matériaux de construction ainsi que sur la conception du chauffage et des installations de ventilation et de climatisation. Le projet, quant à son niveau d'exécution et ses besoins en énergie comparables à ceux d'une maison à basse consommation énergétique, s'inscrit parfaitement dans la stratégie de l'Etat concernant la réalisation de bâtiments limitant les effets et les coûts de la consommation énergétique.

Le concept urbanistique prévoit la création de 4 ailes selon deux axes principaux, dont le bloc „Ateliers“ longe le quai d'autobus, le bloc „Est“ est implanté parallèlement à la rivière et au chemin de fer et les blocs dits „Principal“ et „Complexe sportif“ ferment la cour intérieure. Le grand parking situé devant le bloc principal est réservé aux enseignants et au personnel, ce qui met en valeur la visée des planificateurs d'orienter de manière conséquente les élèves vers l'utilisation des transports en commun.

Le Conseil d'Etat se félicite du choix des auteurs du projet en faveur de la synergie projetée concernant l'utilisation de la piscine qui sera construite pour les besoins du lycée, de l'école fondamentale de Reuler et du public. Cette approche fait d'ailleurs l'objet de l'article 6 de la convention en vue de la fusion des communes de Clervaux, de Heinerscheid et de Munshausen du 31 juillet 2008, signée par les représentants des communes prénommées ayant fusionné entretemps et l'Etat du Grand-Duché, représenté par son ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, son ministre des Travaux publics, son ministre des Sports, son ministre du Trésor et du Budget et sa secrétaire d'Etat à la Culture.

L'exposé des motifs reste muet quant aux titres de propriété et d'éventuels frais d'acquisition du terrain destiné à l'implantation du projet. Le Conseil d'Etat suppose dès lors que les terrains sont d'ores et déjà la propriété de l'Etat. Selon le devis reproduit à l'exposé des motifs, les coûts du projet s'élèvent

à 75.450.000 euros. Cette estimation correspond à la valeur 707,11 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2011. Le projet de loi renseigne encore sur l'imputation des dépenses à charge du Fonds d'investissements publics scolaires.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

Sans observation.

Article 2

Le Conseil d'Etat recommande de remplacer l'abréviation „EUR“ par le terme „euros“ qui est à insérer à la suite du montant exprimé en chiffres.

Article 3

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 13 novembre 2012.

Pour le Secrétaire général,

Le Secrétaire adjoint,

Yves MARCHI

Le Président,

Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6488/02

N° 6488²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(16.1.2013)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Lucien CLEMENT, Rapporteur; Mme Anne BRASSEUR, MM. Georges ENGEL, Fernand ETGEN, Mmes Marie-Josée FRANK, Josée LORSCHÉ, Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS, Marc SPAUTZ et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le 16 octobre 2012, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs, d'un programme de construction, d'une partie technique et d'une fiche financière.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 13 novembre 2012.

Lors d'une réunion du 21 novembre 2012, la Commission du Développement durable a désigné M. Lucien Clement comme Rapporteur du projet de loi.

En date du 20 décembre 2012, la Commission du Développement durable a examiné le projet de loi.

Au cours de sa réunion du 16 janvier 2013, la Commission du Développement durable a adopté le présent rapport.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objectifs et constats**

Les objectifs du Plan directeur sectoriel „Lycées“ prévoient la création de capacités scolaires suffisantes à moyen et à long terme, la décentralisation de l'offre scolaire, la régionalisation et l'augmentation de l'attractivité des lycées, l'optimisation des tailles des établissements, le développement du tissu urbain des régions et la promotion des transports en commun. L'espace scolaire national est découpé en quatre pôles d'enseignement (Centre, Nord, Sud, Est), limités par un groupement régional et fonctionnel.

Le canton de Clervaux représentant le vide scolaire le plus important du pays, avec un vide absolu dans l'extrémité nord de cette zone, la construction d'un lycée à Clervaux est nécessaire et justifiée. Un objectif parmi d'autres étant la réduction de la distance du trajet scolaire entre la commune de résidence des élèves et du lycée de proximité. Le nouveau lycée permet ainsi une meilleure accessibilité aux habitants de la zone en question.

Entre 2000 et 2011, une augmentation régulière des inscriptions scolaires a été observée et le total des élèves de l'enseignement secondaire est passé de 32.058 à 40.114, soit une augmentation de

8.056 élèves. Les causes en sont la croissance des naissances et du solde migratoire, ainsi que la prolongation de la durée obligatoire de la scolarisation.

La construction d'un lycée à Clervaux figurait plusieurs fois à l'ordre du jour au Conseil de Gouvernement, entre 2005 et 2006. Une étude réalisée en 2006 a par ailleurs fait ressortir le besoin d'un lycée dans cette région du pays. Les responsables politiques du pôle Nord soutiennent ce projet avec engagement. Le plan directeur sectoriel „Lycées“ a défini la zone de recrutement prioritaire avec les communes suivantes: Clervaux, Consthum, Heinerscheid, Hosingen, Munshausen, Troisvierges, Weiswampach, Wincrange et Kiischpelt.

L'évolution de la démographie de la zone de recrutement (toutes les communes) est croissante. La population compte 17.776 habitants en 2011. L'évolution de la population scolaire dans les communes de la zone Clervaux va dans le même sens, avec pourtant un faible recul observé en 2010 et une stagnation depuis. En l'an 2011, les inscriptions s'élevaient à 1.508 élèves, ce qui représente le potentiel maximal.

Toutes les communes du canton sont reliées à la ville de Clervaux par les transports publics (trains et/ou bus). L'avantage de l'emplacement du lycée à Clervaux est la connexion immédiate du site au réseau ferroviaire. La totalité de la surface de la parcelle est d'environ 3,03 ha, et la capacité d'accueil maximale du lycée est de 800 élèves. Ce nouveau lycée permet de délester les établissements scolaires de Wiltz et d'Ettelbruck.

2. L'offre scolaire du nouveau lycée

Toutes les formations sont offertes, en fonction des besoins, sauf certaines formations spéciales. Tout lycée doit offrir la division inférieure du secondaire, ainsi que les cycles inférieurs du lycée technique et du régime préparatoire.

Au total, 34 classes sont fonctionnelles, dont 26 pour les cycles inférieurs de l'EST (enseignement secondaire technique) et 8 pour la division inférieure de l'ES (enseignement secondaire). Plusieurs types de salles sont prévus, des salles de classe à 60 m² et 70 m², des ateliers artistique, de musique et polyvalent, des salles de biologie, de géographie, d'histoire, d'informatique, de chimie et de physique, ainsi que des salles de sport et une piscine.

Le Ministre de l'Education nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports a élaboré une standardisation des programmes de construction. Il s'agit d'aménager de manière optimale les différents types de salles de classe, ainsi que les équipements et les connexions indispensables. Plusieurs structures ont été conçues pour organiser l'enceinte scolaire: une structure d'enseignement est prévue pour les différents modules proposés (salles de classe, informatique, ateliers, etc.), une structure d'administration pour la direction, le secrétariat, la salle de conférence, etc., une structure d'accueil pour la restauration, la bibliothèque, le séjour, etc., des infrastructures sportives incluant la piscine et les salles et terrains de sport, ainsi que des aménagements extérieurs pour la cour de récréation, le préau couvert, les quais de bus, l'espace vert, le parking pour véhicules et vélos, etc.

3. Implantation et architecture

Le terrain se situe au quartier nord de la ville de Clervaux sur l'ancien site industriel de l'entreprise CTI Systems, au fond d'une vallée. L'emplacement est limité à l'est et l'ouest par les versants de collines accentués, la vallée s'ouvrant sur le nord et le sud. Le terrain est bordé du côté est par la rivière Clerve et les rails des chemins de fer, et se trouve à proximité de la gare de Clervaux. La route nationale N18 longe le site sur son flanc ouest, et le terrain des anciens halls industriels de la coopérative Synplants est emplanté au sud. Les anciens bâtiments du CTI ont été démolis récemment. Il reste un assainissement plus poussé mais ponctuel à effectuer sur une partie du terrain, à la charge de l'Etat. Le site, classé en tant que „zone des bâtiments publics“, présente une surface d'environ 3,03 ha et est enregistré au numéro cadastral 687/2922. Les parcelles avoisinantes appartiennent à la commune, à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois et aux syndicats Sicler, Synplants, ainsi qu'à l'Administration des ponts et chaussées. Le terrain présente un certain risque d'inondation et les mesures de prévention ont été prises en compte par des études.

L'aménagement d'un quai de bus in situ est programmé, tout comme une piscine à double fonction (scolaire et publique), équipée d'un parking avec une capacité de 68 véhicules et un accès de livraison.

Le concept d'un site doté d'une identité propre, avec une bonne intégration dans son environnement naturel et urbanistique, est élaboré. Un chemin piétonnier relie le lycée à la gare de Clervaux et crée un accès facile aux bâtiments et aux infrastructures. Le tout est également conçu de manière fonctionnelle. Le matériel de construction et d'exploitation est choisi en fonction de critères de qualité tels que la résistance à l'usure, la durabilité, l'entretien facile, écologique, et la conformité au concept énergétique. A propos de l'énergie, la stratégie de l'Etat sur la construction durable est soigneusement mise en pratique. Une étude informe sur une consommation annuelle totale estimée à moins de 60 kW/m², avec un besoin annuel inférieur à 30 kW/m² hors piscine. Cette dernière consomme 600.000 kWh/a, soit deux tiers de la consommation totale. Des panneaux solaires thermiques sont intégrés pour chauffer l'eau entre autres. Il est également prévu un système de récupération de l'eau résiduaire et pluviale pour notamment les sanitaires. Enfin, les principes de développement durable sont respectés. En ce qui concerne l'éclairage, le matériel utilisé est de haute qualité moderne et écologique (détecteur de temporisation permettant l'extinction automatique en cas d'oubli). Le système de ventilation est équipé d'un moyen de récupération thermique. Seuls les salles informatiques, le local serveur et la loge conciergerie sont dotés d'une installation de refroidissement.

Le restaurant a une capacité de restauration pour environ 400 élèves et ce en deux services. Les déchets sont triés en déchets humides et secs. L'aménagement extérieur prévoit une cour intérieure avec un espace de rétention, un paysage autour de la rivière, un accès à partir du côté sud (parking et livraison), un quai de bus et un accès à partir du côté nord.

Pour le détail de ces infrastructures, il est renvoyé à l'exposé des motifs.

4. Volet financier

Selon les indications du devis estimatif du mois de mars 2012, les coûts de construction et les coûts complémentaires liés à la construction du nouveau lycée à Clervaux s'élèvent à la somme de 75.450.000 euros TTC. A noter que pour le hall sportif, ces coûts avoisinent les 6.200.000 euros TTC. Les frais de consommation et d'entretien annuel sont estimés à 13.245.000 euros par an.

*

III. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat approuve l'objectif de la construction du lycée pour décentraliser l'offre scolaire et pour réagir à la pénurie croissante de capacités d'infrastructures scolaires, surtout dans les régions extrêmes au nord du pays. Il salue également les choix faits à propos de l'architecture, du concept urbanistique, du matériel de construction et de la synergie concernant l'utilisation de la piscine du nouveau lycée.

Il propose en outre une coordination dès avant l'exécution du projet sous examen de l'organisation des transports en commun en fonction de l'offre scolaire future, d'autant plus que le site du lycée possède le grand avantage d'être directement connecté au réseau ferroviaire.

Si l'on considère que le nombre potentiel d'élèves tous cycles confondus est estimé à 1.508 par le plan directeur sectoriel „Lycées“, l'analyse du projet de loi s'avère, selon la Haute Corporation, incohérente, puisqu'elle estime une capacité d'implantation d'environ 800 élèves pour les cycles inférieurs. Le Conseil d'Etat se demande en effet si les auteurs du projet de loi ont agi dans l'option d'un lycée se limitant de manière irrévocable aux cycles inférieurs de l'ES et EST. En tel cas, cela laisse à croire qu'un bon nombre d'élèves continueront d'être exclus d'une „offre scolaire à proximité de leur domicile“. Une rationalisation de l'administration, ainsi qu'une réduction des coûts administratifs pourraient être obtenues en favorisant une solution faisant du nouveau lycée une annexe d'un autre établissement scolaire en place, comme c'était le cas du bâtiment de Mersch qui fut annexé au Lycée classique de Diekirch.

Enfin, le Conseil d'Etat remarque que les auteurs du projet de loi n'évoquent pas les „titres de propriété et d'éventuels frais d'acquisition du terrain“, ce qui laisse supposer que les terrains se trouvent déjà en possession de l'Etat.

Dans son examen des articles, le Conseil d'Etat soulève dans l'article 2 qu'il y a lieu de remplacer l'abréviation „EUR“ par le terme „euros“ inséré à la suite du montant exprimé en chiffres.

La Commission parlementaire marque son accord avec cette proposition du Conseil d'Etat.

IV. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Les points suivants des travaux de la commission parlementaire sont à retenir:

Comme le projet de loi sous rubrique sera évacué au début de l'année 2013, il est probable que les travaux de construction du lycée puissent être entamés vers la mi-2014. Le cas échéant et, dans le meilleur des cas, la construction serait achevée fin 2017.

Le futur lycée se trouve dans une zone présentant un certain risque d'inondation. En conséquence et afin d'éviter tout problème en la matière, l'ensemble du complexe scolaire sera implanté à des niveaux supérieurs à la crue centennale.

En ce qui concerne la taille du futur lycée, les responsables de l'Administration des bâtiments publics précisent que des possibilités d'extension ont été analysées dès la phase de planification initiale. Dans ce même contexte, il est à noter que l'Etat s'est récemment porté acquéreur de la parcelle avoisinante qui appartenait à la société Synplants. Le terrain est par ailleurs classé en zone des bâtiments publics.

Les terrains sur lesquels sera construit le lycée de Clervaux appartiennent à l'Etat, qui les a achetés en 2007 à une entreprise privée. Récemment, les anciens bâtiments industriels de l'entreprise ont été démolis et les mesures de décontamination du site ont été achevées. Il reste cependant, à charge de l'Etat, un assainissement plus poussé mais toutefois ponctuel à effectuer, d'une partie du terrain se situant à l'intérieur de l'enceinte de l'ancien hall industriel, ainsi que des terrains non concernés par les mesures de décontamination en rapport avec la cessation d'activité de l'entreprise en question.

Le futur lycée aura une performance énergétique de classe A. Pour ce qui est l'efficacité énergétique thermique, sa performance se situera dans la classe C. En effet, le système de calcul pénalise notamment les solutions basées sur la ventilation naturelle. Pour garantir une température intérieure agréable et une bonne qualité de l'air, les différents locaux du lycée seront ventilés naturellement par des ouvrants motorisés, auxquels se rajouteront des ouvrants manuels. De manière générale, les ouvrants seront activés automatiquement pendant les pauses et en saison estivale pendant la nuit pour le refroidissement nocturne. Certains espaces et locaux, tels que la piscine, la cuisine et les locaux sans fenêtres, seront équipés d'une ventilation mécanique avec récupération de chaleur. Le hall sportif, les salles de classes spéciales et la salle polyvalente seront ventilés par une combinaison de ventilation mécanique et d'ouvrants de fenêtres motorisés.

La piscine sera ouverte au public et aura donc également une vocation de piscine „loisirs“. Dans ce contexte et afin de régler tous les détails pratiques, une convention devra être signée entre l'Etat et la commune de Clervaux.

Des panneaux solaires thermiques viennent compléter la production de chaleur. Le chauffage de l'eau des bassins de la piscine sera notamment en partie assuré par ces panneaux solaires thermiques. L'emplacement définitif des panneaux n'a pas encore été décidé alors que les toits de la piscine et du hall sportif seront construits de telle manière à pouvoir accueillir au besoin des panneaux solaires thermiques ou des panneaux photovoltaïques supplémentaires.

La production de chaleur sera en outre assurée par des chaudières à bois. Les responsables de l'Administration des bâtiments publics informent que les deux variantes, à savoir les copeaux de bois et les granulés de bois (pellets), ont été analysées et que les copeaux de bois semblent mieux adaptés à de plus grandes installations. Aucune décision définitive n'a cependant encore été prise en la matière.

La proximité directe de la gare, située à une centaine de mètres du futur lycée constitue évidemment un grand avantage. A noter qu'un chemin piétonnier sécurisé reliera le lycée à la gare de Clervaux.

Au cours des discussions, l'idée a été avancée de mettre en place un concept global de mobilité douce afin que les élèves puissent se rendre au futur lycée à vélo à partir du centre de Clervaux.

La critique du Conseil d'Etat concernant la limitation de l'offre au cycle inférieur de l'enseignement secondaire et de l'enseignement secondaire technique n'est pas justifiée étant donné que l'offre du lycée pourra être élargie aux élèves des classes supérieures en fonction de l'évolution démographique, et cela par le biais d'une simple formalité prévoyant l'extension de la base légale définissant le lycée.

Quant au projet pédagogique du lycée, le Ministère de l'Education nationale a souhaité que l'encadrement des élèves soit assuré pendant toute la journée de 8h00 à 18h00.

Finalement il y a lieu de retenir que le futur lycée de Clervaux sera totalement indépendant et ne constituera pas l'annexe d'un autre lycée.

*

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
relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux**

Art. 1. Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction d'un lycée à Clervaux.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 75.450.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 707,11 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 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.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics scolaires.

Luxembourg, le 16 janvier 2013,

Le Rapporteur,
Lucien CLEMENT

Le Président,
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6488

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 30/01/2013 18:18:10
 Scrutin: 5
 Vote: PL 6488 Lycée Clervaux
 Description: Projet de loi 6488

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

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procuration:	12	0	0	12
Total:	60	0	0	60

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

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

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. Scheuer Ben)
M. Lux Lucien	Oui	(Mme Dall'Agnol Claud)	Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuer Ben	Oui	
M. Schreiner Roland	Oui				

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

Indépendants					
M. Colombera Jean	Oui		M. Henckes Jacques-Yve	Oui	

ADR					
M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	

déi Lénk					
M. Urbany Serge	Oui				

Le Président:



Le Secrétaire général:



Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 30/01/2013 18:18:10
Scrutin: 5
Vote: PL 6488 Lycée Clervaux
Description: Projet de loi 6488

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

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procuration:	12	0	0	12
Total:	60	0	0	60

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

Le Président:

Le Secrétaire général:



6488/03

N° 6488³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

* * *

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

(5.2.2013)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 31 janvier 2013 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 30 janvier 2013 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 13 novembre 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 5 février 2013.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 16 janvier 2013 (10h30)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 20 décembre 2012
2. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 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
- Présentation et adoption d'une série d'amendements parlementaires
4. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes (remplaçant M. Marc Spautz), Mme Lydia Mutsch, 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, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, M. Alain Reinert, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 20 décembre 2012

Le projet de procès-verbal de la réunion du 20 décembre 2012 est adopté.

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

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. Quelques modifications purement rédactionnelles sont apportées à la version initiale du texte.

Suite à l'exposé de Monsieur le Rapporteur et à un bref échange de vues, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui retiennent le modèle n°1 de temps de parole pour les débats en séance plénière.

3. 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 examinent le projet de lettre d'amendement dans sa version publiée le 10 janvier 2013 (courrier électronique n°118916). Cette version résulte des décisions prises au cours des réunions des 24 octobre (10h30 et 14h00), 8 novembre, 26 novembre et 10 décembre 2012.

Les responsables du Ministère expriment le souhait de réexaminer le libellé des paragraphes (7) et (8) de l'article 19 du projet de loi. Pour mémoire, au cours de la réunion du 10 décembre dernier, il a été convenu de donner la teneur suivante à ces deux paragraphes :

« (7) A partir du jour où le projet d'un plan directeur sectoriel est déposé à la maison communale, conformément à l'article 9, tout changement de destination du sol, tout morcellement des terrains, toute construction ou réparation confortatives, ainsi que tous les travaux généralement quelconques sont interdits, en tant que ces changements, morcellements, réparations ou travaux seraient contraires aux prescriptions du projet de plan. Cette interdiction tombe si le plan n'est pas déclaré obligatoire dans les cinq années à partir du dépôt susmentionné. Les servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.

Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions.

(8) Le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions décide si les travaux envisagés ou entrepris sont conformes aux servitudes visées au paragraphe (7).

Les décisions sont notifiées aux intéressés par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception. Copie en sera donnée à la commune intéressée. Dans les trois mois de la notification de la décision, les intéressés peuvent former un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

De l'avis de Monsieur le Ministre, le libellé de ces deux paragraphes pose problème et doit être rediscuté.

*

Le paragraphe (7) établit le principe selon lequel il est interdit d'autoriser toute construction qui serait contraire aux prescriptions d'un projet de plan directeur sectoriel à partir du moment où ledit projet de plan est déposé à la maison communale jusqu'au moment où le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal. De l'avis de Monsieur le Ministre, le libellé actuel du paragraphe (7) pose cependant problème en ce sens qu'il ne couvre pas la période entre le moment où le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal et le moment où il est effectivement transposé dans le plan d'aménagement général ou dans le plan d'aménagement particulier d'une commune. Afin de s'assurer qu'aucune construction ne puisse être autorisée pendant cette période, Monsieur le Ministre propose de compléter le paragraphe (7) et de le libeller comme suit :

*« (7) A partir du jour où le projet d'un plan directeur sectoriel est déposé à la maison communale, conformément à l'article 9, tout changement de destination du sol, tout morcellement des terrains, toute construction ou réparation confortatives, ainsi que tous les travaux généralement quelconques sont interdits, en tant que ces changements, morcellements, réparations ou travaux seraient contraires aux prescriptions du projet de plan **ou du plan déclaré obligatoire par règlement grand-ducal, sauf si le projet de plan ou le plan déclaré obligatoire en dispose autrement.** Cette interdiction tombe si le plan n'est pas déclaré obligatoire dans les cinq années à partir du dépôt susmentionné. Les servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.*

Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions. »

La commission parlementaire exprime certains doutes quant à la proposition de Monsieur le Ministre :

- un membre de la Commission estime qu'un tel ajout n'est pas du tout anodin et aurait pour conséquence potentielle de soumettre le bourgmestre à des sanctions pénales. En effet, pour modifier le plan d'aménagement général de sa commune, le bourgmestre est tributaire d'une procédure d'adoption par le conseil communal. Or, l'ajout proposé par le Ministère doit être appréhendé ensemble avec l'article 25, paragraphe (1) du projet de loi qui dispose que « *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* ». Cela signifie qu'un bourgmestre qui, pour une raison ou pour une autre ne parvient pas à recueillir la majorité pour transposer les orientations du programme directeur, les prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou les dispositions d'un plan d'occupation du sol dans son plan d'aménagement général, en est pénalement responsable ;

- un autre membre de la Commission est d'avis que le souci exprimé par Monsieur le Ministre n'est pas fondé, étant donné que le texte actuel du projet de loi prévoit d'ores et déjà qu'il est interdit d'autoriser toute construction contraire aux prescriptions d'un projet de plan directeur sectoriel à partir du moment où ledit projet de plan est déposé à la maison communale. Selon lui, cette interdiction couvre *a fortiori* également la période postérieure au moment où le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal. Monsieur le Ministre réagit à cette intervention en rappelant que la teneur d'un projet de plan directeur sectoriel n'est pas nécessairement la même que celle du plan définitif, étant donné que la procédure prévue implique que des changements puissent y être apportés. Or, le texte actuel ne couvre que la phase du projet de plan. Dès lors, lorsque le projet de plan est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal, le texte ne s'applique théoriquement plus.

