



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6493

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

Date de dépôt : 31-10-2012

Date de l'avis du Conseil d'État : 11-03-2015

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
31-10-2012	Déposé	6493/00	<u>3</u>
05-11-2012	Avis de la Chambre de Commerce (16.10.2012)	6493/01	<u>12</u>
30-11-2012	Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant a) le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction prép [...]	6493/02	<u>15</u>
25-01-2013	Avis de la Chambre des Métiers (17.1.2013)	6493/03	<u>20</u>
13-03-2013	Avis du Conseil d'Etat (12.3.2013)	6493/04	<u>23</u>
08-01-2015	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6493/05	<u>32</u>
09-02-2015	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6493/06	<u>47</u>
11-03-2015	Avis complémentaire du Conseil d'État (10.3.2015)	6493/07	<u>55</u>
02-07-2019	Arrêté Grand-Ducal de retrait du rôle des affaires de la Chambre des Députés (21.6.2019)	6493/08	<u>63</u>
07-01-2015	Commission du Développement durable Procès verbal (13) de la reunion du 7 janvier 2015	13	<u>66</u>
03-12-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (11) de la reunion du 3 décembre 2014	11	<u>123</u>
10-02-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (06) de la reunion du 10 février 2014	06	<u>152</u>
22-05-2013	Commission du Développement durable Procès verbal (39) de la reunion du 22 mai 2013	39	<u>174</u>
08-05-2013	Commission du Développement durable Procès verbal (37) de la reunion du 8 mai 2013	37	<u>255</u>
06-03-2013	Commission du Développement durable Procès verbal (29) de la reunion du 6 mars 2013	29	<u>280</u>
10-12-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (17) de la reunion du 10 décembre 2012	17	<u>413</u>
21-11-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (13) de la reunion du 21 novembre 2012	13	<u>427</u>
14-11-2012	Commission des Finances et du Budget Procès verbal (07) de la reunion JOINTE du 14 novembre 2012	07	<u>450</u>
14-11-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (12) de la reunion JOINTE du 14 novembre 2012	12	<u>460</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>470</u>

6493/00

N° 6493

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

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

* * *

*(Dépôt: le 31.10.2012)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (22.10.2012)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	4
4) Commentaire des articles	5
5) Fiche financière	7

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

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

Palais de Luxembourg, le 22 octobre 2012

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. A l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„Il établira notamment:

- les dispositions concernant l'identification, l'immatriculation, le contrôle et l'aménagement des véhicules y compris celui de leurs chargements;
- les règles concernant le transport des personnes, les permis de conduire et les conditions à remplir par les conducteurs;
- les prescriptions relatives aux voies publiques et à la signalisation routière.“

Art. 2. A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:

„Paragraphe 3

1. Les instructeurs civils pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué.

Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.

2. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions du point 5., il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de patron-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- être titulaire de la carte d'affiliation autorisant à exercer le métier d'instructeur;
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

3. L'agrément des maîtres-instructeurs salariés et des compagnons-instructeurs exerçant leur profession auprès d'un patron-instructeur a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5., il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de maître-instructeur salarié ou de compagnon-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé dans le métier d'instructeur;
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5., il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „apprenti-instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage;
- justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;

- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un patron-instructeur, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

5. En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai au ministre.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé aux conditions du présent paragraphe pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire son renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

6. Sans préjudice des dispositions des points 9. et 10., l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique.

7. L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux maîtres-instructeurs salariés, aux compagnons-instructeurs et aux „apprentis-instructeurs“ ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le patron-instructeur dispose d'un agrément.

8. Le patron-instructeur est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

Il doit notamment veiller à la bonne formation des candidats-conducteurs par le ou les instructeurs dont il a la charge, ainsi qu'au respect par ces derniers des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

En cas de constitution de société ou d'association, les membres-associés doivent indiquer par écrit au ministre, la personne chargée de la direction effective de l'établissement et sous la responsabilité de laquelle le personnel est placé. La personne ainsi désignée devra obligatoirement remplir les conditions prévues au présent paragraphe pour les patrons-instructeurs.

9. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.

Les mesures administratives à prendre à l'égard des intéressés exigent au préalable un avis motivé de la commission administrative instituée à cet effet et dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de suspension, de restriction de l'emploi ou de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi, de renouvellement ou de restitution de l'agrément, l'agrément est, selon le cas, restitué ou délivré par le ministre.

Si la portée de la décision administrative de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de l'agrément excède cinq ans, l'agrément est, selon le cas, restitué ou renouvelé par le ministre, aux conditions du présent paragraphe et à condition pour l'intéressé de réussir à une épreuve de

contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures du présent point.

10. Les instructeurs civils doivent être titulaires du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire. Les modalités d'obtention et la validité sont fixées par règlement grand-ducal.

11. Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

12. Les instructeurs militaires pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le „commandant de l'Armée“ ou son délégué.“

Art. 3. A l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant:

„Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 2 *paragraphes* 3, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.“

Art. 4. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Considérations générales

Le présent projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, pour y inscrire l'accès à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules.

Actuellement, cette matière se trouve réglementée par voie de règlement grand-ducal, en l'occurrence, le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, qui prévoit notamment que seule une personne, titulaire d'un agrément ministériel et d'un permis de conduire „instructeur“, voire „apprenti-instructeur“, délivrés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, est autorisée à enseigner l'art de conduire un véhicule.

Conformément à l'article 11(6) de la Constitution, „*la liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions à établir par la loi*“.

Il découle de cette disposition que les fins, les conditions et les modalités de l'accès à la profession d'instructeur doivent être arrêtées par le législateur, alors que les mesures d'exécution peuvent être reléguées à un règlement grand-ducal conformément à l'article 32(3) de la Constitution.

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de transférer les dispositions pertinentes du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité, dans la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Par ailleurs, la loi en projet prévoit de tenir compte des particularités prévalant dans la profession de l'instructeur, s'agissant des conditions de délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur, d'une part, et de créer le cadre légal et arrêter les modalités selon lesquelles le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre des mesures administratives à l'encontre des titulaires et demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile, d'autre part.

Finalement, le projet de loi est mis à profit pour redresser certaines imperfections textuelles dans les dispositions réglementaires qu'il est proposé de transférer dans la loi, s'agissant notamment de la désignation de l'autorité ministérielle en charge de l'exécution de ladite loi.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er

L'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, renvoie à un règlement grand-ducal notamment pour la détermination des conditions à remplir par les instructeurs de la conduite automobile. Etant donné que la loi en projet envisage de consacrer le paragraphe 3 de l'article 2 de la même loi de 1955 à la détermination des fins, conditions et modalités d'accès à la profession d'instructeur, il est proposé de supprimer les instructeurs à l'article 1er.

Ad article 2

La loi en projet propose de compléter le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, par les dispositions qui sont actuellement inscrites au Chapitre 1er.- L'agrément ministériel des instructeurs et des apprentis-instructeurs du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité.

1. Au point 1. du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, il est proposé de reprendre à l'alinéa premier l'actuel alinéa premier du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, avec la nuance qu'il est proposé de remplacer les termes „ministre des Transports“ par „ministre ayant les Transports dans ses attributions“, de sorte à prendre en considération la répartition des compétences entre les différents membres du Gouvernement, d'une part, et de spécifier qu'il s'agit en l'espèce des instructeurs pour l'obtention du permis de conduire, d'autre part.

Par le deuxième alinéa il est proposé de reprendre les dispositions prévues actuellement par l'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité.

2., 3. et 4. Les points 2., 3. et 4. du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, portent transfert respectivement des articles 2, 3 et 4 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité, tout en renvoyant à un règlement d'exécution pour la détermination des modalités du permis de conduire „instructeur“ et des prescriptions relatives au local et au matériel d'instruction et en remplaçant les termes de „carte d'artisan“ par „carte d'affiliation“.

Il est en outre proposé de compléter le point 4. du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, par une disposition prévoyant un allègement des conditions de délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur de la conduite automobile.

En effet, selon les dispositions actuellement en vigueur, la délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur est subordonnée à l'existence d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers.

Conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle, la période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus, est limitée du 16 juillet au 1er novembre d'une année scolaire.

Il s'est avéré qu'en pratique, ces dispositions posent problème aux auto-écoles en ce sens qu'elles se trouvent dans l'impossibilité d'engager des apprentis au cours d'une année scolaire alors que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur requis, ne saura être délivré sur base d'un contrat d'apprentissage, le tout en présence d'une demande accrue de candidats au permis de conduire à laquelle il est difficile de répondre dans ces conditions.

En conséquence, et pour tenir compte des particularités de la profession d'instructeur de la conduite automobile, il est proposé de compléter le point 4. du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur peut également être délivré, à titre provisoire, en présence d'un contrat de travail à durée déterminée. La validité de l'agrément provisoire prendra toutefois fin à la prochaine échéance à partir de laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être délivrés, conformément à la législation en vigueur.

A relever à cet égard que par courrier du 6 décembre 2011, le Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration a marqué son accord avec l'approche préconisée.

5., 6., 7. et 8. Aux points 5., 6., 7. et 8. du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, il est proposé de porter transfert respectivement des articles 5., 6., 7. et 8. du règlement

grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité, dans la loi de 1955, tout en précisant au point 5. que l'agrément doit le cas échéant être restitué au ministre et au point 8. que les candidats sont les candidats-conducteurs.

9. Le présent point vise à transférer l'article 9 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité dans la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, par un libellé nouveau qui, à part de reprendre la base juridique actuelle sur laquelle reposent les mesures administratives que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre à l'égard des titulaires et demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile, a pour objet, d'arrêter les principes selon lesquels des décisions administratives de l'espèce peuvent être prises, tout en reléguant à un règlement d'exécution tant les modalités d'exécution de ces mesures ainsi que les procédures de notification de l'arrêté ministériel afférent aux personnes intéressées.

A relever à cet égard que le point 9. tel que proposé, prévoit l'instauration d'une commission par le ministre ayant les Transports dans ses attributions et qui serait chargée d'instruire le dossier des personnes concernées et d'émettre un avis motivé sur lequel le ministre fonde sa décision.

10. Le point 10. du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, tend à reprendre dans la loi de 1955 les dispositions de l'actuel alinéa premier du paragraphe 2 de l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité, selon lequel toute personne qui enseigne l'art de conduire un véhicule doit être titulaire du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ correspondant à la catégorie de véhicule servant à l'apprentissage ou à l'examen pratiques pour l'obtention du permis de conduire. Pour ce qui est des modalités d'obtention et de la validité de ce permis de conduire, il est renvoyé à un règlement grand-ducal, les dispositions en question restant inscrites dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité.

11. Il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour la détermination des prescriptions relatives à l'instruction préparatoire et à l'examen pour le permis de conduire, les dispositions en question restant inscrites dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité.

12. Au point 12. du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, il est proposé de reprendre l'actuel deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, avec la nuance de préciser qu'il s'agit en l'espèce d'instructeurs pour l'obtention du permis de conduire.

Ad article 3

Au vu des modifications intervenues, il est proposé de compléter l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, qui édicte les infractions à certaines dispositions de la loi de 1955.

Ad article 4

Formule exécutoire.

*

FICHE FINANCIERE

jointe aux

- I. Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**
- II. Projet de règlement grand-ducal modifiant**
- a) le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs
 - b) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques
 - c) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

Les présents avant-projets de loi et de règlement grand-ducal entendent adapter notre législation suite aux observations exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis n° 49.620 du 3 juillet 2012 à l'égard du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.

Actuellement, cette matière se trouve réglementée par le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité, qui prévoit notamment que seule une personne, titulaire d'un agrément ministériel et d'un permis de conduire „instructeur“, voire „apprenti-instructeur“, délivrés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, est autorisée à enseigner l'art de conduire un véhicule.

Conformément à l'article 11(6) de la Constitution, „*la liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions à établir par la loi*“.

Il découle de cette disposition que les fins, les conditions et les modalités de l'accès à la profession d'instructeur doivent être arrêtées par le législateur, alors que les mesures d'exécution peuvent être reléguées à un règlement grand-ducal conformément à l'article 32(3) de la Constitution.

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de transférer les dispositions pertinentes du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité, dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Il convient de noter que les projets en question n'auront aucun impact financier, si ce n'est l'indemnité des trois membres et du secrétaire de la commission administrative à instituer en vertu de l'article 2, paragraphe 3, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Cette indemnité est fixée à 43,91 € par réunion, les président (choisi parmi les membres) et secrétaire en touchant le double.

Etant donné que la commission administrative ne se réunira qu'en cas d'une éventuelle mesure administrative à décider par le ministre, les crédits budgétaires nécessaires par années peuvent être évalués à

2 membres:	2 x 43,91 € =	87,82	
1 président:	2 x 43,91 € =	87,82	
1 secrétaire:	2 x 43,91 € =	87,82	
 Coût par réunion:	 263,46 €		
	x 6 réunions	=	1.580,76 € / an

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6493/01

N° 6493¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(16.10.2012)

Le projet de loi sous avis a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques afin d'y inscrire les modalités d'accès à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules (ci-après dénommée „la Loi de 1955“).

Le projet de règlement grand-ducal sous avis, qui trouve sa base légale dans la Loi de 1955, a quant à lui pour objet de modifier (i) le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, (ii) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et (iii) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points (ci-après dénommés respectivement „le Règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000“, „l'Arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955“ et „le Règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993“).

Suite à l'avis du Conseil d'Etat n° 49.620 du 3 juillet 2012 portant sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le Règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, qui a statué que „*le fait pour la loi de se limiter à un simple renvoi à un règlement grand-ducal, voire à un règlement ministériel pour apporter au libre exercice de la profession artisanale d'instructeur d'auto-école des restrictions, ou pour fixer les conditions d'accès et d'exercice s'avère contraire à l'article 11(6) de la Constitution qui érige en matière réservée à la loi les restrictions apportées à la liberté du commerce, de l'industrie, de l'activité agricole et libérale. Si l'article 32(3) de la Constitution permet au pouvoir réglementaire d'attribution d'intervenir, les mesures à prendre en exécution de la loi ne seront toutefois possibles qu'à condition que la loi en arrête les fins, les conditions et les modalités*“, il a été décidé de transférer les dispositions pertinentes du Règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 dans la Loi de 1955. Les dispositions quant à la mise en oeuvre effective de l'accès et de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules sont maintenues dans le Règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Comme l'indiquent clairement l'exposé des motifs et le commentaire des articles des deux projets, il est procédé à une réorganisation des dispositions en vigueur en la matière, certaines étant transférées mot à mot dans la Loi de 1955, à savoir les dispositions relatives à l'obtention de l'agrément ministériel de maîtres-instructeurs indépendants, de maîtres-instructeurs salariés, des compagnons-instructeurs et d'apprenti-instructeur. Le projet de loi sous avis institue en plus une commission administrative qui a pour rôle d'émettre un avis motivé à destination du ministre ayant les Transports dans ses attributions, pour la délivrance, le retrait, la suspension ou le refus de renouvellement de l'agrément ministériel. La composition, les attributions et le fonctionnement de cette commission sont prévus dans le projet de règlement grand-ducal sous avis.

Le projet de règlement grand-ducal sous avis procède également à une renumérotation des dispositions réglementaires relatives à l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs déjà prévues dans le Règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, et supprime du Règlement grand-ducal

modifié du 8 août 2000 les dispositions transférées dans le projet de loi sous avis. De plus, il modifie, suite au projet de loi sous avis, les références faites au Règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 dans l'Arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 et dans le Règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993.