Après un bref échange de vues et dans un souci de compromis, il est finalement décidé de ne pas retenir le libellé proposé par le Ministère, mais de procéder aux modifications suivantes :

- au paragraphe (7) de l'article 19, l'expression « du plan ou » est ajoutée à deux occurrences et ledit paragraphe aura la teneur suivante :
*« (7) A partir du jour où le projet d'un plan directeur sectoriel est déposé à la maison communale, conformément à l'article 9, tout changement de destination du sol, tout morcellement des terrains, toute construction ou réparation confortatives, ainsi que tous les travaux généralement quelconques sont interdits, en tant que ces changements, morcellements, réparations ou travaux seraient contraires aux prescriptions du plan ou projet de plan. Cette interdiction tombe si le plan n'est pas déclaré obligatoire dans les cinq années à partir du dépôt susmentionné. Les servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.
Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan. »*
- au paragraphe (1) de l'article 25, l'expression « des orientations du programme directeur » est biffée, car trop vague et sujette à des divergences potentielles d'interprétation. En conséquence, ce paragraphe se lira comme suit :
« (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. »

*

Le paragraphe (8) concerne la vérification de la conformité des travaux envisagés ou entrepris aux dispositions du plan ou projet de plan directeur sectoriel. Pour rappel, au cours de la réunion du 26 novembre 2012, il avait été décidé, sur proposition des responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, de charger le Ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions de vérifier la conformité de ces travaux. Depuis lors, les responsables gouvernementaux se sont cependant rendu compte des difficultés d'applicabilité pratique qu'une telle décision allait engendrer ; ils sont arrivés à la conclusion que le libellé initialement retenu risquait de provoquer un blocage important de l'activité de construction dans le pays, en ce sens que le Ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions devrait concrètement faire face à des centaines de demandes de vérification de la conformité des autorisations de bâtir.

Il est donc décidé de reconsidérer la teneur du paragraphe (8). Dans ce contexte, deux options sont envisagées :

- la première option est de purement et simplement biffer le paragraphe (8). En effet, de l'avis de plusieurs intervenants, ce paragraphe est superfétatoire car, grâce à la technique informatique et à la cartographie disponibles, il ne devrait pas être compliqué pour un bourgmestre de s'assurer de la conformité d'une autorisation de construire aux dispositions du plan ou projet de plan directeur sectoriel. Le cas échéant et s'il éprouve un quelconque doute quant à sa décision, le bourgmestre pourra de toute façon s'enquérir auprès du Ministère pour recevoir un avis, sans que cette demande d'informations ne nécessite un paragraphe *ad hoc* dans le texte de loi ;
- d'autres intervenants plaident pour maintenir, en l'amendant, le paragraphe (8). Ils proposent de charger le Ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions de vérifier, sur demande de la commune, la conformité de ces travaux. C'est en effet le Ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions qui est le plus à même de fournir les informations cartographiques nécessaires à la commune. D'une part, pour se sécuriser par rapport aux risques de sanctions pénales encourues et, d'autre part, en cas d'hésitation quant à l'interprétation à donner à la cartographie, les responsables communaux qui le souhaitent doivent pouvoir bénéficier d'un support logistique de la part du Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Le cas échéant, elles obtiendraient une information certifiée et pourraient s'y référer en cas de besoin. Le nouveau libellé du paragraphe (8) pourrait, dans ce contexte, être le suivant :
« (8) Le ministre informe, sur demande de la commune, si les travaux envisagés ou entrepris se situent à l'intérieur d'un zonage grevé d'une servitude visée au paragraphe qui précède.
Les décisions sont notifiées aux intéressés par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception. »

Suite à un bref échange de vues, il est finalement décidé de biffer le paragraphe (8) de l'article 19. Parallèlement, le Ministère se chargera de rédiger une circulaire à destination des communes afin de les informer que le département de l'Aménagement du territoire se tient à leur entière disposition en cas de besoin.

*

Il est en outre procédé à quelques modifications mineures et purement rédactionnelles.

Les membres de la commission parlementaire adoptent ensuite le projet de lettre d'amendement tel qu'il est repris en annexe du présent procès-verbal. Ce courrier sera envoyé au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

Luxembourg, le 28 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

Lettre d'amendement au projet de loi concernant l'aménagement du territoire et modifiant :

- 1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;**
- 2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;**
- 3. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ;**
- 4. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain**

Remarques préliminaires

La Commission du Développement durable a décidé, conformément à l'approche préconisée par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, de procéder à la réécriture intégrale du projet de loi sous rubrique. Pour rappel, dans l'avis complémentaire précité, la Haute Corporation avait constaté que 21 articles sur les 28 que comporte la loi de 1999 subiront des changements en plus de l'ajout de trois articles nouveaux et de la suppression de deux articles. Elle s'était donc demandé s'il ne serait pas plus judicieux d'abroger purement et simplement la loi de 1999 et de la remplacer par une loi totalement nouvelle intégrant tant les articles à modifier que ceux que la commission parlementaire entend laisser en l'état.

Le nouveau texte proposé par la Commission comporte donc les innovations proposées par le projet de loi, les dispositions laissées en l'état, ainsi que des dispositions modificatives, abrogatoires et transitoires.

Sur le plan de la procédure législative et pour parvenir à cette fin, la commission parlementaire propose un amendement unique consistant dans le remplacement du texte coordonné et amendé (version du 25 juin 2012, doc. parl. 6124¹⁰). Le nouveau texte figure ci-après en tant qu'amendement unique. Dans la suite, la Commission du Développement durable procède de manière détaillée au commentaire des articles nouveaux en indiquant l'évolution du texte depuis le projet de loi initial, en mettant notamment en évidence les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission (qui sont soulignées), ainsi que les modifications proposées par le nouveau train d'amendements parlementaires (qui sont soulignées et en gras).

La commission parlementaire souhaite encore rendre le Conseil d'Etat attentif au fait que l'agencement des articles modificatifs a été légèrement modifié par rapport à la version soumise au Conseil d'Etat en date du 25 juin 2012, étant donné que le traité de légistique formelle de M. Marc Besch conseille (page 83) « *de faire suivre les modifications à plusieurs actes dans l'ordre chronologique de ceux-ci, en commençant par le plus ancien* ».

Pour finir et concernant les références à la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire appelée à remplacer la loi de 1999, la Commission du Développement durable précise qu'elle a décidé de faire l'économie d'amendements y afférents, puisque, dans un avis précédent¹, le Conseil d'Etat avait estimé que « *Etant donné que les références sont dynamiques, c'est-à-dire modifiées de manière implicite du fait même de l'entrée en vigueur de nouveaux textes, elles n'ont pas besoin d'être adaptées explicitement lorsque l'acte*

¹ Avis complémentaire du Conseil d'Etat concernant le projet de loi devenu la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets (doc. parl. 6288⁸).

auquel elles se réfèrent est remplacé, à condition bien évidemment qu'elles continuent de garder leur pertinence et trouvent un corollaire dans le texte du nouvel acte ».

*

Amendement unique

Le projet de loi, appelé à remplacer la loi modifiée du 21 mai 1999 dans son intégralité, aura dorénavant la teneur suivante :

Projet de loi concernant l'aménagement du territoire et modifiant :

- 1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;**
- 2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;**
- 3. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ;**
- 4. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain**

CHAPITRE I : DEFINITIONS, OBJECTIFS ET MOYENS

Art. 1.

(1) *L'aménagement du territoire organise le territoire national et en assure le développement en respectant les particularités et les ressources propres des diverses régions qui le composent. Il a pour objectif d'assurer aux habitants du pays des conditions de vie optimales par une mise en valeur harmonieuse et un développement durable de ses régions en valorisant leurs ressources respectives et en maintenant un équilibre structurel et économique entre elles.*

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

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

(a) à la valorisation optimale des ressources économiques et humaines;

(b) à la gestion responsable de l'environnement, en général, et des ressources naturelles et énergétiques, en particulier;

(c) au développement harmonieux des structures urbaines et rurales, y compris l'habitat et les réseaux de communication et d'approvisionnement, dans le respect du patrimoine culturel et naturel;

(d) à la mise en œuvre de la contribution nationale à la politique transfrontalière et interrégionale et

(e) à la protection de la population et des biens contre les risques naturels ainsi que les nuisances environnementales.

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

Art. 2.

(1) *Sans préjudice des attributions organiques d'autres départements ministériels, le ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, appelé par la suite «le ministre», est chargé de l'exécution des dispositions de la présente loi. A cet effet, il reçoit communication de tous les dossiers, documents et renseignements nécessaires à l'accomplissement de sa*

mission de la part des départements ministériels et des services généraux qui en dépendent sans pouvoir pour autant entraver la marche de leurs activités.

(2) Le ministre participe à la programmation et à la définition des lieux d'implantation des projets d'envergure ~~intercommunale~~, régionale, nationale ou transfrontalière réalisés dans le cadre des investissements publics et il examine tous les propositions et projets initiés par les autres membres du Gouvernement pour autant que la réalisation de ces propositions et projets soit susceptible d'avoir une répercussion directe sur les objectifs de l'aménagement du territoire définis à l'article 1^{er}.

A cet effet les départements ministériels, les administrations publiques qui en dépendent ainsi que les administrations communales informent le ministre de tous les projets et études ayant trait aux objectifs de la présente loi et d'envergure ~~intercommunale~~, régionale, nationale ou encore transfrontalière, notamment ceux ayant un impact sur l'utilisation du sol et de l'espace et sur l'équilibre régional et interrégional, et lui fournissent tous les documents y afférents, y compris ceux de nature législative et réglementaire.

Le ministre peut solliciter auprès des autres membres du Gouvernement et auprès des administrations placées sous leur autorité d'être associé à l'élaboration des propositions et projets visés par le présent paragraphe.

(3) Le ministre coordonne les moyens d'aménagement définis à l'article 4, qui sont à mettre en œuvre en vue des mesures à prendre ou des décisions à proposer au Gouvernement. En cas de désaccord avec un autre membre du Gouvernement sur la mise en œuvre de la politique de l'aménagement du territoire et des instruments afférents, le ministre établit un rapport circonstancié sur l'objet du désaccord et sur les divergences de vue et en réfère au Gouvernement qui en décide.

(4) Le ministre est assisté d'un Conseil supérieur de l'aménagement du territoire, appelé par la suite «Conseil supérieur».

Art. 3.

Le territoire national peut être subdivisé en un nombre limité de régions d'aménagement définies dans le programme directeur, qui en désigne également les centres de développement et d'attraction respectifs.

Le ministre peut, suite à l'accord du Gouvernement en conseil, conclure pour compte de l'Etat avec plusieurs communes contiguës ou avec des communes membres d'un parc naturel des conventions visant un développement territorial intégré, coordonné et durable.

Le ministre accompagne techniquement et financièrement la mise en œuvre des conventions précitées.

Art. 4.

(1) La politique d'aménagement à mettre en œuvre par le Gouvernement dans l'intérêt des objectifs visés à l'article 1^{er} de la présente loi concerne principalement:

- les mesures ayant trait à l'occupation du sol y compris les plans d'aménagement communaux et celles résultant de l'application de la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles;
- les investissements publics dans les domaines suivants: zones d'activités économiques, voies de communication, approvisionnement en eau et en énergie, évacuation et traitement des déchets solides et liquides, zones et équipements de loisirs et de tourisme, immeubles et équipements administratifs, scolaires, socioculturels, militaires, hospitaliers, sanitaires, sportifs ainsi que logements ;
- toute infrastructure et tout équipement ayant un impact majeur sur l'aménagement du territoire, l'utilisation du sol ou l'équilibre interrégional.

(2) Les moyens à mettre en œuvre par le ministre pour l'exécution de la politique d'aménagement du territoire du Gouvernement sont notamment:

- le programme directeur d'aménagement du territoire;
- les plans directeurs sectoriels ;
- les plans d'occupation du sol ;
- les conventions entre l'Etat et des communes conclues au terme de l'article 3.

(3) Le ministre fait périodiquement, et au moins tous les trois ans, au nom du Gouvernement rapport à la Chambre des députés sur la situation en matière d'aménagement du territoire.

(4) Lors de la détermination des objectifs en matière d'aménagement du territoire, le Gouvernement collabore avec les Etats et les régions voisins en vue de coordonner les politiques d'aménagement respectives. La mise en œuvre de cette politique se fera principalement au niveau intercommunal transfrontalier.

CHAPITRE II : PROGRAMME DIRECTEUR D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Art. 5.

(1) Le programme directeur d'aménagement du territoire, appelé par la suite «le programme directeur», assure l'intégration et la coordination des politiques sectorielles ayant un impact sur l'aménagement du territoire dans le cadre des objectifs prévus à l'article 1^{er}. Le programme directeur peut être complété par une partie graphique.

(2) Le programme directeur arrête les orientations et les objectifs du Gouvernement en ce qui concerne le développement durable du cadre de vie de la population, la valorisation des ressources humaines et naturelles, le développement des activités économiques, ainsi que les mesures à prendre en vue de leur réalisation.

Art. 6.

(1) Le programme directeur est élaboré sur décision du Gouvernement.

(2) Le projet de programme directeur est élaboré par le ministre en collaboration avec un groupe de travail dont la composition, l'organisation et le fonctionnement sont arrêtés par règlement grand-ducal. Le projet de programme directeur est transmis aux communes et au Conseil supérieur qui disposent d'un délai de trois mois à compter de cette transmission pour se prononcer. Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui sont parvenues de la part des communes au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions dans le délai précité. Ce rapport ainsi que l'avis du Conseil supérieur, s'il est parvenu au ministre dans le délai précité, sont joints au projet de programme directeur. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdits avis et les modifications éventuelles du projet de programme directeur.

(3) Le projet de programme directeur fait l'objet d'une déclaration du ministre au nom du Gouvernement devant la Chambre des députés.

(4) Au terme de cette phase d'élaboration et de consultation, sur proposition du ministre, le Gouvernement en conseil arrête le programme directeur qui est publié au Mémorial.

(5) Le programme directeur peut être complété ou modifié. La procédure à suivre est la même que celle effectuée lors de la première élaboration.

Art. 7.

(1) Dès sa publication au Mémorial, le programme directeur oriente les démarches et les décisions du Gouvernement et des communes. Le plan d'aménagement général et les plans d'aménagement particulier des communes doivent être conformes aux orientations du programme directeur.

(2) Le programme directeur peut être précisé, soit pour la totalité du territoire national, soit pour une partie déterminée seulement, par des plans directeurs sectoriels ou par des plans d'occupation du sol qui comportent une partie écrite et une partie graphique. La partie graphique complète et visualise les mesures d'aménagement arrêtées par la partie écrite.

CHAPITRE III : PLANS DIRECTEURS SECTORIELS

Art. 8.

Le plan directeur sectoriel concerne un ou plusieurs secteurs d'activités ou d'interventions gouvernementales. Il intègre et précise pour le secteur d'activité concerné les options nationales et les programmations sectorielles dont il assure la coordination. La partie

graphique complète et visualise les options d'aménagement arrêtées par la partie écrite.

Art. 9.

(1) Les projets de plans directeurs sectoriels sont à la demande soit du ministre, soit du ou des ministres concernés par l'objet du plan directeur sectoriel visé, élaborés par des groupes de travail comprenant des représentants des ministères et des administrations de l'Etat concernés. Les communes concernées peuvent être entendues en leur avis.

(2) Sur décision du Gouvernement en conseil, publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg, le projet de plan directeur sectoriel est transmis aux communes concernées ainsi qu'au Conseil supérieur qui disposent d'un délai de quatre mois pour se prononcer.

(3) Dès sa réception par la commune, le projet de plan directeur sectoriel est déposé pendant trente jours à la maison communale où le public peut en prendre connaissance. Le dépôt est publié par voie d'affiches apposées dans la commune de la manière usuelle et portant invitation à prendre connaissance des pièces. En outre, le Gouvernement diffuse à deux reprises, et ce à une semaine d'intervalle, un avis de publication dans la presse. Cet avis précise les délais et la procédure à respecter par les intéressés.

Le collège des bourgmestre et échevins doit tenir au moins une réunion d'information de la population en présence du ministre ou de son délégué dans les trente jours qui suivent le dépôt public du projet de plan. Cette réunion est tenue conjointement avec d'autres communes.

Les observations des intéressés concernant le projet de plan doivent être présentées par écrit au collège des bourgmestre et échevins dans les quarante-cinq jours à compter du dépôt public effectué conformément à l'alinéa 1er.

(4) Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui dans le délai visé au paragraphe 2 sont parvenues de la part des communes et syndicats de communes consultés au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Ce rapport ainsi que l'avis du Conseil supérieur, s'il est parvenu au ministre dans le délai précité, sont joints au projet de plan directeur sectoriel. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdits avis et les modifications éventuelles du projet de plan directeur sectoriel.

(5) Le projet de plan directeur sectoriel fait l'objet d'une déclaration du ministre au nom du Gouvernement devant la Chambre des députés.

(6) Le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal et publié au Mémorial.

(7) L'exécution des plans déclarés obligatoires est d'utilité publique. **L'Etat peut requérir l'expropriation des fonds pour autant qu'ils sont réservés à des fins d'utilité publique conformément aux dispositions du chapitre VI de la présente loi.**

(8) Pour chaque plan directeur sectoriel, il est institué une commission de suivi composée de représentants de l'Etat. Cette commission a pour mission d'assurer le suivi de la mise en œuvre du plan à moyen et à long terme, d'informer régulièrement de cette mise en œuvre le ministre et de proposer, le cas échéant, des modifications.

La composition, l'organisation et le fonctionnement de la commission sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(9) Le ministre informe périodiquement, et au moins tous les trois ans, le Gouvernement et la Chambre des députés ainsi que les communes concernées sur l'état de la mise en œuvre des plans directeurs sectoriels.

Art. 10.

(1) Les plans directeurs sectoriels peuvent être modifiés en tout ou en partie. Ces modifications interviennent selon la procédure prévue à l'article 9.

Toutefois, des modifications ponctuelles peuvent intervenir suivant la procédure allégée prévue au paragraphe 2. Sont considérées comme ponctuelles les modifications qui ont pour objet l'adaptation d'un plan directeur sectoriel sur un ou plusieurs points précis sans mettre en cause la structure générale ou les orientations et objectifs du plan directeur

sectoriel concerné et sans aggraver les servitudes qu'il a introduites ni ajouter des servitudes nouvelles pour le domaine communal et les propriétés privées.

(2) Sur décision du Gouvernement en conseil, publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg, les projets de modification ponctuelle d'un plan directeur sectoriel sont transmis aux communes concernées ainsi qu'au Conseil supérieur qui disposent d'un délai de trois mois pour se prononcer. Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui sont parvenues dans le délai précité de la part des communes et des syndicats de communes consultés au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Le rapport de synthèse ainsi que l'avis du Conseil supérieur, si celui-ci lui est parvenu dans le délai précité, sont joints au projet de modification ponctuelle. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdits avis et les modifications éventuelles du projet de modification ponctuelle.

Les modifications ponctuelles des plans directeurs sectoriels sont déclarées obligatoires par règlement grand-ducal et publiées au Mémorial.

CHAPITRE IV : PLANS D'OCCUPATION DU SOL

Art. 11.

(1) Un plan d'occupation du sol porte sur l'aménagement d'une aire déterminée, définie à l'échelle cadastrale, en y conférant une affectation précise et détaillée, en interdisant des affectations déterminées ou en soumettant celles-ci à des conditions particulières. Il indique les zones et arrête les charges et les servitudes grevant les propriétés et les contraintes d'aménagement de ces zones en conformité avec les objectifs de la présente loi.

Le plan d'occupation du sol doit être conforme aux orientations du programme directeur ainsi qu'aux prescriptions des plans directeurs sectoriels.

(2) 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.

(3) Le projet de plan d'occupation du sol est élaboré par le ministre en collaboration avec un groupe de travail comprenant des représentants des ministères et des administrations de l'Etat concernés. Les communes concernées peuvent être entendues en leur avis.

Art. 12.

Dès la décision du Gouvernement en conseil, sur proposition du ministre, de faire élaborer un ou plusieurs plans visés à l'article 11, le ministre informe le ou les collèges des bourgmestre et échevins des communes territorialement concernées de cette décision ainsi que de l'objet du plan et de la délimitation de l'aire faisant l'objet de l'aménagement. La décision du Gouvernement en conseil est publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg.

Art. 13.

(1) Les communes territorialement concernées par un projet de plan d'occupation du sol dont le Gouvernement a décidé l'élaboration reçoivent communication du projet afférent pour enquête publique.

(2) Dès sa réception par la commune, le projet de plan d'occupation du sol est déposé pendant trente jours à la maison communale où le public peut en prendre connaissance. Le dépôt est publié par voie d'affiches apposées dans la commune de la manière usuelle et portant invitation à prendre connaissance des pièces. En outre, le Gouvernement diffuse à deux reprises, et ce à une semaine d'intervalle, un avis de publication dans la presse. Cet avis précise les délais et la procédure à respecter par les intéressés.

(3) Le collège des bourgmestre et échevins doit tenir au moins une réunion d'information de la population en présence du ministre ou de son délégué dans les trente jours qui suivent le

dépôt public des plans. Cette réunion peut être tenue conjointement avec d'autres communes.

(4) Les observations des intéressés concernant le projet de plan doivent être présentées par écrit au collège des bourgmestre et échevins dans les quarante-cinq jours à compter du dépôt public effectué conformément au paragraphe 2 du présent article.

(5) Dans un délai de trois mois commençant à courir à partir du jour de la communication du projet, le collège des bourgmestre et échevins transmet au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions les observations qui lui ont été présentées par les intéressés, en y joignant l'avis du conseil communal au sujet de ces observations et il remet au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions l'avis du conseil communal au sujet de l'ensemble du projet.

(6) Dans un délai d'un mois, le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions transmet au ministre les observations et les avis visés au paragraphe 5 en y joignant ses propres observations.

Parallèlement à sa communication aux communes territorialement concernées, le projet de plan d'occupation du sol est soumis au Conseil supérieur pour avis. Le Conseil supérieur transmet son avis au ministre dans un délai de trois mois à partir de sa saisine.

Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver aux observations et avis qui lui sont parvenus dans les délais précités et les modifications éventuelles du projet de plan d'occupation du sol.

(7) En cas de manquement des autorités communales d'observer les formalités et les délais prévus aux paragraphes qui précèdent, le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions désigne un commissaire spécial, qui remplit les obligations de la commune aux frais de celle-ci. En cas de nomination d'un commissaire spécial, les délais prévus au présent article prennent cours à partir du jour de cette nomination.

(8) Si le commissaire spécial est placé dans l'impossibilité de procéder dans les délais prévus au présent article aux devoirs lui impartis, le plan en élaboration peut être déclaré obligatoire par règlement grand-ducal avec ou sans modifications sur la base d'un rapport circonstancié de sa part.