La Chambre de Commerce propose, afin de respecter la hiérarchie des normes, que l'article 2 point 9 du projet de loi sous avis et l'article 1er .1. alinéa 2 du projet de règlement grand-ducal sous avis soient reformulés, dans le sens que la commission administrative est instituée par le projet de loi sous avis et non pas par le projet de règlement grand-ducal sous avis.

La Chambre de Commerce réitère son observation formulée dans son avis du 28 février 2012 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le Règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, en ce qui concerne l'article 2 paragraphe 4 alinéa 3 du projet de loi sous avis, selon lequel l'agrément ministériel provisoire vient à échéance lorsque commence la prochaine période au cours de laquelle sont conclus les contrats d'apprentissage conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle. La Chambre de Commerce relève que la loi du 19 décembre 2008 n'indique pas explicitement la date de départ de cette période résultant en fait d'une pratique, mais précise uniquement une date de fin. En effet, l'article 20 (4) alinéa 2 de la loi du 19 décembre 2008 précitée dispose: „*La conclusion des contrats doit se faire jusqu'au 1er novembre au plus tard*“. La Chambre de Commerce préconise à nouveau que la période du 16 juillet au 1er novembre soit explicitement indiquée dans la loi du 19 décembre 2008 précitée afin d'éviter toute insécurité juridique.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les projets de loi et de règlement grand-ducal sous avis.

6493/02

N° 6493²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal
modifiant a) le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000
déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens
du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'ins-
tructeur de candidats-conducteurs b) l'arrêté grand-ducal modifié
du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur
toutes les voies publiques c) le règlement grand-ducal modifié du
26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations
pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécu-
tion de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules
et en matière de permis à points**

(22.11.2012)

Par lettres du 8 octobre 2012, réf.: legis/rg-gd/instructeurs/procédures et legis/loi/loi1955/instructeurs/procédure/lettre 8048b salariés/jb/cf, Monsieur Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis les projets de loi et de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le projet soumis pour avis se compose d'un projet de loi et d'un projet de règlement grand-ducal.

2. Le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, pour y inscrire l'accès à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules qui à ce jour est inscrit dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.

Or, l'article 11(6) de la Constitution, prévoit que „*la liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions à établir par la loi*“. Les conditions et les modalités de l'accès à la profession d'instructeur doivent donc être arrêtées par le législateur, alors que les mesures d'exécution peuvent être laissées à un règlement grand-ducal.

De ce fait, il est proposé de transférer les dispositions pertinentes du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, dans la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

3. Les règles quant à l'accès à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs en elles-mêmes ne sont pas modifiées. Les instructeurs civils pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué. L'agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.

4. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans, renouvelable.

Ils doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- être titulaire de la carte d'affiliation autorisant à exercer le métier d'instructeur;
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

5. L'agrément des maîtres-instructeurs salariés et des compagnons-instructeurs exerçant leur profession auprès d'un patron-instructeur a une durée de validité de deux ans, renouvelable.

Pour être autorisé à exercer la profession de maître-instructeur salarié ou de compagnon-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé dans le métier d'instructeur;
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

6. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an, renouvelable.

Pour obtenir l'agrément, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „apprenti-instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage;
- justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

A défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un patron-instructeur, conformément à l'article L. 122-1 du Code du Travail, Livre Premier. Dans ce cas la durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

La possibilité de remplacer le contrat d'apprentissage provisoirement par un contrat de travail à durée déterminée a déjà fait l'objet d'un projet de règlement grand-ducal, celui-ci devant modifier le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.

Dans ce contexte, la CSL se demandait si la législation en matière de contrat de travail à durée déterminée est „l'outil“ le mieux adapté à la situation exposée ci-dessus. S'agissant d'un contrat d'exception devant être conclu pour une tâche précise et non durable et ne devant pas avoir pour objet de pourvoir durablement à un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise, le contrat de travail à durée déterminée peut-il valablement couvrir cette période d'attente avant de pouvoir conclure un contrat d'apprentissage?

7. En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

8. L'agrément ministériel perd en outre sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai au ministre. En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire le renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

9. Le **projet de règlement grand-ducal** prévoit la modification du règlement grand-ducal du 8 août 2000 pour tenir compte de l'intégration des dispositions pertinentes sur l'accès à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules dans la loi de 1955 précitée.

Désormais, le règlement grand-ducal se limitera aux mesures d'exécution que la loi de base de 1955 l'autorise à prendre.

Il prévoit ainsi notamment la procédure de gestion des demandes d'agrément.

10. En outre le projet prévoit encore une modification de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, alors qu'ils contiennent des références au règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité qui ne sont plus correctes suite au transfert de certaines dispositions dans la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

11. La CSL marque son accord au projet soumis pour avis.

Luxembourg, le 22 novembre 2012

Pour la Chambre des salariés,

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6493/03

N° 6493³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(17.1.2013)

Par sa lettre du 8 octobre 2012, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

L'objectif du projet de loi est de transférer les dispositions déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de l'activité d'instructeur de candidats-instructeurs, profession ressortissante de la Chambre des Métiers, actuellement intégrées dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Par ailleurs, le projet de loi fixe les conditions de délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti instructeur et celles relatives aux mesures administratives que le ministre peut engager vis-à-vis des titulaires et des demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile.

Cette réorganisation des dispositions en vigueur en la matière est motivée par des considérations d'ordre constitutionnel.

Ainsi, dans son avis du 3 juillet 2012 portant sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, le Conseil d'Etat avait relevé que: *„le fait pour la loi de se limiter à un simple renvoi à un règlement grand-ducal, voire à un règlement ministériel, pour apporter au libre exercice de la profession artisanale d'instructeur d'auto-école des restrictions, ou pour fixer les conditions d'accès et d'exercice, s'avère contraire à l'article 11(6) de la Constitution qui érige en matière réservée à la loi les restrictions apportées à la liberté de commerce. Si l'article 32(3) de la Constitution permet au pouvoir réglementaire d'intervenir, les mesures à prendre en exécution de la loi ne seront toutefois possibles qu'à condition que la loi en arrête les fins, les conditions et les modalités“.*

La Chambre des Métiers approuve l'approche proposée dans la mesure où elle vise à respecter la Constitution et par conséquent à garantir la sécurité juridique des acteurs dans ce domaine.

Dans une optique de cohérence textuelle, la Chambre des Métiers propose de tenir compte de la nouvelle terminologie utilisée dans la loi d'établissement du 2 septembre 2011 ayant abrogé celle du 28 décembre 1988.

Ainsi, il est proposé de modifier l'article 2 du projet de loi sous avis comme suit:

- au paragraphe 3, point 2., 2ème point de la liste, il y a lieu d'écrire:
„être titulaire de la carte d'affiliation à la Chambre des Métiers attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école“,
- au paragraphe 3, point 3., 2ème point de la liste, il y a lieu d'écrire:
„présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école“.

La Chambre des Métiers note par ailleurs avec satisfaction que le projet de loi répond à une revendication légitime des milieux professionnels en régissant l'agrément des apprentis instructeurs, notam-

ment en ce qu'il permet l'obtention d'un agrément ministériel provisoire sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée.

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

Luxembourg, le 17 janvier 2013

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

6493/04

N° 6493⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(12.3.2013)

Par dépêche du 10 octobre 2012, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de loi sous objet qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

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

Les prises de position de la Chambre de commerce, de la Chambre des salariés et de la Chambre des métiers sont parvenues au Conseil d'Etat par dépêches du 31 octobre 2012, du 30 novembre 2012 et du 23 janvier 2013.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi a pour objet de créer une base légale conforme aux exigences de l'article 11(6) de la Constitution pour l'accès à la profession d'instructeur d'auto-école et pour l'exercice de cette activité.

Si *a priori* l'activité d'instructeur d'auto-école est organisée selon les errements légaux applicables aux métiers artisanaux, l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, plus connu sous le nom de „Code de la route“, avait en outre introduit l'obligation pour les instructeurs indépendants ou salariés, maîtres, compagnons ou apprentis, d'être titulaires d'une catégorie spéciale de permis de conduire. Cette prescription a entre-temps été transférée au règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.

Il convient encore de noter que le 2 février 2000 le Conseil d'Etat avait été saisi d'un projet de règlement grand-ducal destiné à modifier ledit règlement grand-ducal du 8 août 2000. Dans son avis afférent du 3 juillet 2012, il avait rappelé que la Constitution a érigé les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie en matière réservée à la loi, et que les conditions d'accès et d'exercice relatives à la profession d'instructeur d'auto-école doivent dès lors faire l'objet d'une loi formelle. Dans ledit avis, il avait encore soulevé une autre non-conformité constitutionnelle tenant à la disposition de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 qui confère directement, en méconnaissance de l'article 76 de la Constitution, un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement, en „[autorisant le Ministre des Transports] à réglementer ... par voie d'arrêté ministériel ... les conditions d'admission des constructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que les matériel et locaux dont les instructeurs doivent disposer“. Même si entre-temps les dispositions du règlement ministériel qui avait régi ces matières ont été intégrées dans le règlement grand-ducal précité du 8 août 2000, il reste que la disposition légale précitée est en elle-même contraire à la Constitution requérant par conséquent sa suppression formelle.

Enfin, selon l'article 32(3) de la Constitution, la loi peut, même dans une matière réservée, déléguer au pouvoir réglementaire des mesures d'exécution, à condition de déterminer à l'effet de cette délégation

tion la finalité, les conditions et les modalités. Il appartient dès lors au législateur de décider si l'intégralité de la matière réservée sera traitée dans la loi formelle ou s'il consent dans les limites constitutionnelles tracées à confier au pouvoir réglementaire la compétence de régler une partie des normes à établir.

Les auteurs du projet de loi ont en la matière opté pour une solution de facilité en prévoyant de reprendre de façon littérale dans la loi précitée du 14 février 1955 les dispositions du chapitre Ier du règlement grand-ducal précité de 2008.

Néanmoins, la nouvelle version du paragraphe 3 qu'ils proposent à cet effet d'insérer dans l'article 2 de cette loi comporte non moins de onze renvois à des dispositions réglementaires.

Il convient encore de noter que les auteurs omettent dans leur démarche de prendre de manière appropriée en compte la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, communément appelée „directive Services“. Le Conseil d'Etat note en particulier le défaut tant dans le texte du projet de loi que dans les autres documents joints au dossier de toute explication justifiant la mise en place du régime d'autorisation projeté ou la limitation dans le temps de l'agrément ministériel. Il signale encore que dans l'hypothèse où le régime d'autorisation préconisé par les auteurs se justifie, le principe de l'autorisation tacite, en cas d'absence de réponse de la part de l'autorité administrative dans le délai lui imparti par la loi, n'est pas non plus traité.

En vue de se conformer aux exigences du droit de l'Union européenne le régime juridique relatif à la manière de dispenser l'écolage préparatoire au permis de conduire pourrait être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur, et les dispositions spéciales concernant l'activité d'instructeur d'auto-école à prévoir dans la loi précitée du 14 février 1955 se limiteraient dans ces conditions à l'obligation pour les professionnels concernés de détenir une catégorie spéciale du permis de conduire, qui est selon le cas la catégorie „instructeur“ ou la catégorie „apprenti-instructeur“ (cf. examen de l'article 2 de la loi en projet).

Si par contre la Chambre des députés entend suivre l'approche d'un régime légal intégralement spécial, tel que prévu par les auteurs du projet de loi sous examen, il faudra veiller que le texte en projet soit en tout point conforme aux exigences de la directive 2006/123/CE. Le Conseil d'Etat renvoie à cet égard à son avis du 26 octobre 2010 et à son avis complémentaire du 8 avril 2011 (doc. parl. n^{os} 6171² et 6171⁴) relatifs au projet de loi qui est devenu la loi du 13 septembre 2011 modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. En attendant il ne peut que constater que le projet de loi lui soumis ne respecte pas les exigences de la directive 2006/123/CE précitée. Il demande dès lors aux auteurs de montrer dans quelle mesure le régime d'autorisation, la limitation de la durée de validité de l'agrément et, le cas échéant, la dérogation à l'autorisation tacite seraient justifiés sur base des dispositions pertinentes de la directive. A moins pour les auteurs d'apporter la réponse aux questions soulevées et d'établir de la façon la conformité du projet de loi sous examen avec les prescriptions de ladite directive, il se verrait en effet dans l'impossibilité d'accorder la dispense du second vote constitutionnel au projet de loi sous examen.

Enfin, le Conseil d'Etat fait remarquer que la législation routière continue à prévoir au profit de l'Armée une dérogation en matière de délivrance des permis de conduire. En effet, les permis de conduire militaires sont délivrés par la hiérarchie militaire avec la possibilité pour les titulaires de ces permis de les transcrire en permis civils sur base d'une procédure purement administrative ne requérant pas de nouveau contrôle des connaissances et aptitudes de conduire un véhicule. A ces fins, l'Armée dispose de sa propre école de conduite et forme ses propres instructeurs d'auto-école, sans que les critères de formation des instructeurs de l'Armée soient autrement précisés dans un texte normatif. De l'avis du Conseil d'Etat, une démarche rationnelle consisterait à placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées tout en imposant aux instructeurs de conduite militaires les mêmes obligations que celles applicables aux instructeurs „civils“.

Quant à l'agencement des dispositions nouvelles dans la loi précitée du 14 février 1955, le Conseil d'Etat renvoie à son avis du 23 octobre 2012 relatif au projet de loi n^o 6399 et plus particulièrement à son opposition formelle à l'endroit de l'article V de ce projet qui renvoie à un règlement grand-ducal e.a. pour déterminer „les conditions d'admission des instructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que le matériel et les locaux dont les instructeurs doivent disposer“. Dès que le projet sous examen entrera en vigueur, la disposition en question, qui de toute évidence est contraire aux exigences de la Constitution, deviendra sans objet.

Sur le plan légistique, la numérotation des articles se fait sous forme abrégée, en écrivant „Art. 1er, Art. 2, ...“, la numérotation figurant en début de phrase.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Préambule

Le Conseil d'Etat se voit obligé de rappeler une fois de plus que le préambule qui se limite à évoquer le fondement procédural des lois n'a pas sa place dans un projet de loi, alors qu'il n'appartient pas au pouvoir exécutif, initiateur du projet, d'anticiper ni sur la décision de la Chambre des députés intervenant sur base de l'article 46 ni sur celles de la Chambre des députés et du Conseil d'Etat prises en application de l'article 59 de la Constitution.

Le préambule est dès lors à supprimer, et il ne sera ajouté qu'au moment où après l'intervention des décisions précitées la loi adoptée sera soumise à la signature grand-ducale de promulgation.

Article 1er

Cet article a pour objet de modifier l'alinéa 2 de l'article 1er de la loi précitée du 14 février 1955.

Le Conseil d'Etat note que tout en comportant notamment à ses articles 2, *2bis* et *4bis* des dispositions relatives au régime d'identification et d'immatriculation des véhicules routiers, à l'établissement et à la validité des permis de conduire et aux conditions de fonctionnement du contrôle technique automobile, l'article 1er continue de renvoyer de façon générale à un règlement grand-ducal pour régler les matières mentionnées. Or, les articles précités comportent à leur tour des dispositions renvoyant de façon spécifique à des mesures d'exécution confiées au pouvoir réglementaire. Il faut en conclure que pour le moins il existe des problèmes de cohérence entre l'article 1er et les autres articles cités, qu'il serait indiqué de supprimer dans le cadre de la finalisation de la loi en projet.