Art. 14.

(1) Les plans d'occupation du sol, après délibération du Gouvernement en conseil, sont déclarés obligatoires par règlement grand-ducal et sont publiés au Mémorial.

Ils comportent une partie écrite et une partie graphique.

(2) L'exécution des plans déclarés obligatoires est d'utilité publique. L'Etat peut requérir l'expropriation des fonds pour autant qu'ils sont réservés à des fins d'utilité publique conformément aux dispositions du chapitre VI de la présente loi

Art. 15.

(1) Le Gouvernement en conseil peut, sur proposition du ministre, abroger ou modifier de façon générale ou ponctuelle un plan d'occupation du sol.

(2) La procédure prescrite pour le premier établissement des plans d'occupation du sol est applicable aux modifications et abrogations. L'enquête publique prévue à l'article 13 de la présente loi peut se limiter aux communes dont les territoires sont directement concernés.

Toutefois, des modifications ponctuelles peuvent intervenir suivant la procédure alléguée prévue au paragraphe 3.

(3) Sont considérées comme ponctuelles les modifications qui ont pour objet l'adaptation d'un plan d'occupation du sol sur un ou plusieurs points précis sans mettre en cause la structure générale ou les orientations et objectifs du plan d'occupation du sol concerné. Une modification ponctuelle ne peut pas grever les propriétés de nouvelles charges ou servitudes ou restreindre autrement les droits de propriété.

Sur décision du Gouvernement en conseil, publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg, les projets de modification ponctuelle d'un plan d'occupation du sol sont transmis aux communes concernées qui disposent d'un délai de deux mois pour se prononcer. Le ministre établit un rapport de

synthèse des observations qui sont parvenues dans le délai précité de la part des communes consultées au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Ce rapport est joint au projet de modification ponctuelle. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdites observations et les modifications éventuelles du projet de modification ponctuelle.

Les modifications ponctuelles d'un plan d'occupation du sol sont déclarées obligatoires par règlement grand-ducal et publiées au Mémorial.

Art. 16.

(1) A partir du jour où le projet d'un plan d'occupation du sol est déposé à la maison communale, conformément à l'article 13 de la présente loi, tout changement de destination du sol, tout morcellement des terrains, toute construction ou réparation confortatives, ainsi que tous les travaux généralement quelconques sont interdits, en tant que ces changements, morcellements, réparations ou travaux seraient contraires aux dispositions du projet de plan. Cette interdiction tombe si le plan n'est pas déclaré obligatoire dans les quatre années à partir du dépôt susmentionné. Les servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.

(2) Le ministre décide si les travaux envisagés ou entrepris sont conformes aux servitudes visées au paragraphe (1).

Les décisions sont notifiées aux intéressés par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception. Copie en sera donnée à la commune intéressée par l'intermédiaire du ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Dans les trois mois de la notification de la décision, les intéressés peuvent former un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 17.

(1) Tous les actes et promesses de vente sur les fonds bâtis ou non feront mention du projet de plan ou du plan établi en vertu de la présente loi et régissant les fonds qui font l'objet de la cession. Ils spécifieront succinctement l'affectation de ces fonds telle qu'elle est prévue par le projet ou plan d'occupation du sol. La mention sera fondée sur une attestation à délivrer au vendeur par le ministre.

(2) De même les affiches, annonces et autres instruments de publicité mentionneront ces dispositions. Ils ne porteront aucune indication qui soit contraire au projet ou plan d'occupation du sol ou qui soit de nature à induire les acquéreurs en erreur.

(3) S'il y a lieu et dans la mesure où des restrictions au droit de propriété sont imposées, les documents ci-devant énumérés porteront également mention des décisions couvrant les fonds à céder à titre onéreux ou à titre gratuit et pris en exécution de la loi en vigueur concernant l'aménagement des communes.

(4) L'inobservation des dispositions qui précèdent autorise l'acquéreur, le locataire, l'usufruitier et, à leur défaut, la commune de la situation de l'immeuble à poursuivre la nullité de l'acte de vente aux frais et dommages du vendeur et du notaire instrumentaire tenus solidairement et sans préjudice des réparations civiles, s'il y a lieu.

Art. 18.

(1) Au cours des études ou travaux tendant à établir, à modifier ou à compléter un plan d'occupation du sol et jusqu'au moment du dépôt à la maison communale prévu à l'article 13, paragraphe 2, il peut être décidé que les immeubles touchés par le plan d'occupation du sol à l'étude ou en élaboration sont frappés des servitudes visées à l'article 16, sauf que les propriétaires restent libres de procéder aux travaux d'entretien et de réparation. Ces servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.

(2) La décision est prise par arrêté du Gouvernement en conseil.

(3) La décision est publiée au Mémorial. Copie de la décision prise par arrêté du Gouvernement en conseil est transmise à la ou aux communes de la situation de l'immeuble. La décision est notifiée individuellement par le ministre par lettre recommandée avec avis de réception aux titulaires de droits réels sur l'immeuble concerné. Dans le cas où la résidence d'un titulaire n'est pas connue, la notification est adressée au bourgmestre de la ou des communes de situation de l'immeuble.

(4) Les servitudes arrêtées par les plans d'occupation du sol ne deviennent définitives qu'au moment de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal qui les établit.

CHAPITRE V : EFFETS DU PLAN DIRECTEUR SECTORIEL ET DU PLAN D'OCCUPATION DU SOL

Art. 19.

(1) Les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires modifient de plein droit les plans et projets d'aménagement général et les plans et projets d'aménagement particulier des communes.

(2) Le plan directeur sectoriel contient des prescriptions ainsi que des recommandations.

(3) Les prescriptions sont **des dispositions obligatoires. Les communes sont obligées de s'y conformer au niveau de leurs plan d'aménagement général et plans d'aménagement particulier.**

(4) Les **recommandations sont des dispositions que les communes doivent prendre en considération** lors de l'élaboration ou de la modification de leur plan d'aménagement général et de leurs plans d'aménagement particulier, **tout en ayant la faculté de s'en écarter de manière motivée.**

(5) Si un plan ou projet de plan d'aménagement général ou un plan ou projet de plan d'aménagement particulier d'une commune s'avère incompatible avec les prescriptions d'un plan directeur sectoriel, la commune est tenue d'adapter **le plan ou projet de plan d'aménagement général ou particulier** à ces dispositions **dans le délai prévu à cet effet par l'article 9, paragraphe 2 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.**

(6) A défaut pour les communes de se conformer au délai imparti par le paragraphe précédent, les prescriptions du plan directeur sectoriel modifient de plein droit le plan ou projet de plan d'aménagement général et les plans ou projets de plans d'aménagement particulier dans la mesure où ces derniers sont incompatibles avec ces prescriptions.

(7) A partir du jour où le projet d'un plan directeur sectoriel est déposé à la maison communale, conformément à l'article 9, tout changement de destination du sol, tout morcellement des terrains, toute construction ou réparation confortatives, ainsi que tous les travaux généralement quelconques sont interdits, en tant que ces changements, morcellements, réparations ou travaux seraient contraires aux prescriptions du plan ou projet de plan. Cette interdiction tombe si le plan n'est pas déclaré obligatoire dans les cinq années à partir du dépôt susmentionné. Les servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.

Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan.

CHAPITRE VI : MISE EN OEUVRE DU PLAN DIRECTEUR SECTORIEL ET DU PLAN D'OCCUPATION DU SOL

Section 1: Expropriation

Art. 20.

(1) L'Etat et les communes, en ce qui concerne leur territoire, sont autorisés à poursuivre l'acquisition et l'expropriation pour cause d'utilité publique des immeubles nécessaires à la réalisation des plans directeurs sectoriels et des plans d'occupation du sol rendus obligatoires en vertu des articles 9 et 14. de la présente loi. Les plans des parcelles et la liste des propriétaires à exproprier sont approuvés par règlement grand-ducal.

(2) L'expropriation est poursuivie conformément aux dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, respectivement 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, après qu'il aura été constaté par arrêté grand-ducal que la prise de possession immédiate d'un ou de plusieurs fonds immobiliers est requise pour la mise en œuvre des plans rendus obligatoires en exécution des articles 9 et 14.

(3) Lorsque, dans un délai de cinq ans à partir de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal prévu au point 1 du présent article, la procédure en expropriation n'a pas été entamée, le propriétaire peut, par lettre recommandée avec avis de réception, inviter le ministre à renoncer à l'expropriation de son immeuble.

(4) Si le ministre ne s'est pas prononcé dans un délai d'un an à partir de la date d'envoi de la lettre recommandée, le propriétaire devra être indemnisé dans les limites de l'article 22.

Section 2 : Droit de préemption

Art. 21.

(1) Les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol rendus obligatoires en vertu des articles 9 et 14 peuvent conférer un droit de préemption au profit de l'Etat et des communes, en ce qui concerne leur territoire en vue de la réalisation de leurs objectifs.

La partie écrite et la partie graphique des plans en question doivent indiquer avec précision les terrains auxquels s'applique le droit de préemption.

(2) Le droit de préemption s'applique à toute aliénation à titre onéreux, en ce compris tout apport en société, des biens visés au paragraphe précédent. Est assimilée à l'aliénation d'un bien susvisé toute convention à titre onéreux opérant une mise à disposition et un transfert de propriété différé.

(3) L'Etat est prioritaire sur tout autre titulaire d'un droit de préemption légal ou conventionnel.

(4) Ne tombent toutefois pas sous le champ d'application du présent article :

- les aliénations entre conjoints dans les cas d'exception visés par l'article 1595 du Code civil,
- les aliénations entre concubins ou partenaires légaux,
- les aliénations entre parents ou alliés en ligne directe,
- les aliénations entre parents ou alliés en ligne collatérale jusqu'au quatrième degré inclus,
- les biens faisant l'objet d'une procédure d'expropriation,
- les biens du domaine privé de l'Etat et des communes,
- les aliénations faites à l'Etat et aux communes,
- les cessions de droits indivis et les opérations de partage,
- les ventes publiques,
- les échanges de terrains, avec ou sans soulte, en ce compris les opérations relevant du champ d'application de la loi modifiée du 25 mai 1964 concernant le remembrement des biens ruraux,
- les aliénations faites à et par des promoteurs publics au sens de l'article 16 de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement.

Ne sont en outre pas visées les ventes d'immeubles à construire prévues par les articles 1601-1 à 1601-14 du Code civil.

(5) La réalisation d'une aliénation en violation des dispositions du présent article ouvre droit à une action en nullité au pouvoir préemptant lésé afin d'être déclaré judiciairement propriétaire en lieu et place de l'acquéreur aux prix et conditions stipulés dans l'acte annulé. Cette action se prescrit par deux ans à partir de la date d'enregistrement de l'acte d'aliénation du bien concerné.

(6) Toute convention portant sur une aliénation visée au paragraphe 2 est irréfragablement réputée conclue sous condition suspensive de la renonciation à l'exercice du droit de préemption de l'Etat.

(7) Le notaire en charge notifie par envoi recommandé à l'Etat, au plus tard deux mois avant la passation de l'acte authentique d'aliénation, copie du compromis ou du projet d'acte d'aliénation, à moins que l'Etat n'ait renoncé à l'exercice de son droit de préemption.

A défaut, le notaire est passible d'une des peines disciplinaires prévues par l'article 87 de la loi modifiée du 9 décembre 1976 relative à l'organisation du notariat.

Le notaire veillera à communiquer à l'Etat au moins les informations suivantes :

1° l'identité et le domicile du propriétaire ;

2° un extrait cadastral récent relatif au bien aliéné, reprenant sa désignation cadastrale et sa superficie;

3° les droits réels et les droits personnels qui y sont attachés;

4° la mention détaillée sinon une copie des éventuelles autorisations de construire et/ou des plans d'aménagement particulier couvrant le bien aliéné, ainsi que le classement de celui-ci dans le plan d'aménagement général de la commune concernée sur base d'un certificat délivré par cette dernière;

5° l'indication du prix et des conditions de l'aliénation projetée;

6° à défaut de prix, la valeur conventionnelle de la contre-prestation stipulée à charge de l'acquéreur.

(8) Dans le mois de la notification effectuée en application du paragraphe 7, l'Etat délivre un avis de réception du dossier de notification au notaire et lui précise que le dossier est complet.

A défaut de délivrer un avis de réception du dossier de notification au notaire dans le délai imparti, l'Etat est considéré renoncer à l'exercice de son droit de préemption.

(9) Dans le mois suivant la confirmation de la réception du dossier, l'Etat informe le notaire de sa décision d'exercer son droit de préemption aux prix et conditions mentionnés dans le dossier de notification, sinon à la valeur conventionnelle tel que visée au paragraphe 7, point 6°.

Le silence de l'Etat dans le délai susmentionné vaut renonciation à l'exercice de son droit de préemption.

(10) Dans les trois mois de l'exercice du droit de préemption conformément au paragraphe 9, l'acte authentique devra être dressé par le notaire en charge.

Dans l'hypothèse où le propriétaire cédant ne signe pas l'acte authentique requis, l'Etat est en droit de demander judiciairement, l'exécution forcée de l'opération d'aliénation ou la condamnation du propriétaire cédant au paiement de dommages et intérêts.

(11) Si la convention visée au paragraphe 6, ayant donné lieu à renonciation, de la part de l'Etat, à l'exercice de son droit de préemption, doit être actée devant le notaire, entre les parties originaires, mais à un prix ou à des conditions autres que ceux ayant fait l'objet du dossier de notification transmis par le notaire au pouvoir préemptant, la nouvelle convention donne lieu à une nouvelle procédure de notification.

Les dispositions du paragraphe 5 sont applicables en cas d'acte authentique dressé en violation des dispositions du présent paragraphe.

Section 3 : Indemnités

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.

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.

CHAPITRE VII : ORGANES D'AMENAGEMENT

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.

CHAPITRE VIII : SANCTIONS PENALES

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.

CHAPITRE IX : DISPOSITIONS MODIFICATIVES ET ABROGATOIRES

Art. 26.

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. 27.

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. 28.

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. 29.

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 ».

Art. 30.

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. »

Art. 31.

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.**~~ »

Art. 32.

Il est inséré un article 18bis dans la loi précitée du 19 juillet 2004, 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.

Art. 33.

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.»

Art. 34.

Il est inséré un article 30bis dans la loi précitée du 19 juillet 2004, 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.

Art. 35.

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

CHAPITRE X : DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Art. 36.

(1) Les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires sur base de la loi modifiée 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 précitée du 19 juillet 2004, 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.

CHAPITRE XI : DISPOSITION SPECIALE

Art. 37.

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

*

Commentaire de l'amendement unique

Ad intitulé

La nouvelle version de l'intitulé se borne à inverser l'ordre des lois que le projet de loi entend modifier, et ceci en écho à la remarque faite sous le point « Remarques préliminaires » dans l'optique de procéder aux modifications de plusieurs lois dans l'ordre chronologique de celles-ci.

Ad article 1^{er}

Cet article, qui avait été amendé par la Commission du Développement durable en date du 25 juin 2012, a été légèrement remanié afin de suivre dans leur intégralité les propositions du Conseil d'Etat émises dans son avis complémentaire. Il ne suscite pas de commentaire supplémentaire.

Ad article 2

Cet article, amendé une première fois par la Commission le 25 juin 2012, a également été légèrement remanié afin :

- d'une part, de suivre la proposition émise par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire et de ne viser que les « projets d'envergure régionale, nationale et transfrontalière » dans l'intégralité de l'article ;
- d'autre part, de redresser un renvoi au paragraphe (3).

Ad articles 3 à 7

Ici encore, les articles sous rubrique, amendés une première fois par la commission parlementaire, ont été remaniés afin de suivre les propositions du Conseil d'Etat émises dans son avis complémentaire. Ils ne suscitent pas de commentaire supplémentaire.

Ad article 8

Par rapport à la version qu'elle a soumise au Conseil d'Etat par courrier du 25 juin 2012, la Commission du Développement durable se propose d'amender cet article, en en biffant la dernière phrase. Il s'agit en effet d'un double emploi par rapport à l'article précédent et la phrase comporte en outre une incohérence rédactionnelle en ce qu'elle évoque les « options d'aménagement », alors que l'article précédent parle de « mesures d'aménagement ».

Ad article 9

La nouvelle version de l'article 9 suit en partie la proposition émise par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire sauf en ce qui concerne :

- le paragraphe (3) qui a été amendé afin de transformer la faculté de tenir une réunion d'information conjointement avec d'autres communes en une obligation. Ainsi, la phrase : « *Cette réunion peut être tenue conjointement avec d'autres communes* » devient « *Cette réunion **est** tenue conjointement avec d'autres communes* ». Il s'agit de trouver une solution afin de limiter le nombre de réunions auxquelles le Ministre ou son délégué devra assister, car il est matériellement impossible que le Ministre ou son délégué puisse assister à une réunion d'information de la population par commune dans les trente jours qui suivent le dépôt public du projet de plan, alors que plus de cent communes sont potentiellement concernées par quatre projets de plans directeurs sectoriels primaires ;
- le paragraphe (7), dans lequel la Commission décide de ne maintenir que la première phrase et, partant, de supprimer toute référence à l'expropriation, étant donné que la

question de l'expropriation est réglée explicitement à l'article 20, dans une section autonome prévue à cet effet. Il est toujours possible de recourir à l'expropriation, vu que l'exécution des plans est d'utilité publique. De ce fait, la phrase « *L'Etat peut requérir l'expropriation des fonds conformément aux...* » devient superfétatoire. (Voir aussi commentaire des articles 14 et 20) ;

- le paragraphe (8), où il est procédé au simple redressement d'un oubli : « *suivi de la mise en œuvre du plan à moyen et à long terme* ».

Ad article 10

La Commission du Développement durable suit les propositions de Conseil d'Etat dans son avis complémentaire. Pour plus de rigueur, la Commission décide en outre de rajouter à l'alinéa 2 du paragraphe (1) le terme « *sectoriel* ».

Ad articles 11 à 13

Les articles sous rubrique, amendés une première fois par la commission parlementaire en juin 2012, ont été remaniés afin de suivre les propositions du Conseil d'Etat émises dans son avis complémentaire, sauf en ce qui concerne la proposition de porter le délai de la procédure de consultation des communes et du public de trois à quatre mois au paragraphe (5) de l'article 13.

Ad article 14

Par analogie à la décision prise à l'endroit de l'article 9, la Commission décide de reformuler le paragraphe (2) de l'article 14 et de supprimer toute référence à l'expropriation, étant donné que cette question est réglée explicitement à l'article 20, dans une section autonome prévue à cet effet. Il est toujours possible de recourir à l'expropriation, étant donné que l'exécution des plans est d'utilité publique. De ce fait, la phrase « *L'Etat peut requérir l'expropriation des fonds conformément aux...* » devient superfétatoire.

Ad article 15

Cet article, qui avait été amendé par la Commission du Développement durable, a été légèrement remanié afin de suivre la proposition du Conseil d'Etat émise dans son avis complémentaire. En outre, l'expression « de la présente loi » y est biffée à l'endroit du paragraphe (2). L'article ne suscite pas de commentaire supplémentaire.

Ad article 16

Il est procédé à des amendements techniques, qui visent à redresser des erreurs rédactionnelles, ainsi qu'à supprimer la référence « à la présente loi ».

Ad article 17

Cet article reste inchangé par rapport à son libellé dans la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire.

Ad article 18

Le libellé de l'article sous rubrique reste inchangé par rapport à la version soumise au Conseil d'Etat en date du 25 juin 2012, libellé qui n'avait soulevé aucun commentaire de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire.

Ad article 19

Par rapport à la version soumise au Conseil d'Etat en date du 25 juin 2012, la commission parlementaire a procédé aux modifications suivantes concernant l'article sous rubrique :

- le paragraphe (1) reste inchangé et ne suscite pas de commentaire supplémentaire ;
- le nouveau libellé du paragraphe (2) suit une proposition du Conseil d'Etat. Son objet est de différencier deux types de dispositions pouvant être insérés dans les plans directeurs sectoriels. Le premier type contient des dispositions contraignantes, alors que le deuxième ne contient pas de dispositions obligatoires ;
- le nouveau libellé du paragraphe (3) a pour but de préciser que les prescriptions sont des dispositions comportant un caractère contraignant pour les communes ;
- le paragraphe (4) est supprimé ;
- le nouveau libellé du nouveau paragraphe (4) (ancien paragraphe (5)) dispose que les recommandations ne définissent pas des résultats à atteindre obligatoirement, mais les communes doivent en tenir compte lors de l'élaboration des plans d'aménagement communaux. Lorsque les communes souhaitent s'en écarter, elles argumentent et motivent leur choix dans le cadre du processus d'élaboration de leurs plans d'aménagement communaux. Le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions peut refuser la motivation de ne pas prendre une recommandation en considération s'il ne la juge pas justifiée ;
- le nouveau libellé du nouveau paragraphe (5) (ancien paragraphe (6)) suit en partie les propositions du Conseil d'Etat. Les amendements supplémentaires se bornent à apporter des clarifications rédactionnelles ;
- un nouveau paragraphe (6) est ajouté afin de prévoir que si les communes ne se sont pas conformées, endéans la cadence de six années prévue à l'article 9, paragraphe (2) de la loi précitée du 19 juillet 2004, aux prescriptions du plan directeur sectoriel, les plans ou projets de plan d'aménagement communaux sont modifiés de plein droit s'ils ne sont pas compatibles avec ces plans ;
- en ce qui concerne le paragraphe (7), la Commission décide de retranscrire, en l'adaptant au cas des plans directeurs sectoriels, le libellé de l'article 16 relatif aux plans d'occupation du sol.

Ad article 20

Conformément aux décisions prises à l'endroit des articles 9 et 14, la commission parlementaire décide de reformuler l'article 20, afin d'y supprimer toute disposition spécifique quant à la procédure de l'expropriation, et renvoie à la loi du 15 mars 1979 sur

l'expropriation, respectivement à la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Ceci est tout d'abord souhaitable pour des raisons de simplification administrative, mais est également nécessaire, car la procédure prévue jusque-là dans la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire est incohérente avec la procédure prévue dans la loi précitée du 15 mars 1979, respectivement la loi précitée du 16 août 1967. En effet, alors que les deux lois précitées ne prévoient qu'un seul arrêté grand-ducal pour la déclaration d'utilité publique, l'approbation du plan parcellaire et l'approbation du tableau des emprises, la loi initiale du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire prévoit un règlement grand-ducal pour le plan parcellaire et le tableau des emprises (appelé dans ce cas « liste des propriétaires »), ainsi qu'un arrêté grand-ducal constatant que la prise de possession immédiate des fonds immobiliers est requise. Il y a donc lieu de redresser cette incohérence afin de n'avoir qu'une seule procédure d'expropriation, notamment en vue d'avoir une base légale transparente, cohérente et harmonisée.

Ad article 21

La Commission du Développement durable décide de maintenir l'article sous rubrique dans sa version du 25 juin 2012, sauf à y ajouter l'expression « *et des communes, en ce qui concerne leur territoire* » à l'endroit du paragraphe (1), afin de corriger une omission.

Ad article 22

L'article sous rubrique reste inchangé quant au fond, mais il est amendé quant à la forme pour les raisons suivantes :

- le paragraphe (1) est modifié afin de redresser une erreur de technique légistique 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 ».

Ad article 23

L'article 23 reprend, en l'amendant, l'article 22 de la loi modifiée du 21 mai 1999, qu'il n'avait pas été prévu de modifier initialement.

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.

Ad article 24

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 son libellé dans la loi modifiée de 1999. 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 actuel de la loi modifiée du 21 mai 1999.

*

Ad article 25

Pour rappel, le paragraphe (1) de cet article ayant trait aux sanctions pénales a été libellé comme suit par la commission parlementaire lorsqu'elle a introduit ses amendements en juin dernier :

(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.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat se demandait si les infractions visées dans ce paragraphe ne devaient 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 et proposait le libellé suivant :

(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.

Les membres de la Commission décident de reformuler le paragraphe (1) en s'inspirant de la proposition de libellé du Conseil d'Etat, sauf à biffer l'expression « orientations du programme directeur », afin d'éviter tout flou juridique. En outre, le paragraphe est reformulé de telle sorte que le bourgmestre puisse être sanctionné s'il accorde sciemment une autorisation qu'il n'aurait pas dû accorder. Il est par contre évident que, si cette autorisation est accordée par erreur, le bourgmestre ne pourra pas être sanctionné pénalement.

Pour les autres paragraphes de l'article 25, 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.

Ad articles 26 à 29

Sauf à remplacer, le cas échéant, la référence à la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire, la commission parlementaire fait sienne les propositions rédactionnelles du Conseil d'Etat émises dans son avis complémentaire. Quant au fond, les articles restent inchangés.

Ad article 30

Afin de donner suite aux remarques du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire à l'endroit de l'amendement 21, les membres de la Commission ont amendé l'article sous rubrique, afin de remplacer le terme « orientations » par celui de « recommandations ». Ils y ont en outre apporté encore deux modifications mineures : la première pour des raisons purement stylistiques et la seconde afin de remplacer la référence à la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire.

Ad articles 31 et 33

Pour les deux articles sous rubrique, la commission parlementaire fait sienne la proposition du Conseil d'Etat de faire abstraction de l'alinéa 2 des textes sous examen. En outre, elle décide de :

- remplacer la référence à la loi modifiée 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).

Ad articles 32 et 34

Outre le fait de remplacer la référence à la loi modifiée 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 suivent intégralement les propositions du Conseil d'Etat.

Ad article 35

Ce nouvel article suit la proposition du Conseil d'Etat d'abroger la loi modifiée du 21 mai 1999 et d'écrire une nouvelle loi ; il ne suscite pas de commentaire supplémentaire.

Ad article 36

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.

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 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 les 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.

Ad article 37

Ce nouvel article prévoit un intitulé abrégé.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 20 décembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 et 27 novembre 2012
2. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. Bilan de la 18e session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Doha du 26 novembre au 7 décembre 2012)
4. Examen des documents européens suivants :

COM (2012) 628 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2011/92/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 29.10.2012 et prendra fin le 24.12.2012

COM (2012) 630 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL SUR LA COMMUNICATION CONCERNANT LA SÉCURITÉ D'UTILISATION DES PRODUITS CHIMIQUES

COM (2012) 636 : RAPPORT COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS: CARS 2020 : plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe

COM (2012) 643 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif aux gaz à effet de serre fluorés
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 14.11.2012 et prendra fin le 09.01.2013

COM (2012) 652 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - État des lieux du marché européen du carbone en 2012

COM (2012) 697 : Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 23.11.2012 et prendra fin le 18.01.2013

COM (2012) 710 : Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020 : « Bien vivre, dans les limites de notre planète »

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 30.11.2012 et prendra fin le 25.01.2013

5. Divers

*

Présents : M. André Bauler (remplaçant Mme Anne Brasseur), M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes (remplaçant M. Marc Spautz), Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis

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

M. Claude Franck, M. George Gehl, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Michel Lanners, du Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle

M. Tom Thewes, du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur

M. Luc Dhamen, M. Jean Leyder, M. Alain Reinert, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. Marc Spautz

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

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 et 27 novembre 2012

Les projets de procès-verbaux sous rubrique sont approuvés.

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

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de l'Administration des bâtiments publics présentent le projet de loi sous rubrique. Pour les détails de cette présentation, il est prié de se référer au document parlementaire afférent et au document Powerpoint repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la construction d'un lycée à Clervaux. Etant donné que le coût des investissements prévus est de 75,45 millions d'euros, l'autorisation de la Chambre des Députés est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, car 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 projet de construction d'un lycée à Clervaux répond aux orientations du plan directeur sectoriel « Lycées », approuvé par règlement grand-ducal du 25 novembre 2005. Il s'inscrit dans la régionalisation et la décentralisation de l'offre scolaire afin de réagir à la pénurie croissante d'infrastructures scolaires au Grand-Duché. Le canton de Clervaux a été identifié comme « vide scolaire le plus important du pays » par le plan directeur sectoriel précité. La réalisation d'un lycée à Clervaux figure donc en toute logique parmi les projets d'établissements scolaires que le Gouvernement a décidé de construire en priorité pour parer à cette insuffisance infrastructurelle.

Dans son avis du 13 novembre 2012, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes :

- il recommande de coordonner dès avant l'exécution du projet l'organisation des transports en commun en fonction de l'offre scolaire future, d'autant plus que le site du lycée projeté présente l'avantage d'être directement connecté au réseau ferroviaire. En effet, des mesures volontaristes en faveur d'une réduction du temps d'accessibilité du lycée projeté seront, de l'avis de la Haute Corporation, nécessaires afin d'atteindre deux objectifs importants du plan directeur sectoriel « Lycées », à savoir la réduction des distances pour les élèves ainsi que la réduction des besoins de déplacement et la promotion de l'utilisation des transports en commun ;
- il note que les auteurs du projet de loi projettent l'implantation du lycée sur une parcelle de 3,03 hectares en estimant que cette surface est suffisante pour l'implantation d'un lycée de taille moyenne d'environ 800 élèves. Cette capacité d'accueil devrait suffire au vu du potentiel maximal pour la zone d'inscription prioritaire de Clervaux qui est évalué à 703 élèves, dans l'optique d'une limitation de l'offre au cycle inférieur de l'enseignement secondaire et de l'enseignement secondaire technique. Or, le Conseil d'Etat constate que l'analyse n'est pas cohérente si l'on considère que le nombre potentiel d'élèves tous cycles confondus est estimé à 1.508 par le plan directeur sectoriel, même s'il s'agit là d'un chiffre maximal absolu, englobant les élèves fréquentant, le cas échéant, d'autres lycées ;
- dans ce contexte, il se demande si les auteurs ont effectivement opté pour la création d'un lycée se limitant au cycle inférieur de l'enseignement secondaire et de l'enseignement secondaire technique. Dans l'affirmative, il donne à considérer qu'une telle décision continuera à exclure bon nombre d'élèves d'une offre scolaire à proximité de leur domicile ;
- il constate que le projet s'inscrit parfaitement dans la stratégie de l'Etat concernant la réalisation de bâtiments limitant les effets et les coûts de la consommation énergétique ;

- il se félicite du choix des auteurs du projet en faveur de la synergie projetée concernant l'utilisation de la piscine qui sera construite pour les besoins du lycée, de l'école fondamentale de Reuler et du public ;
- l'exposé des motifs restant muet quant aux titres de propriété et d'éventuels frais d'acquisition du terrain destiné à l'implantation du projet, le Conseil d'Etat suppose que les terrains sont d'ores et déjà la propriété de l'Etat.

En ce qui concerne le libellé des articles du projet de loi, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre, sauf le remplacement, à l'endroit de l'article 2 de l'abréviation « EUR » par le terme « euros » qui est à insérer à la suite du montant exprimé en chiffres. La Commission du Développement durable fait sienne cette recommandation et le projet de loi sera donc libellé comme suit :

PROJET DE LOI
relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

Art. 1. *Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction d'un Lycée à Clervaux.*

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de EUR 75.450.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 707,11 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 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.*

Art. 3. *Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics scolaires.*

*

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

- si le projet de loi sous rubrique est évacué au début de l'année 2013, il est probable que les travaux de construction du lycée puissent être entamés vers la mi-2014. Le cas échéant et, dans le meilleur des cas, la construction serait achevée fin 2017 ;
- le futur lycée se trouve dans une zone présentant un certain risque d'inondation. En conséquence et afin d'éviter tout problème en la matière, l'ensemble du complexe scolaire sera implanté à des niveaux supérieurs à la crue centennale ;
- quant à la taille du lycée, que d'aucuns estiment d'ores et déjà trop restreinte, les responsables de l'Administration des bâtiments publics précisent que des possibilités d'extension ont été analysées dès la phase de planification initiale. Dans ce même contexte, il est à noter que l'Etat s'est récemment porté acquéreur de la parcelle avoisinante qui appartenait à la société Synplants. Le terrain est par ailleurs classé en zone de bâtiments publics ;
- il est confirmé que les terrains sur lesquels sera construit le lycée de Clervaux appartiennent à l'Etat, qui les a achetés en 2007 à l'entreprise CTI Systems. Récemment, les anciens bâtiments industriels de CTI Systems ont été démolis et les mesures de décontamination du site ont été achevées. Il reste cependant, à charge de l'Etat, un assainissement plus poussé mais toutefois ponctuel à effectuer, d'une partie du terrain se situant à l'intérieur de l'enceinte de l'ancien hall industriel, ainsi que des

terrains non concernés par les mesures de décontamination en rapport avec la cessation d'activité de l'entreprise CTI Systems ;

- le futur lycée aura une performance énergétique de classe A. Pour ce qui est de l'efficacité énergétique thermique, sa performance se situera dans la classe C. En effet, le système de calcul pénalise notamment les solutions basées sur la ventilation naturelle ;
- pour garantir une température intérieure agréable et une bonne qualité de l'air, les différents locaux du lycée seront ventilés naturellement par des ouvrants motorisés, auxquels se rajouteront des ouvrants manuels. De manière générale, les ouvrants seront activés automatiquement pendant les pauses et en saison estivale pendant la nuit pour le refroidissement nocturne. Certains espaces et locaux, tels que la piscine, la cuisine et les locaux sans fenêtres, seront équipés d'une ventilation mécanique avec récupération de chaleur. Le hall sportif, les salles de classes spéciales et la salle polyvalente seront ventilés par une combinaison de ventilation mécanique et d'ouvrants de fenêtres motorisés ;
- les coûts prévisionnels pour la construction de la piscine sont de 10,7 millions d'euros TTC. Pour le hall sportif, ces coûts avoisinent les 6,2 millions d'euros TTC ;
- la piscine sera ouverte au public et aura donc également une vocation de piscine « loisirs ». Dans ce contexte et afin de régler tous les détails pratiques, une convention devra être signée entre l'Etat et la commune de Clervaux ;
- des panneaux solaires thermiques viennent compléter la production de chaleur. Le chauffage de l'eau des bassins de la piscine sera notamment en partie assuré par ces panneaux solaires thermiques. Suite à une question afférente, il est répondu que l'emplacement définitif des panneaux n'a pas encore été décidé et que les toits de la piscine et du hall sportif seront construits de telle manière à pouvoir accueillir au besoin des panneaux solaires thermiques ou des panneaux photovoltaïques supplémentaires ;
- la production de chaleur sera en outre assurée par des chaudières à bois. Plusieurs membres de la Commission du Développement durable plaident pour l'utilisation en tant que combustible de copeaux de bois (« *Holzackschnitzel* ») plutôt que de granulés de bois (« *pellets* »). Ils sont en effet d'avis que les copeaux de bois comportent plus d'avantages, à la fois économiques et techniques. Les responsables de l'Administration des bâtiments publics informent que les deux variantes ont été analysées et que les copeaux de bois semblent mieux adaptés à de plus grandes installations ; ils font cependant savoir qu'aucune décision définitive n'a encore été prise en la matière ;
- la proximité directe de la gare, située à une centaine de mètres du futur lycée, est louée par plusieurs intervenants, qui recommandent cependant d'installer les clôtures et les marquages nécessaires afin d'éviter tout danger et d'assurer la sécurité des élèves. Les responsables de l'Administration des bâtiments publics font valoir que des discussions sont actuellement en cours avec des responsables des CFL et qu'un chemin piétonnier sécurisé reliera le lycée à la gare de Clervaux ;
- un intervenant avance l'idée de mettre en place un concept global de mobilité douce afin que les élèves puissent se rendre au futur lycée à vélo à partir du centre de Clervaux ;
- la critique du Conseil d'Etat concernant la limitation de l'offre au cycle inférieur de l'enseignement secondaire et de l'enseignement secondaire technique n'est pas justifiée. En effet, comme cela a déjà été fait à plusieurs reprises, l'offre du lycée pourra être élargie aux élèves des classes supérieures en fonction de l'évolution démographique, et

cela par le biais d'une simple formalité prévoyant l'extension de la base légale définissant le lycée ;

- quant au projet pédagogique du lycée, le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle a souhaité que l'encadrement des élèves soit assuré pendant toute la journée de 08h00 à 18h00 ;
- le futur lycée de Clervaux sera totalement indépendant, et ne constituera pas l'annexe d'un autre lycée.

3. Bilan de la 18e session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Doha du 26 novembre au 7 décembre 2012)

Monsieur le Ministre délégué dresse le bilan pour le moins mitigé de la COP18 qui s'est tenue en Doha. Comme il l'avait déjà pressenti en amont de la conférence, il s'agissait d'une conférence de transition et les résultats obtenus sont à peine positifs. Le climat reste sur une trajectoire d'augmentation globale de la température de 4 à 5° C. S'il est vrai que grâce à quelques décisions, le processus de négociations n'est pas interrompu et qu'il s'agit en l'occurrence d'un acquis significatif, Monsieur le Ministre délégué s'inquiète de constater à quel point les ambitions pour parvenir à de véritables progrès sont faibles. En bref les principaux résultats de la COP18 peuvent être résumés comme suit :

- une deuxième période d'engagement du protocole de Kyoto commencera bien en janvier 2013. La portée de cette seconde période, qui s'achèvera fin 2020, sera néanmoins très limitée car elle ne concerne que l'Union européenne et une dizaine d'autres pays, soit 15% des émissions de GES mondiales ;
- le financement de la lutte contre les effets du changement climatique et des mesures d'adaptation dans les pays en développement (*Fast Start Finance*) sera poursuivi. A noter que l'Etat luxembourgeois a confirmé son engagement de contribuer à ce mécanisme pour un montant total de 9 millions d'euros ;

Monsieur le Ministre délégué rappelle en outre que la Conférence de Durban (COP17) avait abouti à l'engagement par la communauté internationale à la conclusion en 2015 d'un accord mondial unique juridiquement contraignant, qui entrera en vigueur à l'horizon 2020. Après Doha, les négociations onusiennes sur le climat sont donc dorénavant tournées vers ce grand rendez-vous de 2015.

Le Conseil « Environnement » s'est tenu le 17 décembre 2012 à Bruxelles. Les ministres de l'UE ont dressé le bilan et évoqué les suites de la conférence de Doha. Tout en soulignant la modestie des résultats obtenus, et ceci malgré l'engagement de l'Union dans une seconde période du Protocole de Kyoto, ils ont mis en exergue le besoin de se tourner dès à présent vers la recherche d'un accord en 2015, dont les bases devront être posées à Varsovie en 2013.

De l'échange de vues subséquent à l'exposé de Monsieur le Ministre délégué, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- plusieurs intervenants s'avouent déçus des résultats obtenus lors de la COP18 et critiquent l'inadéquation entre l'urgence de la situation et le manque d'ambition affiché à Doha. Ils se déclarent en outre relativement pessimistes quant à la prochaine conférence sur le climat, qui se tiendra à Varsovie à la fin de l'année 2013, étant donné l'attitude des

Polonais en matière de lutte contre le changement climatique. Ils sont dès lors d'avis qu'il sera impossible de finaliser un accord mondial unique juridiquement contraignant d'ici 2015 ;

- en ce qui concerne l'accord sur une deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto, il est précisé que le texte n'entrera en vigueur que lorsque deux tiers des pays signataires du Protocole de Kyoto initial l'auront ratifié. Il faut cependant savoir que les dispositions de l'accord s'appliqueront provisoirement, avant même son entrée en vigueur. Dans ce contexte, un membre de la Commission met en avant l'importance de la non-remise en cause des principes et des procédures du protocole initial, notamment pour ce qui concerne l'aide aux pays les plus pauvres ;
- la dynamique des conférences onusiennes est remise en cause par plusieurs intervenants, qui s'interrogent sur leur utilité et leur efficacité alors qu'il s'avère quasiment impossible de trouver une unanimité entre plus de 190 pays ayant chacun des intérêts propres. S'il est vrai que de telles conférences sont importantes, afin que tous les pays puissent avoir une tribune pour s'exprimer, il serait cependant hautement souhaitable que ce genre d'événement soit préparé en détail toute l'année durant. Dans ce cadre, la mise en place d'une agence mondiale de l'environnement pourrait se révéler opportune.

4. Examen des documents européens suivants :

COM (2012) 628 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2011/92/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

Ce point n'a pas été abordé.

COM (2012) 630 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL SUR LA COMMUNICATION CONCERNANT LA SÉCURITÉ D'UTILISATION DES PRODUITS CHIMIQUES

Ce point n'a pas été abordé.

COM (2012) 636 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - CARS 2020 : plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe

La communication sous rubrique présente un plan d'action pour l'industrie automobile en partant du constat qu'au cours des derniers mois, l'industrie automobile européenne a connu une période marquée par des difficultés croissantes, le marché de l'UE des véhicules neufs étant en recul pour la cinquième année consécutive. Cette situation génère une forte pression pour les entreprises contraintes de restructurer leurs activités, et plusieurs constructeurs ont récemment annoncé la fermeture d'usines de montage entraînant nécessairement de nouveaux licenciements.

La communication insiste sur l'engagement de la Commission à soutenir la compétitivité et la viabilité du secteur automobile et définit des actions concrètes sur la base d'une analyse du secteur réalisée par le groupe de haut niveau CARS 21, qui a été réactivé en 2010.

Le plan d'action comporte des propositions concrètes d'initiatives qui visent à :

- Promouvoir l'investissement dans les technologies de pointe et l'innovation en matière de véhicules propres, par exemple :
 - par des mesures visant à réduire les émissions de CO2 et de polluants, ainsi que les nuisances sonores ;
 - par des mesures en faveur de la sécurité routière, notamment des systèmes de transport intelligents ;
 - par la construction d'infrastructures pour les carburants de substitution ;
 - par une norme européenne portant sur les interfaces de recharge des véhicules électriques ;
 - par l'intermédiaire de l'initiative européenne en faveur des véhicules verts menée dans le cadre du programme Horizon 2020, qui vise à promouvoir l'investissement dans la recherche et l'innovation.

- Améliorer la situation du marché, par exemple :
 - en renforçant le marché unique des véhicules grâce à un meilleur système de réception par type de véhicules complets, et en assurant une surveillance du marché, pour éviter la concurrence déloyale ;
 - en rationalisant les incitations financières à acquérir des véhicules propres ;
 - en appliquant de façon cohérente les principes de la réglementation intelligente, notamment celui d'un examen de l'incidence sur la compétitivité des grandes initiatives politiques, afin d'évaluer les effets de celles-ci sur le secteur de l'automobile.

- Aider le secteur à accéder au marché mondial, grâce à :
 - la conclusion d'accords commerciaux équilibrés, l'évaluation minutieuse des incidences cumulées de ces accords, ainsi que la promotion et la poursuite des dialogues bilatéraux engagés avec les principaux pays tiers partenaires ;
 - l'intensification des travaux visant à l'harmonisation internationale des réglementations portant sur les véhicules, l'objectif étant à terme de parvenir à un système international de réception par type de véhicules complets et d'instaurer des normes de sécurité à l'échelle mondiale pour les véhicules électriques et leurs batteries.

- Promouvoir l'investissement dans les compétences et la formation pour accompagner les changements structurels et anticiper les besoins en matière d'emploi et de qualifications, par exemple en encourageant le recours au Fonds social européen.

COM (2012) 643 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif aux gaz à effet de serre fluorés

Ce point n'a pas été abordé.

COM (2012) 652 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - État des lieux du marché européen du carbone en 2012

Ce point n'a pas été abordé.

COM (2012) 697 : Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté

Ce point n'a pas été abordé.

COM (2012) 710 : Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020 : « Bien vivre, dans les limites de notre planète »

Ce point n'a pas été abordé.

5. Divers

Les prochaines réunions auront respectivement lieu les 21 décembre 2012 à 14h00, 10 janvier 2013 à 10h30 et 16 janvier 2013 à 10h30 et à 14h00.