Le Conseil d'Etat rappelle par ailleurs que dans la mesure où le pouvoir réglementaire intervient dans une matière que la Constitution n'a pas réservée à la loi formelle, il peut s'appliquer de façon spontanée sans que la loi de base doive comporter à cet effet une habilitation spécifique et expresse.

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction à l'alinéa 2 de l'article 1er des matières qui sont régies par d'autres articles de la loi de 1955 tout en prévoyant dans les autres articles, pour autant que de besoin, les délégations utiles au pouvoir réglementaire en vue d'arrêter les mesures d'exécution des dispositions qu'ils contiennent.

Enfin, il y aurait avantage à saisir l'occasion de la modification sous examen pour actualiser le libellé de l'alinéa 1er en y remplaçant l'ancienne notion de „règlement d'administration publique“ par la notion couramment utilisée de „règlement grand-ducal“.

Le texte de l'article 1er du projet de loi sous avis se limiterait sous ces conditions tout au plus au libellé suivant:

„**Art. 1er.** L'article 1er 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:

„**Art. 1er.** Un règlement grand-ducal détermine les mesures de police auxquelles est soumise la circulation sur les voies publiques et les voies ouvertes au public.

Ce règlement grand-ducal établit:

- a) les dispositions concernant l'aménagement des véhicules routiers et leurs chargements;
- b) les règles concernant le transport de personnes et les conditions à remplir par les conducteurs;
- c) les prescriptions relatives à l'utilisation des voies publiques et à la signalisation routière.““

Article 2

L'article sous examen prévoit de remplacer le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955.

Actuellement, ce paragraphe se limite à déterminer les autorités administratives compétentes pour agréer les instructeurs d'auto-école civils et militaires.

Comme relevé à l'endroit des considérations générales, les auteurs prévoient de transférer les dispositions formant le chapitre Ier du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000 vers le paragraphe sous examen tout en optant à cet effet pour une reprise quasi littérale des dispositions réglementaires en question.

Le Conseil d'Etat rappelle d'abord son opposition formelle due au non-respect des exigences de la directive 2006/123/CE. Ce n'est dès lors que sous réserve d'une prise en compte appropriée de cette observation qu'il est d'accord pour examiner le détail du texte proposé.

Il rappelle encore sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions devant à ses yeux assumer cette compétence. Dans ces conditions, il sera garanti que l'ensemble des instructeurs aura la même qualification professionnelle et que la formation dispensée répondra aux mêmes critères normatifs, peu importe qu'elle soit dispensée dans l'auto-école du Centre d'instruction militaire ou dans une auto-école privée. Cette approche n'empêchera ni la prise en charge par le budget de l'Armée des frais d'écologie des soldats ayant besoin d'un permis de conduire pendant leur service militaire ni la dispense par les services de l'Armée de toute instruction supplémentaire spécialisée requise pour la conduite des véhicules militaires.

Dans la mesure où la qualification des instructeurs est celle de la formation artisanale, à laquelle s'ajoute l'obligation de détenir la catégorie de permis de conduire spéciale correspondant aux catégories de permis de conduire que l'instructeur est autorisé à enseigner, les conditions d'accès à la profession se limitent au respect des conditions légales prévues en matière de qualification artisanale et à l'obligation de détenir un permis de conduire spécial qui traditionnellement distingue entre la catégorie „instructeur“ et la catégorie „apprenti-instructeur“. S'y ajoute dans le cas d'un instructeur exploitant une auto-école à son compte l'obligation de disposer des infrastructures et de l'équipement nécessaires pour ce faire.

Dans les conditions données, le point 1 du nouveau paragraphe 3 de la loi de 1955 pourrait se limiter au libellé suivant, sous réserve pour les auteurs de fournir les justifications utiles d'une dérogation à la directive 2006/123/CE quant au maintien éventuel de l'agrément actuellement prescrit:

„1. Nul ne peut enseigner l'art de conduire s'il ne répond pas aux conditions de qualification professionnelle du présent paragraphe. Les instructeurs qui remplissent les conditions pour exploiter une auto-école à leur propre compte doivent en outre disposer des local, véhicules d'instruction et matériel didactique prévus au point ...“

Comme l'alinéa 2 du point 1 coule de source, son maintien apparaît comme superfétatoire.

Le Conseil d'Etat rappelle son opposition formelle quant au point 2, alinéa 1er, qui faute d'explication utile justifiant une dérogation aux exigences de la directive 2006/123/CE est contraire au droit européen.

Il estime qu'à l'alinéa 2 de ce point 2 est visée la situation non pas d'un patron-instructeur, notion qui suggère l'hypothèse d'un maître-instructeur assurant le patronage d'apprentis-instructeurs, mais celle d'un maître-instructeur autorisé à s'établir à son propre compte en vue d'exploiter une auto-école. Il y a lieu d'en tenir compte dans la phrase introductive.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat fait siennes les propositions rédactionnelles de l'avis précité de la Chambre des métiers.

Au regard du point 7, alinéa 1er, il y a lieu de préciser que le permis de conduire „instructeur“ doit être valable pour les catégories du permis de conduire effectivement enseignées.

Comme l'obligation de „disposer [d'un] local et [de] matériel d'instruction“ est une condition d'exercice du métier d'instructeur d'auto-école, un simple renvoi au règlement grand-ducal pour en définir les éléments ne suffit pas au vu des exigences de l'article 32(3) de la Constitution. Le Conseil d'Etat demande sous peine d'opposition formelle que soient spécifiées la finalité et les conditions de ces éléments, dans la loi formelle, qui pourra renvoyer pour les mesures de détail à un règlement grand-ducal.

Il y a en outre lieu de préciser comment l'Administration est habilitée à vérifier les qualités physiques, intellectuelles et morales requises pour l'enseignement de l'art de conduire. Le caractère discrétionnaire de la formulation en place ouvre largement la porte à l'interprétation. Le Conseil d'Etat rappelle que tout refus d'agrément sur base du défaut des qualités physiques, intellectuelles ou morales devra être dûment et explicitement motivé par l'Administration en vertu de la loi du 1er décembre

1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, motivation qui sera exposée au contrôle du juge administratif. Il recommande de préciser dès lors la façon dont le demandeur de l'agrément devra établir l'existence des qualités visées. Sur un plan purement formel, il y a lieu de remplacer les points par des lettres de la série „a), b), c) ...“.

Au point 3, la question tant de l'agrément que de la limitation de sa durée de validité se pose de façon récurrente. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande que le texte prévu soit mis en conformité avec les exigences de la directive 2006/123/CE.

Au regard des considérations qui précèdent, il semble superfétatoire au Conseil d'Etat de distinguer entre „maîtres-instructeurs salariés“ et „compagnons-instructeurs“. Il suffit d'évoquer l'hypothèse de l'instructeur ayant conclu un contrat de travail avec un employeur répondant aux conditions du point précédent.

La nécessité du troisième point imposant à un artisan salarié de disposer d'un local et du matériel d'instruction est difficilement compréhensible faute d'explications afférentes. Le Conseil d'Etat estime qu'il appartient à l'employeur, exploitant de l'auto-école, d'y pourvoir.

Pour le surplus, les autres observations formulées par le Conseil d'Etat à l'endroit du point 2, alinéa 2 valent au même titre pour le point 3 sous examen.

Les alinéas 1er et 2 soulèvent les mêmes observations que le point 3. Le Conseil d'Etat exige que les modifications qu'il a demandées en relation avec ce point 3 soient également retenues à l'endroit sous examen.

L'alinéa 2 du point 4 qui est nouveau par rapport aux normes réglementaires actuellement en vigueur ne donne pas lieu à observation.