Luxembourg, le 10 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des bâtiments publics

Division des travaux neufs

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES
ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

**PROJET DE LOI
RELATIF À LA CONSTRUCTION
D'UN LYCÉE À CLERVAUX**

20 décembre 2012

UN LYCEE POUR CLERVAUX

- Implantation du lycée se fonde sur le plan directeur sectoriel « Lycées »
- Plan directeur a retenu que l'extrême nord du pays, constitue un vide scolaire
- Décentralisation, régionalisation et meilleure répartition de l'offre scolaire et des formations
- Réduction des besoins en déplacements
- Promotion de l'utilisation des transports en commun

LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Capacité du nouveau lycée: 800 élèves

Structure d'enseignement:

- 26 salles de classe
- 6 salles spéciales (biologie, chimie, physique, informatique)
- 6 ateliers avec salles de formation et dépôt (bois, métal/électrotechnique, cuisine, éd. artistique)
- hall des sports multifonctionnel à 3 unités
- piscine à 5 couloirs, bassin d'apprentissage, pataugeoire

Administration:

- bureaux, salles de réunion, salles pour enseignants

Structures d'accueil:

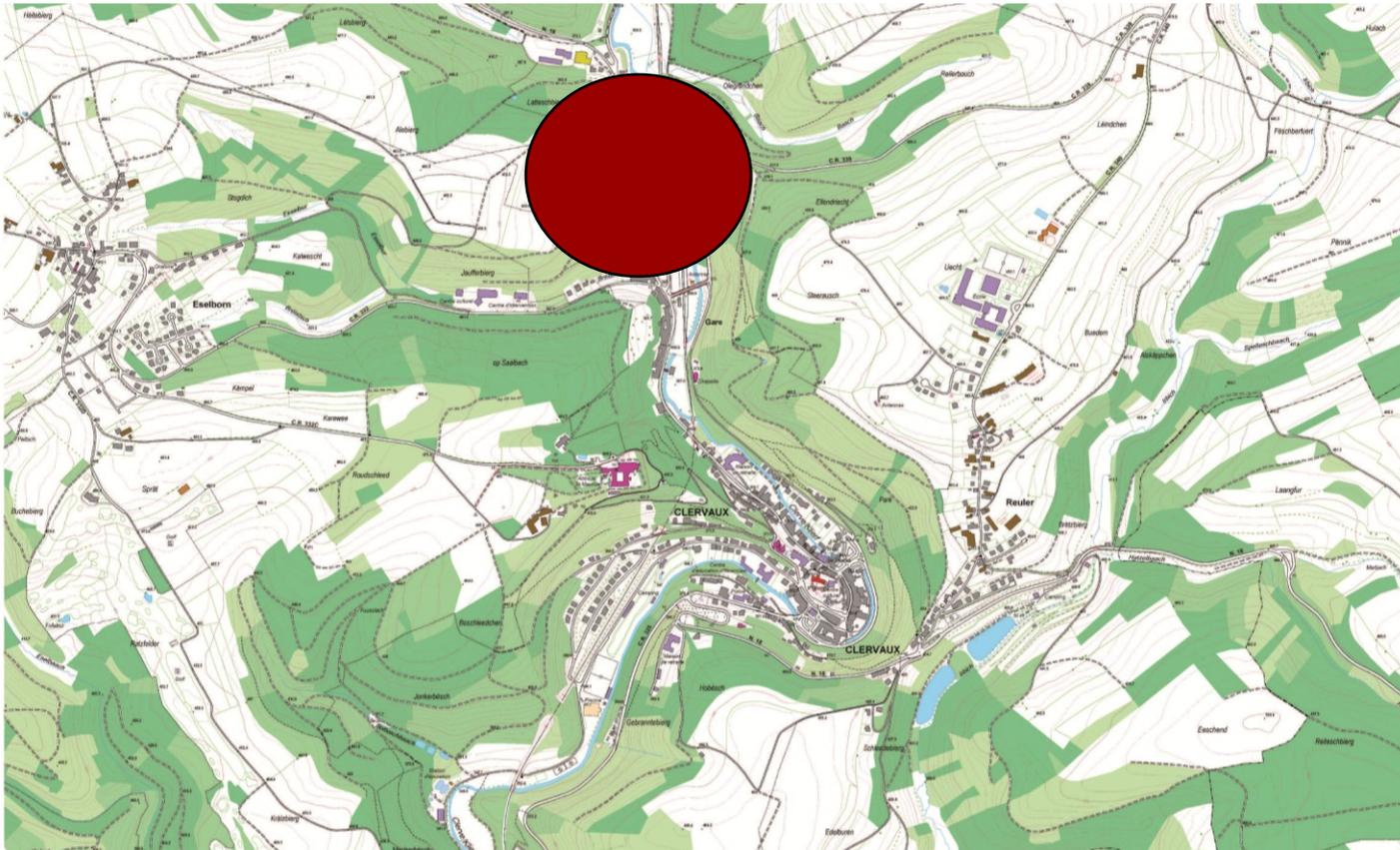
- salle polyvalente (200 personnes), restaurant (200 places), cafétéria (50 places), bibliothèque
- salles pour corps pédagogique

Aménagement extérieur:

- parking (68 emplacements)
- terrain de sport extérieur
- quai de bus

LE TERRAIN D'IMPLANTATION

Commune de Clervaux, ancien site industriel



Le nouveau lycée sera construit sur l'ancien terrain industriel de l'entreprise CTI Systems:

- superficie de 3,03 ha
- délimité
 - par la Clerve et les rails des chemins de fer du côté est
 - en contrebas de la route nationale RN18 du côté nord et ouest
 - par les bâtiments de la coopérative Synplants du côté sud
- situé dans zone des bâtiments publics (PAG)
- proximité directe à la gare de Clervaux
- assainissement achevé CTI Systems
- zone inondable



vue aérienne du site

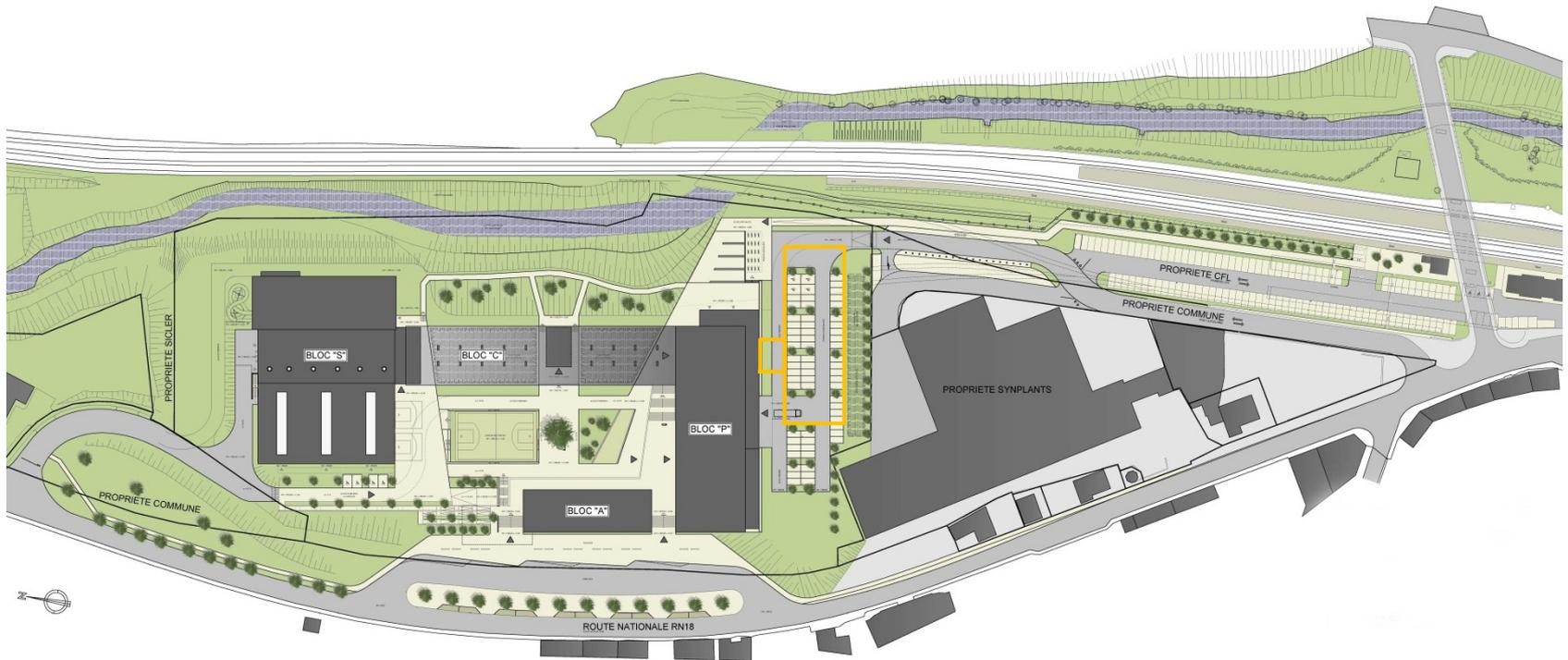


situation nov. 2012, vue direction sud

LE PARTI URBANISTIQUE

La viabilisation et l'organisation des volumes sur ce site est conçue de façon:

- à intégrer les volumes de construction dans le contexte environnant bâti et naturel
- à créer une cour intérieure à échelle adaptée, protectrice par rapport à route nationale et chemins de fer
- à établir une connexion au réseau du transport public
- à créer une liaison avec la gare de Clervaux par un chemin piétonnier
- à tenir compte des contraintes liées à l'implantation en zone inondable

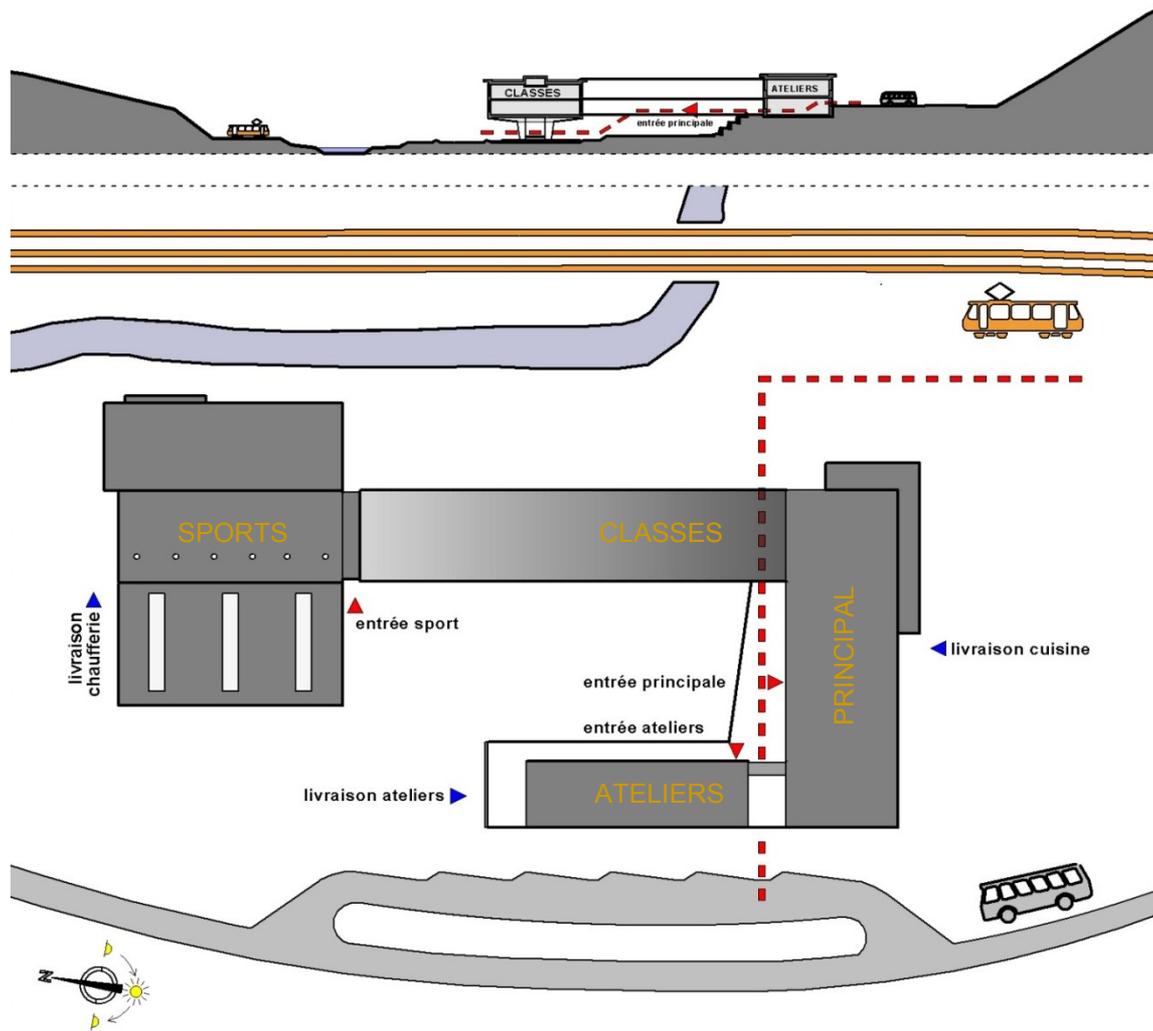


plan masse

LE PARTI ARCHITECTURAL ET LE CONCEPT FONCTIONNEL

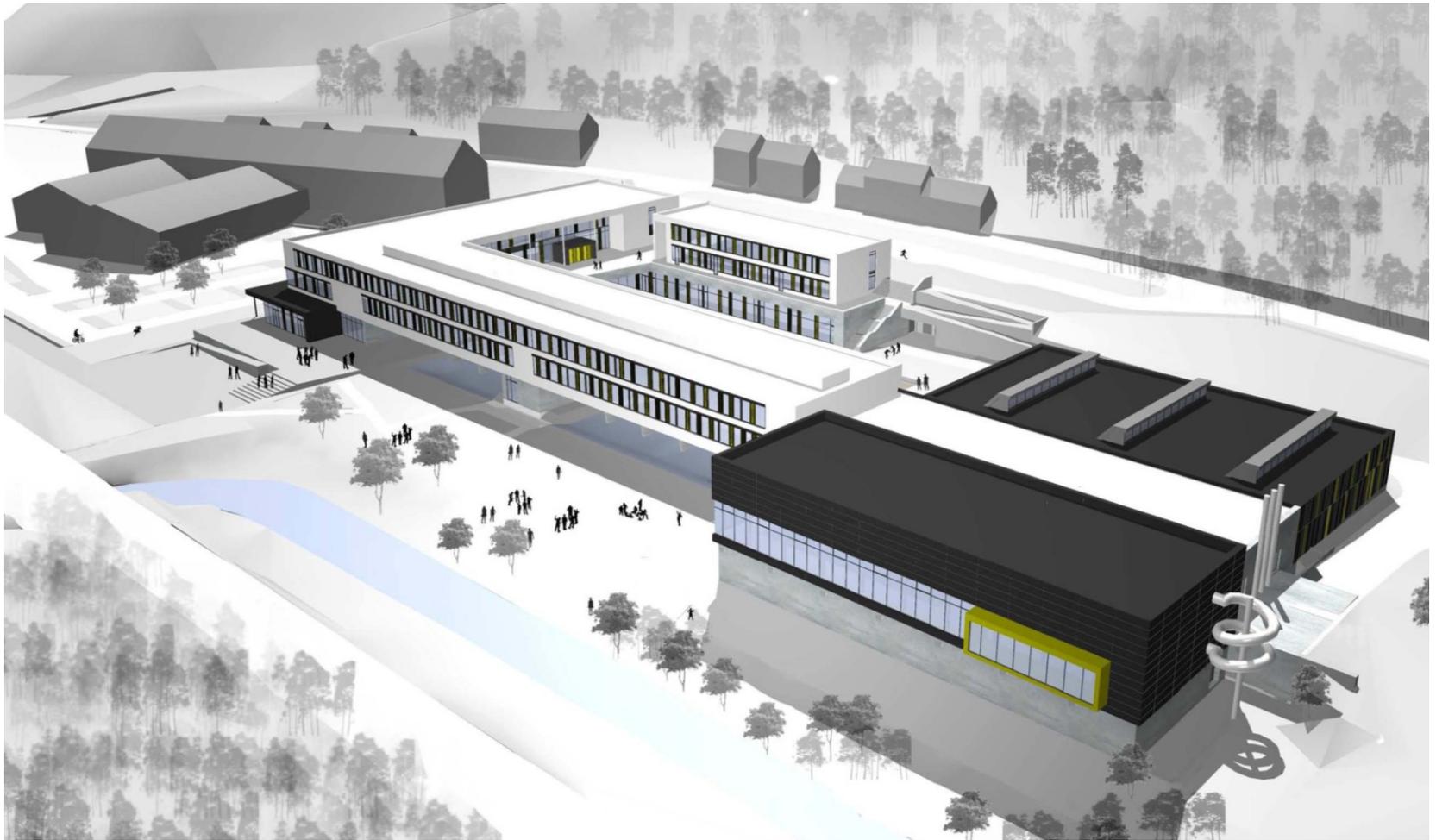
- parti architectural découlant du parti urbanistique
- implantation de différents volumes en fonction des diverses fonctions et activités du lycée
- agencement des bâtiments autour d'une cour intérieure paysagère
- création d'une relation directe des bâtiments avec son environnement naturel
- volume fermé côté route nationale, respectant le gabarit des constructions voisines

- accès depuis le quai bus (route nationale RN 18) ou de la gare
- parking situé côté sud
- entrée principale du lycée depuis la cour intérieure
- entrée indépendante pour piscine / hall sportif
- aménagement d'emplacements pour personnes à mobilité réduite (également côté piscine)





perspective du projet, vue nord-ouest



perspective du projet, vue nord-est

Niveau 1

Bloc principal

hall d'entrée et structures d'accueil (bibliothèque, cybercafé)

Bloc salles de classe

salles de classe normales

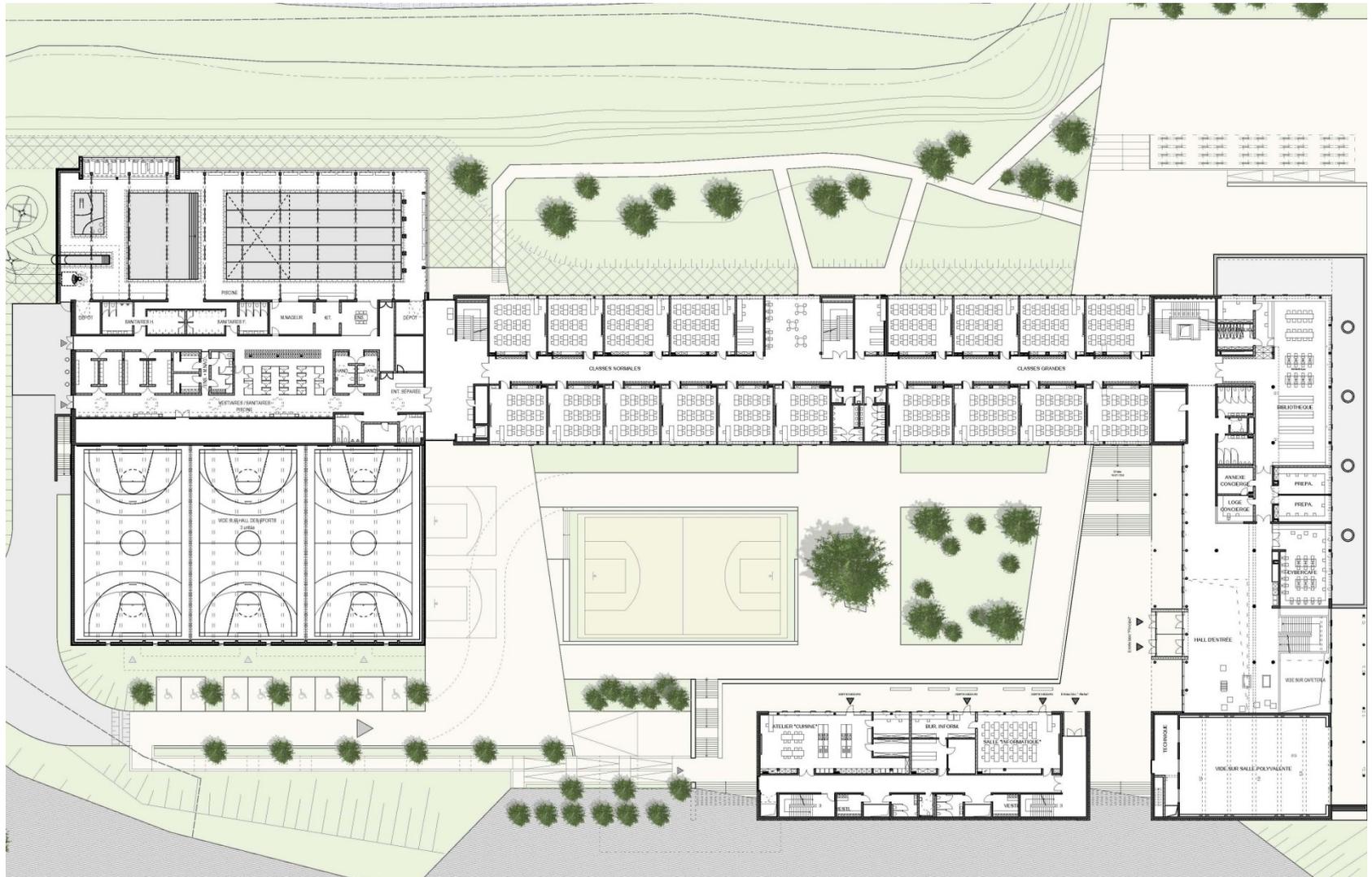
Bloc ateliers

atelier cuisine, salle informatique

Bloc sports

piscine comprenant bassin nageur (25 x 12.5 m), bassin d'apprentissage (12.5 x 10 m)
et patageoire (25 m²)

Niveau 1



Niveau 0

Bloc principal

restaurant, cuisine de production, cafétéria et salle polyvalente

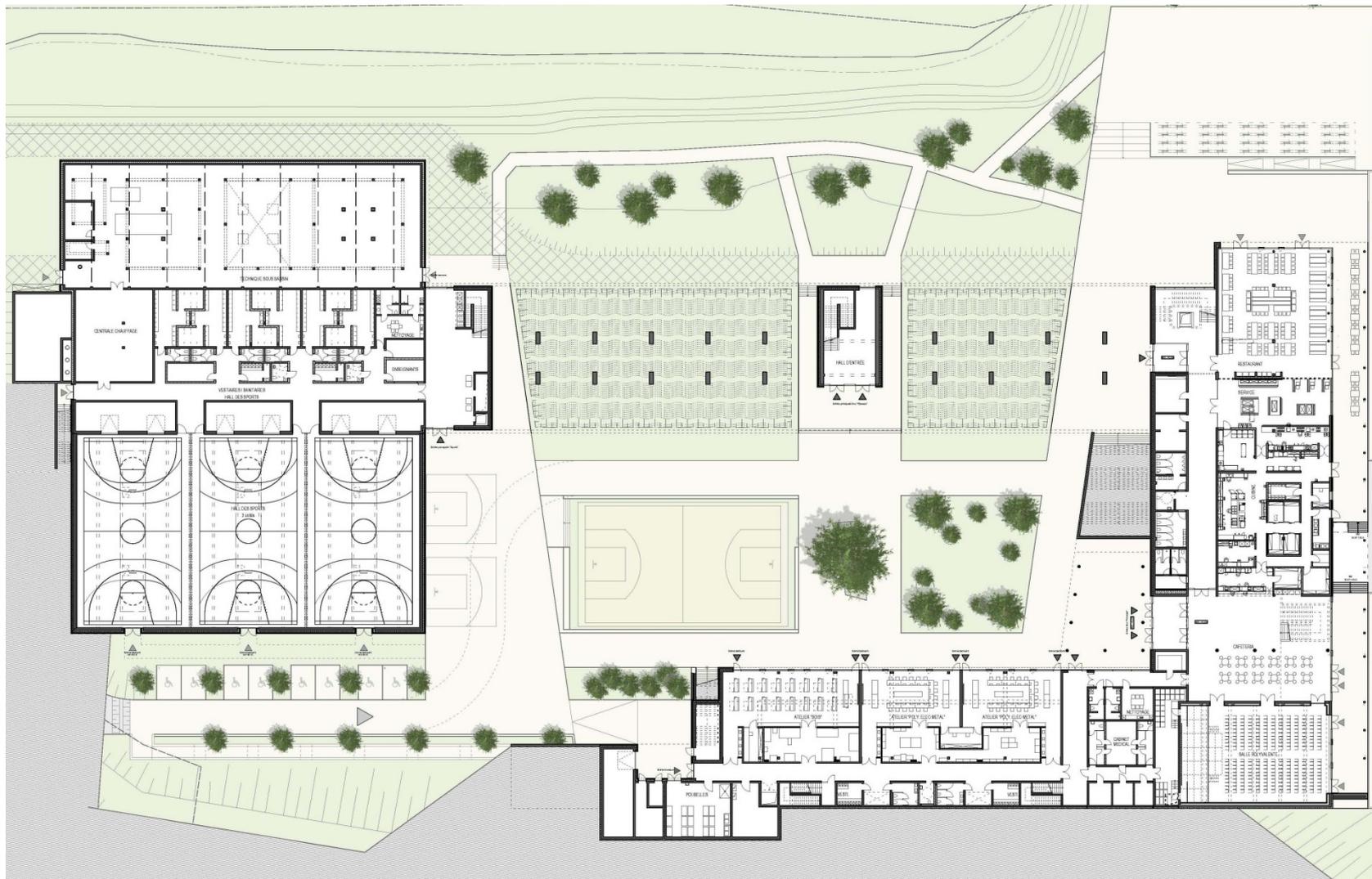
Bloc ateliers

2 ateliers polyvalents métal / électrotechnique, atelier bois

Bloc sports

hall des sports à 3 unités

Niveau 0



Niveau 2

Bloc principal

administration, espaces pour enseignants (salle de conférence, bureaux) et locaux éducatifs