Les dispositions du paragraphe 5 sont fonction de la solution que la Chambre des députés entendra retenir en vue d'assurer la conformité du projet de loi sous examen avec la directive 2006/123/CE. En attendant d'être saisi des amendements afférents, le Conseil d'Etat est obligé de réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Dans la mesure où aux points 2, 3, et 4, les catégories du permis de conduire „instructeurs“ détenues respectivement par le maître-instructeur indépendant, l'instructeur salarié ou l'apprenti-instructeur sont spécifiées, l'alinéa 1er du point 7 est superfétatoire.

Quant à l'alinéa 2 de ce point 7, il est difficile au Conseil d'Etat de comprendre comment un instructeur peut assurer l'enseignement théorique en relation avec la formation préparatoire à une catégorie déterminée du permis de conduire qu'il ne détient pas lui-même. Ou bien l'apprentissage théorique porte de façon générale sur les mêmes matières et alors il n'y a pas lieu de différencier l'enseignement dispensé aux candidats selon la catégorie de permis de conduire à laquelle ils se préparent; dans ces conditions, il ne fait pas de sens d'obliger les candidats ayant réussi l'épreuve théorique pour une catégorie déterminée du permis à suivre une nouvelle fois l'enseignement théorique lorsqu'ils souhaitent acquérir une catégorie additionnelle. Ou bien des matières distinctes sont prévues dans le cadre de l'enseignement théorique préparant aux différentes catégories du permis de conduire, et alors il faudra obliger les instructeurs à être eux-mêmes titulaires de la catégorie afférente du permis „instructeur“ avant de pouvoir dispenser l'enseignement théorique en question.

Le Conseil d'Etat demande instamment de revoir les dispositions en question en vue d'en assurer un agencement logique par rapport à l'enseignement dispensé aux candidats au permis de conduire, en vue d'en garantir la qualité souhaitable dans l'intérêt de la sécurité routière.

Sauf le renvoi au point 3, l'alinéa 3 ne donne pas lieu à observation.

Les conditions inscrites aux alinéas 2 et 3 du point 8 coulent de source. Il convient de les supprimer.

Une association de fait entre deux instructeurs indépendants n'enlève rien à leur responsabilité entrepreneuriale qui reste entière pour chacun des associés pris individuellement. L'évocation de ce cas de figure est dès lors superfétatoire, et pourrait conduire à une méprise sur les principes s'appliquant effectivement en matière de responsabilité de l'entreprise. Le Conseil d'Etat en demande la suppression.

Dans le cas d'une société constituée par plusieurs associés, la responsabilité d'une gestion conforme revient aux organes d'administration et de direction mis en place sur base des statuts de la société. Dans ce cas de figure, il convient tout au plus de préciser que le ou les dirigeants effectifs de la société doivent remplir les conditions du point 2, alinéa 2.

Les alinéas 1er à 3 ainsi que l'alinéa 6 du point 9 ne donnent pas lieu à observation.

Le contenu de l'alinéa 4 coule de source. Il y a lieu de supprimer la disposition en question.

Quant à l'alinéa 5, le Conseil d'Etat se doit de rappeler une nouvelle fois l'obligation pour les auteurs de se conformer à la directive 2006/123/CE. Dans la mesure où dans les conditions exigées par le droit européen l'agrément sera maintenu, il est difficile au Conseil d'Etat de s'imaginer une hypothèse où les circonstances d'un retrait de l'agrément en justifieraient une suspension excédant cinq ans sans que la question d'un retrait définitif s'impose. Si par impossible il fallait maintenir une telle hypothèse, il serait plus logique de mettre en cause la validité du permis de conduire „instructeur“ dont est titulaire la personne concernée. Qu'en est-il d'ailleurs de la validité de l'agrément en cas de cessation volontaire des fonctions pendant un laps de temps excédant la durée précitée? Le Conseil d'Etat estime qu'en tout état de cause il faudra éviter que la mesure prévue qui est de nature purement administrative ne soit pas énoncée comme une sanction.

Alors que la détention du permis de conduire „instructeur“ s'avère une condition préalable à l'obtention de l'agrément dont question aux points 2, 3 et 4, le point 10 s'avère redondant, par rapport à ces dispositions. Il y a dès lors lieu de le supprimer.

Si le point 11 vise spécifiquement, sans le dire, le permis de conduire „instructeur“, il constitue une redite tant des points 2, 3 et 4 que du point 10. Dans ces conditions, il convient de le supprimer. S'il visait par contre l'instruction préparatoire au permis de conduire en général, la disposition aurait sa place dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955.

Au regard des observations plus amplement développées dans le cadre des considérations générales ci-avant, le Conseil d'Etat propose de reconsidérer le point 12 dans l'optique qu'il y a développée, surtout qu'un récent rapport sur l'état d'avancement de la réforme de l'armée a recommandé l'intégration de l'école de l'armée dans les structures de l'éducation nationale, tout en estimant que l'armée aurait avantage à se recentrer sur son „core business“.¹

Article 3

Les auteurs du projet de loi prévoient de sanctionner les infractions aux dispositions projetées du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 par des peines de police.

Cette approche s'écarte de façon sensible de celle retenue dans la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales dont le paragraphe 3 de l'article 39 punit comme délit e.a. le fait de s'établir au Luxembourg pour y exercer une activité artisanale sans avoir au préalable obtenu l'autorisation d'établissement et dont le paragraphe 4 prévoit la fermeture de l'établissement concerné en cas d'exploitation non autorisée.

Le Conseil d'Etat plaide pour un alignement des sanctions pénales prévues à l'article sous examen aux peines précitées pour ce qui est des instructeurs indépendants. Quant au fait d'employer du personnel non qualifié à l'enseignement de l'art de conduire ou d'avoir recours à du matériel d'instruction non conforme, les infractions en question devraient aux yeux du Conseil d'Etat être sanctionnées également comme délits, bien qu'il puisse concevoir dans ce cas de figure des sanctions moins sévères que celles rappelées ci-avant de la loi du 2 septembre 2011.

En tout état de cause, un alignement logique entre les deux séries de dispositions pénales s'avère de mise.

Le Conseil d'Etat saisit l'occasion du présent avis pour soulever une question de principe en relation avec la modification projetée de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Il se demande en effet si le texte inscrit audit article 7 ne devrait pas être réexaminé au regard de la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle en ce qui concerne l'application conforme de l'article 14 de la Constitution.

¹ Extrait du communiqué du Gouvernement du 24 octobre 2012 présentant les principales conclusions du rapport sur l'état d'avancement de la réforme de l'armée:

„L'ancien médiateur s'est exprimé en faveur d'une intégration de l'école de l'armée dans les structures de l'éducation nationale. Cette intégration présenterait un double avantage:

- offrir aux soldats un enseignement plus varié et dans de meilleures conditions,
- permettre à l'armée de se recentrer sur son „core business“.

Article 4

Les projets de loi qui sont soumis au Conseil d'Etat et qui ont pour objet la mise à jour de la législation sur la circulation routière continuent avec une persistance déconcertante à comporter un article reprenant la formule de la promulgation réservée en vertu de l'article 34 de la Constitution au Grand-Duc.

Le Conseil d'Etat demande une nouvelle fois, sous peine d'opposition formelle, d'en faire abstraction.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 12 mars 2013.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6493/05

N° 6493⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés à la Présidente du Conseil d'Etat (8.1.2015).....	1
2) Texte coordonné.....	9

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
A LA PRESIDENTE DU CONSEIL D'ETAT**

(8.1.2015)

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 7 janvier 2015.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés, ainsi que des propositions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes.

*

REMARQUES PRELIMINAIRES

Dans les considérations générales de son avis du 12 mars 2013, ainsi qu'à plusieurs reprises au cours de l'examen des articles du projet de loi, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi ont omis de prendre en compte de manière appropriée la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur („directive Services“). Il note en particulier le défaut de toute explication justifiant la mise en place du régime d'autorisation projeté ou la limitation dans le temps de l'agrément ministériel. Il signale encore que dans l'hypothèse où le régime d'autorisation préconisé par les auteurs se justifie, le principe de l'autorisation tacite n'est pas non plus traité. En l'état, le Conseil d'Etat constate que le projet de loi ne respecte pas les exigences de la directive 2006/123/CE. Il demande dès lors aux auteurs de montrer dans quelle mesure le régime d'autorisation, la limitation de la durée de validité de l'agrément et, le cas échéant, la dérogation à l'autorisation tacite seraient justifiés sur base des dispositions pertinentes de la directive. A moins pour les auteurs d'apporter la réponse aux questions soulevées et d'établir la conformité du projet de loi avec les prescriptions de la directive „Services“, il se verrait dans l'impossibilité d'accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Les membres de la commission parlementaire sont d'avis que le régime d'autorisation ainsi que la limitation de la validité de l'agrément dans le temps se justifient par une raison impérieuse d'intérêt général, à savoir le renforcement de la sécurité routière. En effet, l'instructeur, titulaire de l'agrément délivré par le ministre, est chargé de dispenser l'apprentissage aux candidats au permis de conduire. Ledit apprentissage obligatoire vise à assurer la „qualité“ du futur conducteur et à améliorer ainsi, d'une part, la sécurité routière et, d'autre part, la sécurité du conducteur lui-même. Il importe dès lors que cet apprentissage soit dispensé par un instructeur offrant un local et du matériel appropriés à la hauteur des exigences spécifiques d'une formation de qualité.

Afin de garantir la qualité continue et le professionnalisme de l'instructeur, il convient de vérifier régulièrement si les critères d'agrément sont remplis. Le raisonnement est en effet le même que celui qui prévaut pour les transports ferroviaire et aérien. En l'espèce, il ne s'agit pas d'entraver le droit d'établissement, alors que toute personne qui remplit les conditions d'agrément, peut se voir délivrer un agrément ministériel d'instructeur et dispenser les formations en vue de l'obtention du permis de conduire.

Un contrôle *a posteriori* s'avère inapproprié à cet égard, alors qu'un futur titulaire du permis de conduire, le cas échéant mal formé par un instructeur qui ne remplit pas les conditions de qualification et de formation requises, risque de ne pas se voir transmettre des messages élémentaires en relation avec les attitude et comportement d'un conducteur responsable, ce qui n'est sans doute pas dans l'intérêt de la sécurité routière.

*

Amendement 1 portant introduction d'un 1er paragraphe à l'article 2

Le 1er paragraphe de l'article 2 se lira comme suit:

L'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant:

„Paragraphe 2

Les permis de conduire militaires sont délivrés, renouvelés et retirés par le chef d'état-major de l'Armée.“

Commentaire de l'amendement 1

Cet amendement a pour objet de modifier le paragraphe 2 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955.

La Commission du Développement durable a décidé de donner suite à la remarque du Conseil d'Etat relative à la dérogation en matière de délivrance des permis de conduire au profit de l'Armée. La Haute Corporation note en effet que les permis de conduire militaires sont délivrés par la hiérarchie militaire avec la possibilité pour les titulaires de ces permis de les transcrire en permis civils sur base d'une procédure purement administrative ne requérant pas de nouveau contrôle des connaissances et aptitudes de conduire un véhicule. L'Armée dispose de sa propre école de conduite et forme ses propres instructeurs d'auto-école, sans que les critères de formation des instructeurs de l'Armée ne soient précisés dans un texte normatif. De l'avis du Conseil d'Etat, une démarche rationnelle consisterait à placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées tout en imposant aux instructeurs de conduite militaires les mêmes obligations que celles applicables aux instructeurs civils.

La modification sous rubrique a pour seul objet de refléter la terminologie exacte de l'organigramme de l'armée.

Amendement 2 portant modification du point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

1. Les instructeurs civils pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué.

Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.

Commentaire de l'amendement 2

Etant donné sa décision de suivre le Conseil d'Etat dans sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, il convient de biffer le terme „civils“.

Amendement 3 portant modification du point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

2. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de patron maître-instructeur indépendant, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;*
- b) être titulaire de la carte d'affiliation à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école autorisant à exercer le métier d'instructeur;*
- c) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;*
- d) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;*
- e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant*
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière commerciale, sociale, de travail, de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,*
 - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.*

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Commentaire de l'amendement 3

Le Conseil d'Etat estime que l'alinéa 2 du point 2 vise la situation non pas d'un patron-instructeur, mais celle d'un maître-instructeur autorisé à s'établir à son propre compte en vue d'exploiter une auto-école. La Haute Corporation estime qu'il y a lieu d'en tenir compte dans la phrase introductive. La commission parlementaire fait sienne cette remarque et décide d'adapter le texte en conséquence.

Pour ce qui est des points c) et d): de l'avis du Conseil d'Etat, étant donné que l'obligation de disposer d'un local et de matériel d'instruction est une condition d'exercice du métier d'instructeur d'auto-école, un simple renvoi au règlement grand-ducal pour en définir les éléments ne suffit pas au vu des exigences de l'article 32(3) de la Constitution. Le Conseil d'Etat demande donc sous peine d'opposition formelle que soient spécifiées la finalité et les conditions de ces éléments, dans la loi formelle, qui pourra renvoyer pour les mesures de détail à un règlement grand-ducal. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et d'amender le texte en conséquence.

Pour ce qui est du point e): le Conseil d'Etat demande qu'il soit précisé comment l'Administration est habilitée à vérifier les qualités physiques, intellectuelles et morales requises pour l'enseignement de l'art de conduire. En effet, le caractère discrétionnaire de la formulation actuelle est sujet à interprétation. Or, le Conseil d'Etat rappelle que tout refus d'agrément sur base du défaut des qualités physiques, intellectuelles ou morales devra être dûment motivé par l'Administration en vertu de la loi du 1er décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, motivation qui sera exposée au contrôle du juge administratif. Il recommande dès lors de préciser la façon dont le demandeur

de l'agrément devra établir l'existence des qualités visées. La commission parlementaire décide de tenir compte des préoccupations du Conseil d'Etat et d'amender le texte dans ce sens.

Amendement 4 portant modification du point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

3. L'agrément des maîtres instructeurs salariés ~~et des compagnons-instructeurs~~ exerçant leur profession auprès d'un patron maître-instructeur indépendant a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession d'~~e maître~~-instructeur salarié ou de compagnon-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école le métier d'instructeur;
~~• disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;~~
- c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant:
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,
 - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière;

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Commentaire de l'amendement 4

Le Conseil d'Etat estime qu'il est superfétatoire de faire une distinction entre „maîtres-instructeurs salariés“ et „compagnons-instructeurs“. Il est d'avis qu'il suffit d'évoquer l'hypothèse de l'instructeur ayant conclu un contrat de travail avec un employeur répondant aux conditions du point précédent. La nécessité du troisième point imposant à un artisan salarié de disposer d'un local et du matériel d'instruction est difficilement compréhensible faute d'explications afférentes. Le Conseil d'Etat estime qu'il appartient à l'employeur, exploitant de l'auto-école, d'y pourvoir. La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat dans ces propositions concernant la distinction faite entre „maîtres-instructeurs salariés“ et „compagnons-instructeurs“, d'une part, et les exigences en matière de local et de matériel d'instruction, d'autre part. Le texte est adapté en conséquence.

Pour le surplus, les autres observations formulées par le Conseil d'Etat à l'endroit du point 2, alinéa 2 valent également pour le point 3. Ici aussi, il est donné suite aux observations formulées par le Conseil d'Etat. A noter notamment que le libellé du point c) est modifié afin d'y intégrer les exigences de critères d'honorabilité.

Amendement 5 portant modification du point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „apprenti-instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron maître-instructeur indépendant agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage;

c) justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;

d) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant:

- une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,
- une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant**, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

Commentaire de l'amendement 5

Les alinéas 1er et 2 soulèvent les mêmes observations que le point 3 de la part du Conseil d'Etat, qui exige que les modifications qu'il a demandées en relation avec ce point 3 soient également retenues à l'endroit sous rubrique. Le Conseil d'Etat est suivi dans ses propositions.