Bloc salles de classe

salles de classe normales et spéciales (biologie, chimie, physique)

Bloc ateliers

2 ateliers d'éducation artistique

CONCEPT ENERGETIQUE INNOVANT ET OPTIMISATION DU CONFORT

- Infrastructure scolaire

- à consommation énergétique minimale
- offrant confort maximal aux utilisateurs

- Concept basé sur:

- très bonne isolation thermique de l'enveloppe
- masse du bâtiment comme climatiseur naturel (ventilation nocturne)
- ventilation naturelle
- façade étanche à l'air
- réduction des installations techniques au nécessaire
- éclairage naturel par grandes surfaces vitrées

- Chauffage à pellets et panneaux solaires thermiques:

- énergies renouvelables
- aspect éducatif

SURFACES ET VOLUMES

- Bloc principal	2'916 m ²
- Bloc salles de classe	2'591 m ²
- Bloc ateliers	1'107 m ²
- Bloc sports	3'031 m ²

Total surfaces nettes utiles: 9'645 m²

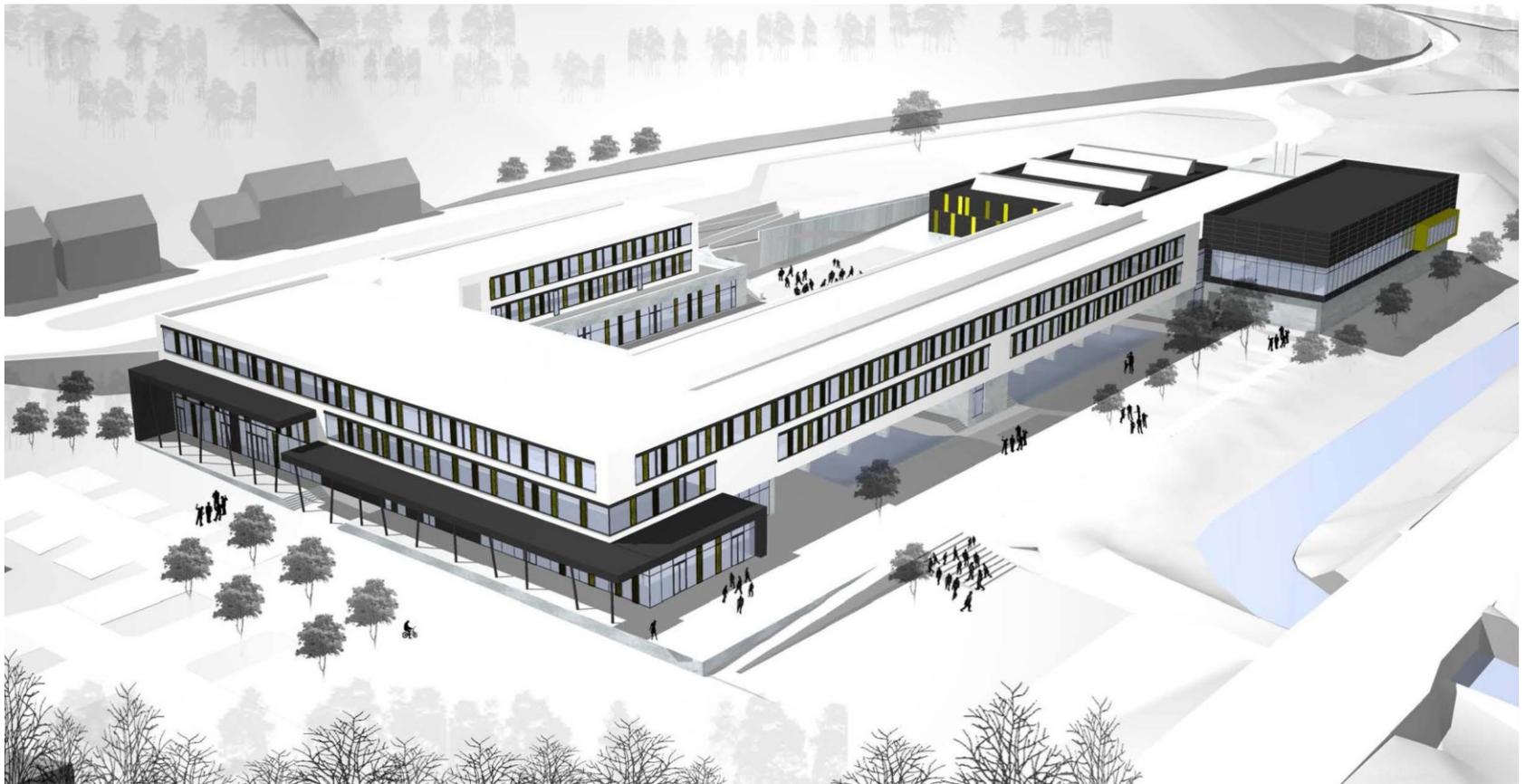
Total surfaces brutes: 18'670 m²

Volume brut: 108'360 m³

DEVIS ESTIMATIF

Indice 707,11 – 1^{er} octobre 2011

Coût de la construction:	41'833'000.-
Gros œuvres clos:	23'505'600.-
Installations techniques:	8'053'700.-
Parachèvements:	10'273'700.-
Coût complémentaire:	15'905'000.-
Réserve pour imprévus	2'062'000.-
Total hors taxes et honoraires:	59'800'000.-
Total TTC:	75'450'000.-



13

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 caténaies 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.

07



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission des Finances et du Budget
et
Commission du Développement durable
et
**Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire**

Procès-verbal de la réunion du 14 novembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. de 10h00 à 11h15:

Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR)
2. à partir de 11h15 (seulement pour les membres de la Commission du Développement durable):

Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00)
3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Désignation d'un rapporteur
4. 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
5. 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
6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Fernand Boden, M. Alex Bodry, M. Fernand Etgen, M. Gast Gibéryen, M. Norbert Hauptert, M. Lucien Lux, M. Roger Negri, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany, membres de la Commission du Développement durable

Mme Diane Adehm, M. André Bauler, M. Alex Bodry, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Claude Haagen, M. Henri Kox, M. Robert Weber, membres de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

M. Luc Frieden, Ministre des Finances

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

Mme Sarah Khabirpour, du Ministère des Finances

Tom Weigerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, membre de la Commission du Développement durable
M. Jacques-Yves Henckes, membre de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

Présidence : M. Michel Wolter, Président de la Commission des Finances et du Budget
M. Fernand Boden, Président de la Commission du Développement durable
M. Alex Bodry, Président de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

1. Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, déi gréng et ADR)

En sa qualité de représentant légal du groupe chinois HNA et pour éviter toute critique quant à un conflit d'intérêt, Monsieur Jacques-Yves Henckes renonce à assister à la présente réunion et quitte la salle. En sa qualité d'ancien membre du conseil d'administration de la SNCI, Monsieur Robert Weber annonce qu'il ne prendra pas part aux débats mais décide pourtant d'assister à la présente réunion.

*

Suite à un article publié dans la presse luxembourgeoise en date du 26 octobre dernier, les groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR ont exprimé le souhait de s'entretenir avec Messieurs les Ministres Lux Frieden et Claude Wiseler au sujet de la cession à Qatar Airways des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux.

Après avoir d'emblée rappelé que la transaction en question a eu lieu dans un contexte différent du contexte actuel, Monsieur le Ministre des Finances évoque les difficultés auxquelles Cargolux a fait face depuis quelques années, difficultés qui ont notamment amené l'Etat luxembourgeois à lui accorder, en 2009, une garantie étatique exceptionnelle de 100 millions USD. A la même époque, Cargolux a également dû procéder à une augmentation de capital afin d'éponger ses pertes et de poursuivre son développement.

Par ailleurs, toujours en 2009 et suite à la faillite de SAirlines (groupe Swissair) actionnaire du groupe Cargolux, l'Etat luxembourgeois – en la personne de Monsieur le Ministre des Finances – a pris la décision de racheter les parts de cette société en portage, à savoir dans le seul et unique but de les revendre à un tiers dans les meilleurs délais. Ainsi, l'Etat luxembourgeois était depuis 2009 à la recherche d'un nouvel actionnaire en remplacement de SAirlines, dont il avait racheté les parts après sa liquidation.

Quant à ce nouvel actionnaire, l'objectif de l'Etat luxembourgeois était de trouver un partenaire industriel stratégique, et non pas un investisseur ayant pour seul but d'effectuer un placement financier. Eu égard aux difficultés économiques de Cargolux, l'investisseur se devait également de posséder une certaine solidité financière.

A ce stade, il est souligné que des discussions avaient cours entre Cargolux et Qatar Airways depuis des années. Il y avait de même des négociations entre Cargolux et d'autres investisseurs potentiels, mais celles-ci se trouvaient à un stade embryonnaire.

En février 2011, au cours d'une mission économique à visée globale dans la région du Moyen-Orient, en amont de laquelle il avait été informé des discussions en cours entre Cargolux et Qatar Airways, Monsieur le Ministre des Finances s'est entretenu avec le Premier Ministre du Qatar et une volonté de collaboration dans plusieurs domaines d'activités a alors émergé entre les deux pays.

Plus précisément, en ce qui concerne la transaction relative à Cargolux, les négociations ont été difficiles et ont rencontré deux points d'achoppement :

- d'une part, les Qataris ont proposé un prix de rachat trop bas aux yeux de Monsieur le Ministre des Finances
- d'autre part, ils souhaitaient investir par le biais d'une société financière, Qatar Holding.

Les négociations ont, sur ces deux points, évolué en faveur de l'Etat luxembourgeois et un accord de principe a pu être conclu. Comme c'est toujours le cas lorsqu'un accord de principe de ce type est conclu, celui-ci a, dans les semaines et les mois suivants, été discuté en détail et avalisé par les instances des deux sociétés concernées.

Quant au prix de rachat, les Qataris avaient fait une première offre à 100 millions USD, qui a finalement été revalorisée à 117,5 millions USD. Si d'aucuns sont d'avis que la vente aurait pu se négocier à un prix plus avantageux, Monsieur le Ministre des Finances rappelle que :

- il est très difficile voire impossible de fixer un prix objectif étant donné que la société Cargolux n'est pas cotée en bourse ;

- le prix de 117,5 millions USD est le corollaire d'une valorisation de Cargolux effectuée par une société fiduciaire ;
- Cargolux avait connu des difficultés majeures depuis quelques années ;
- par le biais de l'achat des actions de SAirlines et de leur revente à Qatar Airways, l'Etat a réalisé une plus-value de 2,5 millions USD.

Il faut en outre savoir que Qatar Airways souhaitait obtenir 35% des actions de Cargolux, afin de bénéficier d'une minorité de blocage. Or, les parts que possédait l'Etat luxembourgeois suite au rachat des actions de SAirlines ne suffisaient pas pour finaliser la transaction. Il a donc fallu trouver des parts supplémentaires.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances rappelle, qu'outre les actionnaires publics et parapublics (Etat, SNCI, BCEE et Luxair), Cargolux possédait deux actionnaires privés : BIP Investment Partners et Lux-Avantage. Or, la société BIP Investment Partners avait, dès 2009, exprimé le souhait de se retirer du capital de Cargolux et avait alors négocié un droit préférentiel de sortie, droit qu'elle a exercé lors de la conclusion de l'opération avec Qatar Airways. A noter que Lux-Avantage a, au même moment, également exprimé le souhait de se retirer du capital, aux mêmes conditions que la BIP Investment Partners.

S'il est donc vrai que certains actionnaires privés ont bénéficié d'un traitement plus favorable que les actionnaires publics qui sont restés dans le capital de Cargolux, Monsieur le Ministre précise que cette transaction est complètement légale, et par ailleurs très courante dans ce type de négociations. Il informe en outre que cette transaction très complexe a été conduite par le biais d'un contrat fiduciaire mis en place par la banque ING.

Au terme de cette intervention, Monsieur le Ministre des Finances se propose de mettre à la disposition des membres de la Chambre des Députés une copie de plusieurs documents, à savoir le contrat fiduciaire passé via ING, le *Memorandum of Understanding* ainsi qu'une présentation de l'opération à destination du comité de direction de Luxair. Si, dans un souci de transparence, il souhaite faire distribuer une copie de ces trois documents aux personnes présentes, il fait valoir que ceux-ci contiennent des clauses de confidentialité et demande donc qu'ils ne soient pas annexés au présent procès-verbal. Afin de ne pas se voir reprocher d'avoir rendu publics des documents qui n'auraient pas dû l'être, Monsieur Michel Wolter refuse de prendre la décision de distribuer ces copies et propose de charger Monsieur le Président de la Chambre des Députés, ensemble avec les membres de la Conférence des Présidents, de déterminer sous quelle forme ces documents devraient être distribués aux Députés. Suite à l'insistance de plusieurs personnes présentes, Monsieur le Ministre décide de prendre personnellement la responsabilité de distribuer une copie de ces trois documents. Dans ce même contexte, un membre de la Commission du Développement durable regrette que d'autres documents, dont notamment le *shareholders agreement* qui aurait permis d'avoir une image globale de la situation, ne soient pas diffusés.

Au cours de l'échange de vues subséquent, il apparaît que les membres de la Chambre des Députés souhaitent s'entretenir, avec les responsables gouvernementaux, de deux questions essentielles :

- la stratégie du Gouvernement lors de la recherche d'un nouveau partenaire pour Cargolux et, d'une manière plus générale, sa stratégie concernant l'aviation au Luxembourg. Faute de temps nécessaire et étant donné que ce point figure à l'ordre du jour des discussions en séance publique du 15 novembre 2012, cette première question ne sera traitée que de manière relativement succincte au cours de la présente réunion ;

- les détails de la transaction ayant abouti à la vente des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux à Qatar Airways. Pour des raisons de transparence, Monsieur le Ministre des Finances exprime le souhait de répondre à toutes les questions qui lui seront posées au cours de la présente réunion.

*

Quant à la stratégie, il est rappelé que la Chambre des Députés a été informée au sujet de la prise de participation de Qatar Airways dans le capital de Cargolux immédiatement après la transaction. En effet, une réunion jointe impliquant la Commission des Finances et du Budget, la Commission du Développement durable et la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire a été convoquée en date du 10 juin 2011. Lors de cette réunion, les réflexions stratégiques ainsi que les orientations du Gouvernement ayant abouti à ladite transaction ont été évoquées. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures détaille les différentes options stratégiques qui se détachaient avant la conclusion du contrat avec Qatar Airways :

- la première option était celle du « *stand alone* ». Cette option a été écartée relativement rapidement, étant donné qu'en regard à la conjoncture, un regroupement stratégique semblait plus judicieux ;
- la seconde option était celle de s'associer à une société similaire à Cargolux, c'est-à-dire à une société « *full fret* » ;
- la troisième option était celle de s'allier à une société complémentaire, comme par exemple une société de distribution ou encore une compagnie aérienne de transports passagers.

Les avantages et les inconvénients de ces différentes options ont été analysés pour Cargolux par le cabinet de conseil McKinsey & Company. Ces analyses ont été guidées par la possibilité de créer des synergies et par la recherche d'une complémentarité, aussi bien au niveau du réseau et qu'au niveau des destinations. Or, il s'avère que Qatar Airways dispose d'une activité « passagers » très développée, mais une activité « fret » sensiblement plus restreinte. Il s'ensuit que les deux compagnies ont pu établir un plan de coopération commerciale, visant notamment à renforcer leurs hubs respectifs à Luxembourg et à Doha. A ce jour, l'évolution conjoncturelle difficile du marché cargo a eu pour conséquence que seule une partie de ce plan de coopération a été mise en œuvre. Si la stratégie de coopération retenue semble, sur le papier, ne comporter que des avantages, les problèmes rencontrés dans la pratique nécessitent une modification de la stratégie, modification qui devra obligatoirement être adoptée et appliquée de manière commune par tous les actionnaires.

*

Quant aux détails de la transaction, il peut être retenu ce qui suit de l'échange de vues afférent :

- suite aux explications fournies par Messieurs les Ministres, il est tout d'abord reconnu qu'aucun reproche ne peut être formulé quant à la légalité de l'opération de cession des actions de Cargolux, mais plusieurs intervenants déclarent ne pas avoir été convaincus par l'approche retenue par le Gouvernement ;
- d'une manière générale et avant de répondre aux différentes questions ponctuelles qui lui sont posées, Monsieur le Ministre des Finances souhaite mettre en exergue la différence de perspective entre la situation qui prévalait en février 2011 au moment de la conclusion de la transaction et celle qui prévaut aujourd'hui. S'il reconnaît que toutes les

questions que se pose la Chambre des Députés sont justifiées, il insiste pour que celles-ci soient appréhendées à la lumière de la situation de l'époque, et non pas à la lumière de la situation actuelle, où les relations entre Qatar Airways et les autres actionnaires de Cargolux sont tendues ;

- plusieurs questions sont posées concernant les offres qui ont pu être faites par d'autres investisseurs potentiels, parallèlement à Qatar Airways, pour le rachat des titres de Cargolux à l'Etat luxembourgeois. Les membres de la Chambre des Députés souhaitent avoir des détails sur les négociations avec ces autres investisseurs potentiels et sur les raisons pour lesquelles leurs offres respectives n'ont pas été retenues, en faisant notamment référence à une offre de 175 millions USD bien supérieure aux 117,5 millions de Qatar Airways. Ils demandent en outre à être informés sur les allégations de la presse selon lesquelles le Conseil d'administration de Cargolux aurait mené des négociations parallèles avec d'autres partenaires potentiels et aurait émis une nette préférence pour un investisseur autre que Qatar Airways.

Monsieur le Ministre des Finances répète, comme déjà mentionné ci-avant, que la piste du Qatar avait été envisagée depuis longtemps par le Conseil d'administration de Cargolux, mais n'avait pas abouti étant donné qu'aucun accord n'avait été trouvé au niveau du prix de rachat. Il était donc à ce stade plus que logique que des offres alternatives soient examinées.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre dit avoir été informé de deux offres écrites, la première provenant du groupe chinois HNA et la seconde émanant d'un fonds d'investissements. Cependant, il déclare ne pas avoir été mis au courant de négociations intensives et détaillées avec ces deux partenaires potentiels. Il affirme en outre n'avoir jamais vu de document dans lequel le groupe HNA aurait proposé 175 millions USD pour le rachat de la participation de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux et ne pas avoir privilégié le Qatar par rapport à d'autres offres concurrentes.

Pour finir, Monsieur le Ministre confirme l'existence de divergences d'opinions entre les différents actionnaires de Cargolux quant au choix d'un nouvel investisseur. Il rappelle cependant que les actions ont été vendues par l'Etat luxembourgeois et qu'il revenait donc à lui seul de décider à qui ces actions devaient être cédées ;

- un membre de la Commission du Développement durable rappelle que la convention de portage est, en droit des sociétés, une convention juridique par laquelle un donneur d'ordre remet des titres d'une société à un porteur, sous la condition que ce dernier s'engage à les revendre, à une époque et dans des conditions prévues dans la convention, à un tiers désigné dans la convention. Dans ce contexte, il souhaiterait obtenir des détails concernant la relation entre le contrat de portage conclu en 2009 et les négociations avec Qatar Holding qui ont, selon toute vraisemblance, débuté très rapidement après que l'Etat luxembourgeois ait racheté les parts de SAirlines. Il se demande notamment si la convention de portage était une convention de portage au sens juridique du terme et, le cas échéant, si le donneur d'ordre était Qatar Airways ou toute autre entité qatarie en relation avec le Gouvernement luxembourgeois déjà à cette époque.

Messieurs les Ministres attestent qu'en 2009, à l'époque du rachat des actions de SAirlines, ni Qatar Airways ni l'Etat du Qatar ni l'émir du Qatar n'était le donneur d'ordre et qu'à ce moment-là, le Luxembourg n'avait aucun contact avec l'émirat. L'Etat a réalisé cette transaction de manière urgente afin d'éviter que Cargolux ne se retrouve face à des difficultés majeures qui auraient pu mener à sa faillite. En ce sens, le contrat de portage n'était pas un contrat de portage au sens classique du terme, étant donné qu'il ne reflétait aucun engagement vis-à-vis d'un donneur d'ordre, mais seulement une volonté politique de l'Etat et une stipulation de sa part de conserver les actions de Cargolux pour une durée non définie mais pas illimitée, afin de pouvoir les revendre à un moment opportun à un actionnaire stratégique. A noter dans ce contexte que les autorités

luxembourgeoises ont alors été en contact avec la Commission européenne afin de s'assurer que cette transaction ne puisse pas être considérée comme une aide de l'Etat ;

- Monsieur le Ministre des Finances donne à considérer que, préalablement à sa mission économique au Moyen-Orient, il s'est entretenu avec les ministres concernés par le dossier Cargolux, à savoir Monsieur le Premier Ministre, ainsi que les ministres ayant dans leurs attributions l'Economie et les Transports. Il a alors été convenu de l'opportunité de poursuivre les négociations avec le Qatar. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances précise que l'achat ou la vente de participations de l'Etat relève de sa compétence exclusive, et cela sur base de l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères. Ainsi, bien que le Gouvernement ait été informé des intentions de Monsieur le Ministre, ce dernier n'a pas eu besoin de l'accord préalable du Gouvernement en Conseil. Monsieur le Ministre des Finances a négocié seul le moment venu et a seul abouti à la conclusion d'un accord de principe, ceci dans des conditions difficiles et après plusieurs années de blocage et de recherche vaine d'un partenaire ;
- concernant les négociations qui se sont déroulées à Doha, elles ont eu lieu en la seule présence de S.A.R le Grand-Duc héritier, de Me Albert Wildgen et de Monsieur le Ministre des Finances. Ces négociations ont abouti à la conclusion d'un accord de principe oral se limitant, comme son nom l'indique, à poser les grandes lignes de la transaction. Les détails de la transaction n'ont alors pas été abordés, mais ont été discutés par la suite en présence des avocats de toutes les parties. L'accord de principe oral a donc été transposé en accord juridique écrit qui n'a pris ses effets que lorsqu'il a recueilli les signatures respectives de tous les actionnaires de Cargolux ;
- les conseils d'administration des trois actionnaires publics de Cargolux (BCEE, SNCI, Luxair) ont été informés après la conclusion de l'accord de principe. Ils ont approuvé la transaction et n'ont émis aucune objection ni quant au prix de vente des actions de l'Etat luxembourgeois à Qatar Airways, ni quant au droit de sortie préférentiel obtenu par les actionnaires privés. Monsieur le Ministre des Finances s'empresse de préciser que l'Etat n'a en aucune manière exercé de pression pour que la BCEE, la SNCI et Luxair acceptent les conditions de la transaction ;
- lors des négociations entre l'Etat luxembourgeois et Qatar Airways, les discussions n'ont pas porté sur les garanties au niveau de l'emploi. Cependant, étant donné que le but du rapprochement entre Qatar Airways et Cargolux était un renforcement commun des deux sociétés, la question semblait superfétatoire ;
- pour ce qui est du modèle social luxembourgeois, Monsieur le Ministre des Finances déclare ne pas avoir reçu de garanties écrites quant à sa préservation. Le modèle social luxembourgeois n'a pourtant pas été explicitement remis en cause et la présence de représentants du personnel au sein du Conseil d'administration de Cargolux n'a soulevé aucune opposition de la part de Qatar Airways. Il faut, dans ce contexte, rappeler que, d'une manière générale, les Qataris ont une mentalité « européenne » dans les négociations car, de par leurs nombreux investissements dans l'Union, ils connaissent parfaitement le modèle social européen ;
- Me Albert Wildgen était présent au Qatar lors des négociations, en sa qualité d'accompagnateur du Grand-Duc héritier et non pas en celle d'administrateur des biens du Grand-Duc ; il n'avait aucune fonction dans les négociations. D'après les informations de Monsieur le Ministre des Finances, il n'existait aucune relation préalable entre Me Albert Wildgen et les Qataris. Si Me Albert Wildgen a été nommé président du Conseil d'administration de Cargolux, c'est simplement parce qu'il a trouvé l'approbation de tous les actionnaires de Cargolux, dont les Qataris, qui l'avaient rencontré lors du voyage à Doha ;

- Monsieur le Ministre des Finances écarte l'hypothèse d'une négociation globale qui aurait inclus, outre l'accord conclu entre Qatar Airways et Cargolux, également des accords concernant la Dexia-BIL ou la KBL. Si son déplacement dans la région du Moyen-Orient avait effectivement pour objectif la promotion du Grand-Duché en général et de la place financière en particulier et que les responsables qataris ont alors de fait exprimé un intérêt pour un investissement futur sur la place financière, les discussions n'ont absolument pas porté sur les dossiers Dexia-BIL ou KBL.

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

Ce point n'a pas été abordé.

3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

Ce point n'a pas été abordé.

4. 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.

5. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Ce point n'a pas été abordé.

6. Divers

Ce point n'a pas été abordé.

Luxembourg, le 11 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président de la Commission des Finances
et du Budget,
Michel Wolter

Le Président de la Commission du
Développement durable,

Fernand Boden

Le Président de la Commission de
l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire,
Alex Bodry

12



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission des Finances et du Budget
et
Commission du Développement durable
et
**Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire**

Procès-verbal de la réunion du 14 novembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. de 10h00 à 11h15:

Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR)
2. à partir de 11h15 (seulement pour les membres de la Commission du Développement durable):

Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00)
3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Désignation d'un rapporteur
4. 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
5. 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
6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Fernand Boden, M. Alex Bodry, M. Fernand Etgen, M. Gast Gibéryen, M. Norbert Hauptert, M. Lucien Lux, M. Roger Negri, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany, membres de la Commission du Développement durable

Mme Diane Adehm, M. André Bauler, M. Alex Bodry, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Claude Haagen, M. Henri Kox, M. Robert Weber, membres de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

M. Luc Frieden, Ministre des Finances

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

Mme Sarah Khabirpour, du Ministère des Finances

Tom Weigerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, membre de la Commission du Développement durable
M. Jacques-Yves Henckes, membre de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

Présidence : M. Michel Wolter, Président de la Commission des Finances et du Budget
M. Fernand Boden, Président de la Commission du Développement durable
M. Alex Bodry, Président de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

1. Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, déi gréng et ADR)

En sa qualité de représentant légal du groupe chinois HNA et pour éviter toute critique quant à un conflit d'intérêt, Monsieur Jacques-Yves Henckes renonce à assister à la présente réunion et quitte la salle. En sa qualité d'ancien membre du conseil d'administration de la SNCI, Monsieur Robert Weber annonce qu'il ne prendra pas part aux débats mais décide pourtant d'assister à la présente réunion.

*

Suite à un article publié dans la presse luxembourgeoise en date du 26 octobre dernier, les groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR ont exprimé le souhait de s'entretenir avec Messieurs les Ministres Lux Frieden et Claude Wiseler au sujet de la cession à Qatar Airways des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux.

Après avoir d'emblée rappelé que la transaction en question a eu lieu dans un contexte différent du contexte actuel, Monsieur le Ministre des Finances évoque les difficultés auxquelles Cargolux a fait face depuis quelques années, difficultés qui ont notamment amené l'Etat luxembourgeois à lui accorder, en 2009, une garantie étatique exceptionnelle de 100 millions USD. A la même époque, Cargolux a également dû procéder à une augmentation de capital afin d'éponger ses pertes et de poursuivre son développement.

Par ailleurs, toujours en 2009 et suite à la faillite de SAirlines (groupe Swissair) actionnaire du groupe Cargolux, l'Etat luxembourgeois – en la personne de Monsieur le Ministre des Finances – a pris la décision de racheter les parts de cette société en portage, à savoir dans le seul et unique but de les revendre à un tiers dans les meilleurs délais. Ainsi, l'Etat luxembourgeois était depuis 2009 à la recherche d'un nouvel actionnaire en remplacement de SAirlines, dont il avait racheté les parts après sa liquidation.

Quant à ce nouvel actionnaire, l'objectif de l'Etat luxembourgeois était de trouver un partenaire industriel stratégique, et non pas un investisseur ayant pour seul but d'effectuer un placement financier. Eu égard aux difficultés économiques de Cargolux, l'investisseur se devait également de posséder une certaine solidité financière.

A ce stade, il est souligné que des discussions avaient cours entre Cargolux et Qatar Airways depuis des années. Il y avait de même des négociations entre Cargolux et d'autres investisseurs potentiels, mais celles-ci se trouvaient à un stade embryonnaire.

En février 2011, au cours d'une mission économique à visée globale dans la région du Moyen-Orient, en amont de laquelle il avait été informé des discussions en cours entre Cargolux et Qatar Airways, Monsieur le Ministre des Finances s'est entretenu avec le Premier Ministre du Qatar et une volonté de collaboration dans plusieurs domaines d'activités a alors émergé entre les deux pays.

Plus précisément, en ce qui concerne la transaction relative à Cargolux, les négociations ont été difficiles et ont rencontré deux points d'achoppement :

- d'une part, les Qataris ont proposé un prix de rachat trop bas aux yeux de Monsieur le Ministre des Finances
- d'autre part, ils souhaitaient investir par le biais d'une société financière, Qatar Holding.

Les négociations ont, sur ces deux points, évolué en faveur de l'Etat luxembourgeois et un accord de principe a pu être conclu. Comme c'est toujours le cas lorsqu'un accord de principe de ce type est conclu, celui-ci a, dans les semaines et les mois suivants, été discuté en détail et avalisé par les instances des deux sociétés concernées.

Quant au prix de rachat, les Qataris avaient fait une première offre à 100 millions USD, qui a finalement été revalorisée à 117,5 millions USD. Si d'aucuns sont d'avis que la vente aurait pu se négocier à un prix plus avantageux, Monsieur le Ministre des Finances rappelle que :

- il est très difficile voire impossible de fixer un prix objectif étant donné que la société Cargolux n'est pas cotée en bourse ;

- le prix de 117,5 millions USD est le corollaire d'une valorisation de Cargolux effectuée par une société fiduciaire ;
- Cargolux avait connu des difficultés majeures depuis quelques années ;
- par le biais de l'achat des actions de SAirlines et de leur revente à Qatar Airways, l'Etat a réalisé une plus-value de 2,5 millions USD.

Il faut en outre savoir que Qatar Airways souhaitait obtenir 35% des actions de Cargolux, afin de bénéficier d'une minorité de blocage. Or, les parts que possédait l'Etat luxembourgeois suite au rachat des actions de SAirlines ne suffisaient pas pour finaliser la transaction. Il a donc fallu trouver des parts supplémentaires.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances rappelle, qu'outre les actionnaires publics et parapublics (Etat, SNCI, BCEE et Luxair), Cargolux possédait deux actionnaires privés : BIP Investment Partners et Lux-Avantage. Or, la société BIP Investment Partners avait, dès 2009, exprimé le souhait de se retirer du capital de Cargolux et avait alors négocié un droit préférentiel de sortie, droit qu'elle a exercé lors de la conclusion de l'opération avec Qatar Airways. A noter que Lux-Avantage a, au même moment, également exprimé le souhait de se retirer du capital, aux mêmes conditions que la BIP Investment Partners.

S'il est donc vrai que certains actionnaires privés ont bénéficié d'un traitement plus favorable que les actionnaires publics qui sont restés dans le capital de Cargolux, Monsieur le Ministre précise que cette transaction est complètement légale, et par ailleurs très courante dans ce type de négociations. Il informe en outre que cette transaction très complexe a été conduite par le biais d'un contrat fiduciaire mis en place par la banque ING.

Au terme de cette intervention, Monsieur le Ministre des Finances se propose de mettre à la disposition des membres de la Chambre des Députés une copie de plusieurs documents, à savoir le contrat fiduciaire passé via ING, le *Memorandum of Understanding* ainsi qu'une présentation de l'opération à destination du comité de direction de Luxair. Si, dans un souci de transparence, il souhaite faire distribuer une copie de ces trois documents aux personnes présentes, il fait valoir que ceux-ci contiennent des clauses de confidentialité et demande donc qu'ils ne soient pas annexés au présent procès-verbal. Afin de ne pas se voir reprocher d'avoir rendu publics des documents qui n'auraient pas dû l'être, Monsieur Michel Wolter refuse de prendre la décision de distribuer ces copies et propose de charger Monsieur le Président de la Chambre des Députés, ensemble avec les membres de la Conférence des Présidents, de déterminer sous quelle forme ces documents devraient être distribués aux Députés. Suite à l'insistance de plusieurs personnes présentes, Monsieur le Ministre décide de prendre personnellement la responsabilité de distribuer une copie de ces trois documents. Dans ce même contexte, un membre de la Commission du Développement durable regrette que d'autres documents, dont notamment le *shareholders agreement* qui aurait permis d'avoir une image globale de la situation, ne soient pas diffusés.

Au cours de l'échange de vues subséquent, il apparaît que les membres de la Chambre des Députés souhaitent s'entretenir, avec les responsables gouvernementaux, de deux questions essentielles :

- la stratégie du Gouvernement lors de la recherche d'un nouveau partenaire pour Cargolux et, d'une manière plus générale, sa stratégie concernant l'aviation au Luxembourg. Faute de temps nécessaire et étant donné que ce point figure à l'ordre du jour des discussions en séance publique du 15 novembre 2012, cette première question ne sera traitée que de manière relativement succincte au cours de la présente réunion ;

- les détails de la transaction ayant abouti à la vente des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux à Qatar Airways. Pour des raisons de transparence, Monsieur le Ministre des Finances exprime le souhait de répondre à toutes les questions qui lui seront posées au cours de la présente réunion.

*

Quant à la stratégie, il est rappelé que la Chambre des Députés a été informée au sujet de la prise de participation de Qatar Airways dans le capital de Cargolux immédiatement après la transaction. En effet, une réunion jointe impliquant la Commission des Finances et du Budget, la Commission du Développement durable et la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire a été convoquée en date du 10 juin 2011. Lors de cette réunion, les réflexions stratégiques ainsi que les orientations du Gouvernement ayant abouti à ladite transaction ont été évoquées. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures détaille les différentes options stratégiques qui se détachaient avant la conclusion du contrat avec Qatar Airways :

- la première option était celle du « *stand alone* ». Cette option a été écartée relativement rapidement, étant donné qu'en regard de la conjoncture, un regroupement stratégique semblait plus judicieux ;
- la seconde option était celle de s'associer à une société similaire à Cargolux, c'est-à-dire à une société « *full fret* » ;
- la troisième option était celle de s'allier à une société complémentaire, comme par exemple une société de distribution ou encore une compagnie aérienne de transports passagers.

Les avantages et les inconvénients de ces différentes options ont été analysés pour Cargolux par le cabinet de conseil McKinsey & Company. Ces analyses ont été guidées par la possibilité de créer des synergies et par la recherche d'une complémentarité, aussi bien au niveau du réseau et qu'au niveau des destinations. Or, il s'avère que Qatar Airways dispose d'une activité « passagers » très développée, mais une activité « fret » sensiblement plus restreinte. Il s'ensuit que les deux compagnies ont pu établir un plan de coopération commerciale, visant notamment à renforcer leurs hubs respectifs à Luxembourg et à Doha. A ce jour, l'évolution conjoncturelle difficile du marché cargo a eu pour conséquence que seule une partie de ce plan de coopération a été mise en œuvre. Si la stratégie de coopération retenue semble, sur le papier, ne comporter que des avantages, les problèmes rencontrés dans la pratique nécessitent une modification de la stratégie, modification qui devra obligatoirement être adoptée et appliquée de manière commune par tous les actionnaires.

*

Quant aux détails de la transaction, il peut être retenu ce qui suit de l'échange de vues afférent :

- suite aux explications fournies par Messieurs les Ministres, il est tout d'abord reconnu qu'aucun reproche ne peut être formulé quant à la légalité de l'opération de cession des actions de Cargolux, mais plusieurs intervenants déclarent ne pas avoir été convaincus par l'approche retenue par le Gouvernement ;
- d'une manière générale et avant de répondre aux différentes questions ponctuelles qui lui sont posées, Monsieur le Ministre des Finances souhaite mettre en exergue la différence de perspective entre la situation qui prévalait en février 2011 au moment de la conclusion de la transaction et celle qui prévaut aujourd'hui. S'il reconnaît que toutes les

questions que se pose la Chambre des Députés sont justifiées, il insiste pour que celles-ci soient appréhendées à la lumière de la situation de l'époque, et non pas à la lumière de la situation actuelle, où les relations entre Qatar Airways et les autres actionnaires de Cargolux sont tendues ;

- plusieurs questions sont posées concernant les offres qui ont pu être faites par d'autres investisseurs potentiels, parallèlement à Qatar Airways, pour le rachat des titres de Cargolux à l'Etat luxembourgeois. Les membres de la Chambre des Députés souhaitent avoir des détails sur les négociations avec ces autres investisseurs potentiels et sur les raisons pour lesquelles leurs offres respectives n'ont pas été retenues, en faisant notamment référence à une offre de 175 millions USD bien supérieure aux 117,5 millions de Qatar Airways. Ils demandent en outre à être informés sur les allégations de la presse selon lesquelles le Conseil d'administration de Cargolux aurait mené des négociations parallèles avec d'autres partenaires potentiels et aurait émis une nette préférence pour un investisseur autre que Qatar Airways.

Monsieur le Ministre des Finances répète, comme déjà mentionné ci-avant, que la piste du Qatar avait été envisagée depuis longtemps par le Conseil d'administration de Cargolux, mais n'avait pas abouti étant donné qu'aucun accord n'avait été trouvé au niveau du prix de rachat. Il était donc à ce stade plus que logique que des offres alternatives soient examinées.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre dit avoir été informé de deux offres écrites, la première provenant du groupe chinois HNA et la seconde émanant d'un fonds d'investissements. Cependant, il déclare ne pas avoir été mis au courant de négociations intensives et détaillées avec ces deux partenaires potentiels. Il affirme en outre n'avoir jamais vu de document dans lequel le groupe HNA aurait proposé 175 millions USD pour le rachat de la participation de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux et ne pas avoir privilégié le Qatar par rapport à d'autres offres concurrentes.

Pour finir, Monsieur le Ministre confirme l'existence de divergences d'opinions entre les différents actionnaires de Cargolux quant au choix d'un nouvel investisseur. Il rappelle cependant que les actions ont été vendues par l'Etat luxembourgeois et qu'il revenait donc à lui seul de décider à qui ces actions devaient être cédées ;

- un membre de la Commission du Développement durable rappelle que la convention de portage est, en droit des sociétés, une convention juridique par laquelle un donneur d'ordre remet des titres d'une société à un porteur, sous la condition que ce dernier s'engage à les revendre, à une époque et dans des conditions prévues dans la convention, à un tiers désigné dans la convention. Dans ce contexte, il souhaiterait obtenir des détails concernant la relation entre le contrat de portage conclu en 2009 et les négociations avec Qatar Holding qui ont, selon toute vraisemblance, débuté très rapidement après que l'Etat luxembourgeois ait racheté les parts de SAirlines. Il se demande notamment si la convention de portage était une convention de portage au sens juridique du terme et, le cas échéant, si le donneur d'ordre était Qatar Airways ou toute autre entité qatarie en relation avec le Gouvernement luxembourgeois déjà à cette époque.

Messieurs les Ministres attestent qu'en 2009, à l'époque du rachat des actions de SAirlines, ni Qatar Airways ni l'Etat du Qatar ni l'émir du Qatar n'était le donneur d'ordre et qu'à ce moment-là, le Luxembourg n'avait aucun contact avec l'émirat. L'Etat a réalisé cette transaction de manière urgente afin d'éviter que Cargolux ne se retrouve face à des difficultés majeures qui auraient pu mener à sa faillite. En ce sens, le contrat de portage n'était pas un contrat de portage au sens classique du terme, étant donné qu'il ne reflétait aucun engagement vis-à-vis d'un donneur d'ordre, mais seulement une volonté politique de l'Etat et une stipulation de sa part de conserver les actions de Cargolux pour une durée non définie mais pas illimitée, afin de pouvoir les revendre à un moment opportun à un actionnaire stratégique. A noter dans ce contexte que les autorités

luxembourgeoises ont alors été en contact avec la Commission européenne afin de s'assurer que cette transaction ne puisse pas être considérée comme une aide de l'Etat ;

- Monsieur le Ministre des Finances donne à considérer que, préalablement à sa mission économique au Moyen-Orient, il s'est entretenu avec les ministres concernés par le dossier Cargolux, à savoir Monsieur le Premier Ministre, ainsi que les ministres ayant dans leurs attributions l'Economie et les Transports. Il a alors été convenu de l'opportunité de poursuivre les négociations avec le Qatar. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances précise que l'achat ou la vente de participations de l'Etat relève de sa compétence exclusive, et cela sur base de l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères. Ainsi, bien que le Gouvernement ait été informé des intentions de Monsieur le Ministre, ce dernier n'a pas eu besoin de l'accord préalable du Gouvernement en Conseil. Monsieur le Ministre des Finances a négocié seul le moment venu et a seul abouti à la conclusion d'un accord de principe, ceci dans des conditions difficiles et après plusieurs années de blocage et de recherche vaine d'un partenaire ;
- concernant les négociations qui se sont déroulées à Doha, elles ont eu lieu en la seule présence de S.A.R le Grand-Duc héritier, de Me Albert Wildgen et de Monsieur le Ministre des Finances. Ces négociations ont abouti à la conclusion d'un accord de principe oral se limitant, comme son nom l'indique, à poser les grandes lignes de la transaction. Les détails de la transaction n'ont alors pas été abordés, mais ont été discutés par la suite en présence des avocats de toutes les parties. L'accord de principe oral a donc été transposé en accord juridique écrit qui n'a pris ses effets que lorsqu'il a recueilli les signatures respectives de tous les actionnaires de Cargolux ;
- les conseils d'administration des trois actionnaires publics de Cargolux (BCEE, SNCI, Luxair) ont été informés après la conclusion de l'accord de principe. Ils ont approuvé la transaction et n'ont émis aucune objection ni quant au prix de vente des actions de l'Etat luxembourgeois à Qatar Airways, ni quant au droit de sortie préférentiel obtenu par les actionnaires privés. Monsieur le Ministre des Finances s'empresse de préciser que l'Etat n'a en aucune manière exercé de pression pour que la BCEE, la SNCI et Luxair acceptent les conditions de la transaction ;
- lors des négociations entre l'Etat luxembourgeois et Qatar Airways, les discussions n'ont pas porté sur les garanties au niveau de l'emploi. Cependant, étant donné que le but du rapprochement entre Qatar Airways et Cargolux était un renforcement commun des deux sociétés, la question semblait superfétatoire ;
- pour ce qui est du modèle social luxembourgeois, Monsieur le Ministre des Finances déclare ne pas avoir reçu de garanties écrites quant à sa préservation. Le modèle social luxembourgeois n'a pourtant pas été explicitement remis en cause et la présence de représentants du personnel au sein du Conseil d'administration de Cargolux n'a soulevé aucune opposition de la part de Qatar Airways. Il faut, dans ce contexte, rappeler que, d'une manière générale, les Qataris ont une mentalité « européenne » dans les négociations car, de par leurs nombreux investissements dans l'Union, ils connaissent parfaitement le modèle social européen ;
- Me Albert Wildgen était présent au Qatar lors des négociations, en sa qualité d'accompagnateur du Grand-Duc héritier et non pas en celle d'administrateur des biens du Grand-Duc ; il n'avait aucune fonction dans les négociations. D'après les informations de Monsieur le Ministre des Finances, il n'existait aucune relation préalable entre Me Albert Wildgen et les Qataris. Si Me Albert Wildgen a été nommé président du Conseil d'administration de Cargolux, c'est simplement parce qu'il a trouvé l'approbation de tous les actionnaires de Cargolux, dont les Qataris, qui l'avaient rencontré lors du voyage à Doha ;

- Monsieur le Ministre des Finances écarte l'hypothèse d'une négociation globale qui aurait inclus, outre l'accord conclu entre Qatar Airways et Cargolux, également des accords concernant la Dexia-BIL ou la KBL. Si son déplacement dans la région du Moyen-Orient avait effectivement pour objectif la promotion du Grand-Duché en général et de la place financière en particulier et que les responsables qataris ont alors de fait exprimé un intérêt pour un investissement futur sur la place financière, les discussions n'ont absolument pas porté sur les dossiers Dexia-BIL ou KBL.

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

Ce point n'a pas été abordé.

3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

Ce point n'a pas été abordé.

4. 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.

5. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Ce point n'a pas été abordé.

6. Divers

Ce point n'a pas été abordé.

Luxembourg, le 11 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président de la Commission des Finances
et du Budget,
Michel Wolter

Le Président de la Commission du
Développement durable,

Fernand Boden

Le Président de la Commission de
l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire,
Alex Bodry

03



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission des Finances et du Budget
et
Commission du Développement durable
et
**Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire**

Procès-verbal de la réunion du 14 novembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. de 10h00 à 11h15:

Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR)
2. à partir de 11h15 (seulement pour les membres de la Commission du Développement durable):

Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00)
3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Désignation d'un rapporteur
4. 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
5. 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
6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Fernand Boden, M. Alex Bodry, M. Fernand Etgen, M. Gast Gibéryen, M. Norbert Hauptert, M. Lucien Lux, M. Roger Negri, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany, membres de la Commission du Développement durable

Mme Diane Adehm, M. André Bauler, M. Alex Bodry, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Claude Haagen, M. Henri Kox, M. Robert Weber, membres de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

M. Luc Frieden, Ministre des Finances

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

Mme Sarah Khabirpour, du Ministère des Finances

Tom Weigerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, membre de la Commission du Développement durable
M. Jacques-Yves Henckes, membre de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

Présidence : M. Michel Wolter, Président de la Commission des Finances et du Budget
M. Fernand Boden, Président de la Commission du Développement durable
M. Alex Bodry, Président de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

1. Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, déi gréng et ADR)

En sa qualité de représentant légal du groupe chinois HNA et pour éviter toute critique quant à un conflit d'intérêt, Monsieur Jacques-Yves Henckes renonce à assister à la présente réunion et quitte la salle. En sa qualité d'ancien membre du conseil d'administration de la SNCI, Monsieur Robert Weber annonce qu'il ne prendra pas part aux débats mais décide pourtant d'assister à la présente réunion.

*

Suite à un article publié dans la presse luxembourgeoise en date du 26 octobre dernier, les groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR ont exprimé le souhait de s'entretenir avec Messieurs les Ministres Lux Frieden et Claude Wiseler au sujet de la cession à Qatar Airways des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux.

Après avoir d'emblée rappelé que la transaction en question a eu lieu dans un contexte différent du contexte actuel, Monsieur le Ministre des Finances évoque les difficultés auxquelles Cargolux a fait face depuis quelques années, difficultés qui ont notamment amené l'Etat luxembourgeois à lui accorder, en 2009, une garantie étatique exceptionnelle de 100 millions USD. A la même époque, Cargolux a également dû procéder à une augmentation de capital afin d'éponger ses pertes et de poursuivre son développement.

Par ailleurs, toujours en 2009 et suite à la faillite de SAirlines (groupe Swissair) actionnaire du groupe Cargolux, l'Etat luxembourgeois – en la personne de Monsieur le Ministre des Finances – a pris la décision de racheter les parts de cette société en portage, à savoir dans le seul et unique but de les revendre à un tiers dans les meilleurs délais. Ainsi, l'Etat luxembourgeois était depuis 2009 à la recherche d'un nouvel actionnaire en remplacement de SAirlines, dont il avait racheté les parts après sa liquidation.

Quant à ce nouvel actionnaire, l'objectif de l'Etat luxembourgeois était de trouver un partenaire industriel stratégique, et non pas un investisseur ayant pour seul but d'effectuer un placement financier. Eu égard aux difficultés économiques de Cargolux, l'investisseur se devait également de posséder une certaine solidité financière.

A ce stade, il est souligné que des discussions avaient cours entre Cargolux et Qatar Airways depuis des années. Il y avait de même des négociations entre Cargolux et d'autres investisseurs potentiels, mais celles-ci se trouvaient à un stade embryonnaire.

En février 2011, au cours d'une mission économique à visée globale dans la région du Moyen-Orient, en amont de laquelle il avait été informé des discussions en cours entre Cargolux et Qatar Airways, Monsieur le Ministre des Finances s'est entretenu avec le Premier Ministre du Qatar et une volonté de collaboration dans plusieurs domaines d'activités a alors émergé entre les deux pays.

Plus précisément, en ce qui concerne la transaction relative à Cargolux, les négociations ont été difficiles et ont rencontré deux points d'achoppement :

- d'une part, les Qataris ont proposé un prix de rachat trop bas aux yeux de Monsieur le Ministre des Finances
- d'autre part, ils souhaitaient investir par le biais d'une société financière, Qatar Holding.

Les négociations ont, sur ces deux points, évolué en faveur de l'Etat luxembourgeois et un accord de principe a pu être conclu. Comme c'est toujours le cas lorsqu'un accord de principe de ce type est conclu, celui-ci a, dans les semaines et les mois suivants, été discuté en détail et avalisé par les instances des deux sociétés concernées.

Quant au prix de rachat, les Qataris avaient fait une première offre à 100 millions USD, qui a finalement été revalorisée à 117,5 millions USD. Si d'aucuns sont d'avis que la vente aurait pu se négocier à un prix plus avantageux, Monsieur le Ministre des Finances rappelle que :

- il est très difficile voire impossible de fixer un prix objectif étant donné que la société Cargolux n'est pas cotée en bourse ;

- le prix de 117,5 millions USD est le corollaire d'une valorisation de Cargolux effectuée par une société fiduciaire ;
- Cargolux avait connu des difficultés majeures depuis quelques années ;
- par le biais de l'achat des actions de SAirlines et de leur revente à Qatar Airways, l'Etat a réalisé une plus-value de 2,5 millions USD.

Il faut en outre savoir que Qatar Airways souhaitait obtenir 35% des actions de Cargolux, afin de bénéficier d'une minorité de blocage. Or, les parts que possédait l'Etat luxembourgeois suite au rachat des actions de SAirlines ne suffisaient pas pour finaliser la transaction. Il a donc fallu trouver des parts supplémentaires.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances rappelle, qu'outre les actionnaires publics et parapublics (Etat, SNCI, BCEE et Luxair), Cargolux possédait deux actionnaires privés : BIP Investment Partners et Lux-Avantage. Or, la société BIP Investment Partners avait, dès 2009, exprimé le souhait de se retirer du capital de Cargolux et avait alors négocié un droit préférentiel de sortie, droit qu'elle a exercé lors de la conclusion de l'opération avec Qatar Airways. A noter que Lux-Avantage a, au même moment, également exprimé le souhait de se retirer du capital, aux mêmes conditions que la BIP Investment Partners.

S'il est donc vrai que certains actionnaires privés ont bénéficié d'un traitement plus favorable que les actionnaires publics qui sont restés dans le capital de Cargolux, Monsieur le Ministre précise que cette transaction est complètement légale, et par ailleurs très courante dans ce type de négociations. Il informe en outre que cette transaction très complexe a été conduite par le biais d'un contrat fiduciaire mis en place par la banque ING.

Au terme de cette intervention, Monsieur le Ministre des Finances se propose de mettre à la disposition des membres de la Chambre des Députés une copie de plusieurs documents, à savoir le contrat fiduciaire passé via ING, le *Memorandum of Understanding* ainsi qu'une présentation de l'opération à destination du comité de direction de Luxair. Si, dans un souci de transparence, il souhaite faire distribuer une copie de ces trois documents aux personnes présentes, il fait valoir que ceux-ci contiennent des clauses de confidentialité et demande donc qu'ils ne soient pas annexés au présent procès-verbal. Afin de ne pas se voir reprocher d'avoir rendu publics des documents qui n'auraient pas dû l'être, Monsieur Michel Wolter refuse de prendre la décision de distribuer ces copies et propose de charger Monsieur le Président de la Chambre des Députés, ensemble avec les membres de la Conférence des Présidents, de déterminer sous quelle forme ces documents devraient être distribués aux Députés. Suite à l'insistance de plusieurs personnes présentes, Monsieur le Ministre décide de prendre personnellement la responsabilité de distribuer une copie de ces trois documents. Dans ce même contexte, un membre de la Commission du Développement durable regrette que d'autres documents, dont notamment le *shareholders agreement* qui aurait permis d'avoir une image globale de la situation, ne soient pas diffusés.

Au cours de l'échange de vues subséquent, il apparaît que les membres de la Chambre des Députés souhaitent s'entretenir, avec les responsables gouvernementaux, de deux questions essentielles :

- la stratégie du Gouvernement lors de la recherche d'un nouveau partenaire pour Cargolux et, d'une manière plus générale, sa stratégie concernant l'aviation au Luxembourg. Faute de temps nécessaire et étant donné que ce point figure à l'ordre du jour des discussions en séance publique du 15 novembre 2012, cette première question ne sera traitée que de manière relativement succincte au cours de la présente réunion ;

- les détails de la transaction ayant abouti à la vente des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux à Qatar Airways. Pour des raisons de transparence, Monsieur le Ministre des Finances exprime le souhait de répondre à toutes les questions qui lui seront posées au cours de la présente réunion.

*

Quant à la stratégie, il est rappelé que la Chambre des Députés a été informée au sujet de la prise de participation de Qatar Airways dans le capital de Cargolux immédiatement après la transaction. En effet, une réunion jointe impliquant la Commission des Finances et du Budget, la Commission du Développement durable et la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire a été convoquée en date du 10 juin 2011. Lors de cette réunion, les réflexions stratégiques ainsi que les orientations du Gouvernement ayant abouti à ladite transaction ont été évoquées. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures détaille les différentes options stratégiques qui se détachaient avant la conclusion du contrat avec Qatar Airways :

- la première option était celle du « *stand alone* ». Cette option a été écartée relativement rapidement, étant donné qu'en regard à la conjoncture, un regroupement stratégique semblait plus judicieux ;
- la seconde option était celle de s'associer à une société similaire à Cargolux, c'est-à-dire à une société « *full fret* » ;
- la troisième option était celle de s'allier à une société complémentaire, comme par exemple une société de distribution ou encore une compagnie aérienne de transports passagers.

Les avantages et les inconvénients de ces différentes options ont été analysés pour Cargolux par le cabinet de conseil McKinsey & Company. Ces analyses ont été guidées par la possibilité de créer des synergies et par la recherche d'une complémentarité, aussi bien au niveau du réseau et qu'au niveau des destinations. Or, il s'avère que Qatar Airways dispose d'une activité « passagers » très développée, mais une activité « fret » sensiblement plus restreinte. Il s'ensuit que les deux compagnies ont pu établir un plan de coopération commerciale, visant notamment à renforcer leurs hubs respectifs à Luxembourg et à Doha. A ce jour, l'évolution conjoncturelle difficile du marché cargo a eu pour conséquence que seule une partie de ce plan de coopération a été mise en œuvre. Si la stratégie de coopération retenue semble, sur le papier, ne comporter que des avantages, les problèmes rencontrés dans la pratique nécessitent une modification de la stratégie, modification qui devra obligatoirement être adoptée et appliquée de manière commune par tous les actionnaires.

*

Quant aux détails de la transaction, il peut être retenu ce qui suit de l'échange de vues afférent :

- suite aux explications fournies par Messieurs les Ministres, il est tout d'abord reconnu qu'aucun reproche ne peut être formulé quant à la légalité de l'opération de cession des actions de Cargolux, mais plusieurs intervenants déclarent ne pas avoir été convaincus par l'approche retenue par le Gouvernement ;
- d'une manière générale et avant de répondre aux différentes questions ponctuelles qui lui sont posées, Monsieur le Ministre des Finances souhaite mettre en exergue la différence de perspective entre la situation qui prévalait en février 2011 au moment de la conclusion de la transaction et celle qui prévaut aujourd'hui. S'il reconnaît que toutes les

questions que se pose la Chambre des Députés sont justifiées, il insiste pour que celles-ci soient appréhendées à la lumière de la situation de l'époque, et non pas à la lumière de la situation actuelle, où les relations entre Qatar Airways et les autres actionnaires de Cargolux sont tendues ;

- plusieurs questions sont posées concernant les offres qui ont pu être faites par d'autres investisseurs potentiels, parallèlement à Qatar Airways, pour le rachat des titres de Cargolux à l'Etat luxembourgeois. Les membres de la Chambre des Députés souhaitent avoir des détails sur les négociations avec ces autres investisseurs potentiels et sur les raisons pour lesquelles leurs offres respectives n'ont pas été retenues, en faisant notamment référence à une offre de 175 millions USD bien supérieure aux 117,5 millions de Qatar Airways. Ils demandent en outre à être informés sur les allégations de la presse selon lesquelles le Conseil d'administration de Cargolux aurait mené des négociations parallèles avec d'autres partenaires potentiels et aurait émis une nette préférence pour un investisseur autre que Qatar Airways.

Monsieur le Ministre des Finances répète, comme déjà mentionné ci-avant, que la piste du Qatar avait été envisagée depuis longtemps par le Conseil d'administration de Cargolux, mais n'avait pas abouti étant donné qu'aucun accord n'avait été trouvé au niveau du prix de rachat. Il était donc à ce stade plus que logique que des offres alternatives soient examinées.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre dit avoir été informé de deux offres écrites, la première provenant du groupe chinois HNA et la seconde émanant d'un fonds d'investissements. Cependant, il déclare ne pas avoir été mis au courant de négociations intensives et détaillées avec ces deux partenaires potentiels. Il affirme en outre n'avoir jamais vu de document dans lequel le groupe HNA aurait proposé 175 millions USD pour le rachat de la participation de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux et ne pas avoir privilégié le Qatar par rapport à d'autres offres concurrentes.

Pour finir, Monsieur le Ministre confirme l'existence de divergences d'opinions entre les différents actionnaires de Cargolux quant au choix d'un nouvel investisseur. Il rappelle cependant que les actions ont été vendues par l'Etat luxembourgeois et qu'il revenait donc à lui seul de décider à qui ces actions devaient être cédées ;

- un membre de la Commission du Développement durable rappelle que la convention de portage est, en droit des sociétés, une convention juridique par laquelle un donneur d'ordre remet des titres d'une société à un porteur, sous la condition que ce dernier s'engage à les revendre, à une époque et dans des conditions prévues dans la convention, à un tiers désigné dans la convention. Dans ce contexte, il souhaiterait obtenir des détails concernant la relation entre le contrat de portage conclu en 2009 et les négociations avec Qatar Holding qui ont, selon toute vraisemblance, débuté très rapidement après que l'Etat luxembourgeois ait racheté les parts de SAirlines. Il se demande notamment si la convention de portage était une convention de portage au sens juridique du terme et, le cas échéant, si le donneur d'ordre était Qatar Airways ou toute autre entité qatarie en relation avec le Gouvernement luxembourgeois déjà à cette époque.

Messieurs les Ministres attestent qu'en 2009, à l'époque du rachat des actions de SAirlines, ni Qatar Airways ni l'Etat du Qatar ni l'émir du Qatar n'était le donneur d'ordre et qu'à ce moment-là, le Luxembourg n'avait aucun contact avec l'émirat. L'Etat a réalisé cette transaction de manière urgente afin d'éviter que Cargolux ne se retrouve face à des difficultés majeures qui auraient pu mener à sa faillite. En ce sens, le contrat de portage n'était pas un contrat de portage au sens classique du terme, étant donné qu'il ne reflétait aucun engagement vis-à-vis d'un donneur d'ordre, mais seulement une volonté politique de l'Etat et une stipulation de sa part de conserver les actions de Cargolux pour une durée non définie mais pas illimitée, afin de pouvoir les revendre à un moment opportun à un actionnaire stratégique. A noter dans ce contexte que les autorités

luxembourgeoises ont alors été en contact avec la Commission européenne afin de s'assurer que cette transaction ne puisse pas être considérée comme une aide de l'Etat ;

- Monsieur le Ministre des Finances donne à considérer que, préalablement à sa mission économique au Moyen-Orient, il s'est entretenu avec les ministres concernés par le dossier Cargolux, à savoir Monsieur le Premier Ministre, ainsi que les ministres ayant dans leurs attributions l'Economie et les Transports. Il a alors été convenu de l'opportunité de poursuivre les négociations avec le Qatar. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances précise que l'achat ou la vente de participations de l'Etat relève de sa compétence exclusive, et cela sur base de l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères. Ainsi, bien que le Gouvernement ait été informé des intentions de Monsieur le Ministre, ce dernier n'a pas eu besoin de l'accord préalable du Gouvernement en Conseil. Monsieur le Ministre des Finances a négocié seul le moment venu et a seul abouti à la conclusion d'un accord de principe, ceci dans des conditions difficiles et après plusieurs années de blocage et de recherche vaine d'un partenaire ;
- concernant les négociations qui se sont déroulées à Doha, elles ont eu lieu en la seule présence de S.A.R le Grand-Duc héritier, de Me Albert Wildgen et de Monsieur le Ministre des Finances. Ces négociations ont abouti à la conclusion d'un accord de principe oral se limitant, comme son nom l'indique, à poser les grandes lignes de la transaction. Les détails de la transaction n'ont alors pas été abordés, mais ont été discutés par la suite en présence des avocats de toutes les parties. L'accord de principe oral a donc été transposé en accord juridique écrit qui n'a pris ses effets que lorsqu'il a recueilli les signatures respectives de tous les actionnaires de Cargolux ;
- les conseils d'administration des trois actionnaires publics de Cargolux (BCEE, SNCI, Luxair) ont été informés après la conclusion de l'accord de principe. Ils ont approuvé la transaction et n'ont émis aucune objection ni quant au prix de vente des actions de l'Etat luxembourgeois à Qatar Airways, ni quant au droit de sortie préférentiel obtenu par les actionnaires privés. Monsieur le Ministre des Finances s'empresse de préciser que l'Etat n'a en aucune manière exercé de pression pour que la BCEE, la SNCI et Luxair acceptent les conditions de la transaction ;
- lors des négociations entre l'Etat luxembourgeois et Qatar Airways, les discussions n'ont pas porté sur les garanties au niveau de l'emploi. Cependant, étant donné que le but du rapprochement entre Qatar Airways et Cargolux était un renforcement commun des deux sociétés, la question semblait superfétatoire ;
- pour ce qui est du modèle social luxembourgeois, Monsieur le Ministre des Finances déclare ne pas avoir reçu de garanties écrites quant à sa préservation. Le modèle social luxembourgeois n'a pourtant pas été explicitement remis en cause et la présence de représentants du personnel au sein du Conseil d'administration de Cargolux n'a soulevé aucune opposition de la part de Qatar Airways. Il faut, dans ce contexte, rappeler que, d'une manière générale, les Qataris ont une mentalité « européenne » dans les négociations car, de par leurs nombreux investissements dans l'Union, ils connaissent parfaitement le modèle social européen ;
- Me Albert Wildgen était présent au Qatar lors des négociations, en sa qualité d'accompagnateur du Grand-Duc héritier et non pas en celle d'administrateur des biens du Grand-Duc ; il n'avait aucune fonction dans les négociations. D'après les informations de Monsieur le Ministre des Finances, il n'existait aucune relation préalable entre Me Albert Wildgen et les Qataris. Si Me Albert Wildgen a été nommé président du Conseil d'administration de Cargolux, c'est simplement parce qu'il a trouvé l'approbation de tous les actionnaires de Cargolux, dont les Qataris, qui l'avaient rencontré lors du voyage à Doha ;

- Monsieur le Ministre des Finances écarte l'hypothèse d'une négociation globale qui aurait inclus, outre l'accord conclu entre Qatar Airways et Cargolux, également des accords concernant la Dexia-BIL ou la KBL. Si son déplacement dans la région du Moyen-Orient avait effectivement pour objectif la promotion du Grand-Duché en général et de la place financière en particulier et que les responsables qataris ont alors de fait exprimé un intérêt pour un investissement futur sur la place financière, les discussions n'ont absolument pas porté sur les dossiers Dexia-BIL ou KBL.

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

Ce point n'a pas été abordé.

3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

Ce point n'a pas été abordé.

4. 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.

5. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Ce point n'a pas été abordé.

6. Divers

Ce point n'a pas été abordé.

Luxembourg, le 11 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président de la Commission des Finances
et du Budget,
Michel Wolter

Le Président de la Commission du
Développement durable,

Fernand Boden

Le Président de la Commission de
l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire,
Alex Bodry

6453,6488

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 40

6 mars 2013

Sommaire

Loi du 22 février 2013 relative à la construction d'un lycée à Clervaux	page 578
Loi du 1^{er} mars 2013 portant modification	
1. de la loi modifiée du 31 juillet 2006 portant introduction d'un Code du Travail;	
2. de la loi modifiée du 12 juin 2004 portant création d'une Administration des services de secours	578

Loi du 22 février 2013 relative à la construction d'un lycée à Clervaux.

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

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 30 janvier 2013 et celle du Conseil d'Etat du 5 février 2013 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction d'un lycée à Clervaux.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 75.450.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 707,11 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 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.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics scolaires.

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 22 février 2013.
Henri

*Le Ministre des Finances,
Luc Frieden*

Doc. parl. 6488; ses. ord. 2012-2013.

Loi du 1^{er} mars 2013 portant modification

1. de la loi modifiée du 31 juillet 2006 portant introduction d'un Code du Travail;

2. de la loi modifiée du 12 juin 2004 portant création d'une Administration des services de secours.

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 30 janvier 2013 et celle du Conseil d'Etat du 5 février 2013 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. I^{er}. A l'article 4 de la loi modifiée du 31 juillet 2006 portant introduction d'un Code du Travail, le point e) est modifié comme suit:

«e) la loi modifiée du 12 juin 2004 portant création d'une Administration des services de secours;».

Art. II. La loi modifiée du 12 juin 2004 portant création d'une Administration des services de secours est modifiée comme suit:

(1) A l'alinéa 1^{er} de l'article 5, il est ajouté deux tirets libellés comme suit:

«– le groupe de support logistique;

– le groupe ravitaillement;».

(2) L'article 16 est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 16.** Peuvent bénéficier du congé spécial défini à l'article 15 les personnes exerçant une activité professionnelle, soit dans le secteur public, soit dans le secteur privé, qui se soumettent aux activités de formation à préciser par règlement grand-ducal, ainsi que la direction des cours visés et la formation d'instructeur. La durée du congé spécial pris à cet effet ne peut pas dépasser un maximum de sept jours ouvrables par an.

Peuvent également bénéficier du congé spécial:

- les chefs de centre et chefs de centre adjoints, les chefs de groupe et chefs de groupe adjoints, les chefs de corps et chefs de corps adjoints, l'inspecteur général, les inspecteurs régionaux et les inspecteurs régionaux adjoints de la division d'incendie et de sauvetage dans le cadre de l'exercice de leurs attributions et pour autant qu'ils exercent cette fonction à titre volontaire. La durée du congé spécial pris à cet effet ne peut pas dépasser un maximum de sept jours ouvrables par an.
- les membres du comité exécutif et les membres du bureau de la commission des jeunes sapeurs-pompiers de la Fédération Nationale des Corps de sapeurs-pompiers dans le cadre de l'exercice de leurs attributions et pour autant qu'ils exercent cette fonction à titre volontaire. La durée du congé spécial pris à cet effet ne peut pas dépasser un maximum de sept jours ouvrables par an.

- les volontaires du groupe d'intervention chargé de missions humanitaires en dehors du territoire du Grand-Duché de Luxembourg en cas d'événements calamiteux très graves sur ordre du Gouvernement, soit sur demande du ou des pays concernés, soit dans le cadre d'une assistance internationale.
- les personnes qui assument les devoirs de représentation à préciser par règlement grand-ducal. La durée du congé spécial pris à cet effet ne peut pas dépasser un maximum de sept jours ouvrables par an.»

(3) L'alinéa 1^{er} de l'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«La durée totale du congé spécial ne peut dépasser quarante-deux jours ouvrables pour chaque bénéficiaire au cours de sa carrière au sein des services de secours, sauf en ce qui concerne, pour ce maximum, les chargés de cours et les personnes visées au deuxième alinéa de l'article 16. Le congé spécial peut être fractionné, chaque fraction ayant quatre heures au moins.»

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

Palais de Luxembourg, le 1^{er} mars 2013.
Henri

Doc. parl. 6453; sess. ord. 2011-2012 et 2012-2013.