Amendement 6 portant modification du point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

7. L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux ~~maîtres~~ instructeurs salariés, ~~aux compagnons-instructeurs~~ et aux „apprentis-instructeurs“ ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le **patron** maître-instructeur **indépendant** dispose d'un agrément.

Commentaire de l'amendement 6

Comme précédemment, cet amendement se borne à donner suite aux observations du Conseil d'Etat concernant l'adaptation de la terminologie.

Amendement 7 portant modification du point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

8. Le **patron** maître-instructeur **indépendant** est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

Il doit notamment veiller à la bonne formation des candidats-conducteurs par le ou les instructeurs dont il a la charge, ainsi qu'au respect par ces derniers des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

En cas de constitution de société ou d'association, les membres-associés doivent indiquer par écrit au ministre, la personne chargée de la direction effective de l'établissement et sous la responsabilité de laquelle le personnel est placé. La personne ainsi désignée devra obligatoirement remplir les conditions prévues au présent paragraphe pour les patrons-instructeurs.

Commentaire de l'amendement 7

En ligne avec ce qui est proposé par le Conseil d'Etat à l'endroit des points 2, 3 et 4, la commission parlementaire décide de remplacer le premier alinéa du point 8.

Le Conseil d'Etat est d'avis que les dispositions inscrites aux alinéas 2 et 3 du point 8 coulent de source et qu'il convient de les supprimer. La commission parlementaire fait siennes les remarques de la Haute Corporation.

Amendement 8 portant modification du point 9 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 9 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

*9. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe **ou du paragraphe 3bis** ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.*

Les mesures administratives à prendre à l'égard des intéressés exigent au préalable un avis motivé de la commission administrative instituée à cet effet et dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

~~En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de suspension, de restriction de l'emploi ou de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi, de renouvellement ou de restitution de l'agrément, l'agrément est, selon le cas, restitué ou délivré par le ministre.~~

Si la portée de la décision administrative de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de l'agrément excède cinq ans, l'agrément est, selon le cas, restitué ou renouvelé par le ministre, aux conditions du présent paragraphe et à condition pour l'intéressé de réussir à une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures du présent point.

Commentaire de l'amendement 8

Etant donné que la Commission décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat de transférer la disposition du point 11 dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, le point 9 doit être complété par une référence au paragraphe 3bis nouveau. En effet, ladite disposition sert de base légale pour reléguer à un règlement grand-ducal les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire. Le non-respect des dispositions d'un tel règlement grand-ducal devrait également pouvoir faire l'objet d'une mesure administrative en matière d'agrément ministériel d'instructeur tel que prévu au point 9.

Amendement 9 portant modification du point 10 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 10 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

*10. Les instructeurs **civils** doivent être titulaires du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire. Les modalités d'obtention et la validité sont fixées par règlement grand-ducal.*

Commentaire de l'amendement 9

Etant donné sa décision de suivre le Conseil d'Etat dans sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, il convient de biffer le terme „civils“.

Amendement 10 portant modification du nouveau point 11 (point 12 initial) du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le nouveau point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

11. Les instructeurs militaires pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre, sur proposition du ministre ayant la Défense dans ses attributions. Cet agrément a une durée de validité de deux ans, renouvelable aux conditions du présent point sans préjudice des dispositions du point 5.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) exercer les fonctions de sous-officier de carrière auprès de l'Armée conformément à la loi modifiée du 23 juillet 1952 concernant l'organisation militaire ou de policier de la carrière des inspecteurs conformément à l'article 19 de la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la Police;
- c) avoir participé avec succès à une formation équivalente aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- d) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;
- e) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;
- f) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants;
 - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Les agréments délivrés par le chef d'état-major de l'Armée avant le XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi) doivent être échangés sans autre formalité contre un agrément ministériel d'instructeur militaire sur demande de leur titulaire endéans un délai de deux mois à compter du XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi).

Commentaire de l'amendement 10

Cet amendement a pour objet de suivre la suggestion du Conseil d'Etat d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil.

Amendement 11 portant introduction d'un nouveau point 12 au paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le nouveau point 12 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit:

12. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement, ceux qui:

- exercent la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;
- mettent, en tant que maître-instructeur indépendant ou instructeur militaire, à disposition du matériel d'instruction non conforme aux dispositions du présent paragraphe;
- emploient du personnel pour enseigner l'art de conduire qui ne sont pas titulaires de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;

– exercent la profession d'instructeur salarié, d'apprenti-instructeur ou d'instructeur militaire sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe.

En cas d'exercice de la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire d'un agrément ministériel valable, la fermeture de l'établissement est prononcée conformément aux dispositions prévues aux articles 39 à 41 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Commentaire de l'amendement 11

Dans son commentaire à l'endroit de l'article 3 du projet de loi initial, le Conseil d'Etat note que l'approche retenue par les auteurs du projet de loi s'écarte de façon sensible de celle retenue dans la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales dont le paragraphe 3 de l'article 39 punit, entre autres, comme délit le fait de s'établir au Luxembourg pour y exercer une activité artisanale sans avoir au préalable obtenu l'autorisation d'établissement et dont le paragraphe 4 prévoit la fermeture de l'établissement concerné en cas d'exploitation non autorisée. Le Conseil d'Etat plaide pour un alignement des sanctions pénales prévues à l'article sous rubrique aux peines précitées pour ce qui est des instructeurs indépendants. Quant au fait d'employer du personnel non qualifié à l'enseignement de l'art de conduire ou d'avoir recours à du matériel d'instruction non conforme, les infractions en question devraient aux yeux du Conseil d'Etat être sanctionnées également comme délits, bien qu'il puisse concevoir dans ce cas de figure des sanctions moins sévères que celles rappelées ci-avant de la loi du 2 septembre 2011. En tout état de cause, un alignement logique entre les deux séries de dispositions pénales s'avère de mise.

Les membres de la Commission du Développement durable décident de suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de qualifier comme délits les infractions aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 2 et les dispositions afférentes sont inscrites à ce même paragraphe sous un point 12 nouveau et non pas, comme prévu au projet de loi initial, à l'article 7 de la loi du 14 février 1955. Il en va de même de la fermeture d'établissement. L'article 3 du projet de loi est donc supprimé en conséquence et un nouveau point 12 est intégré au paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Premier Ministre, Ministre d'Etat, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures et au Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

*(Les suggestions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées.
Les amendements sont soulignés et en gras)*

PROJET DE LOI

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

Art. 1er. L'article 1er 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:

„Art. 1er. Un règlement grand-ducal détermine les mesures de police auxquelles est soumise la circulation sur les voies publiques et les voies ouvertes au public.

Ce règlement grand-ducal établit:

- a) les dispositions concernant l'aménagement des véhicules routiers et leurs chargements;
- b) les règles concernant le transport de personnes et les conditions à remplir par les conducteurs;
- c) les prescriptions relatives à l'utilisation des voies publiques et à la signalisation routière.“

Art. 2. L'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant:

„Paragraphe 2

Les permis de conduire militaires sont délivrés, renouvelés et retirés par le chef d'état-major de l'Armée.“

(2) Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:

„Paragraphe 3

1. Les instructeurs **civils** pour l'obtention du permis de conduire **civils** agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué.

Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.

2. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de **patron maître-instructeur indépendant**, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) être titulaire de la carte d'affiliation à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école autorisant à exercer le métier d'instructeur;
- c) **disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;**
- d) **disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;**
- e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière commerciale, sociale, de travail, de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,

- une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

3. L'agrément des **maîtres** instructeurs salariés **et des compagnons-instructeurs** exerçant leur profession auprès d'un **patron maître-instructeur indépendant** a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession d'**e maître-instructeur salarié ou de compagnon-instructeur**, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé **auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école le métier d'instructeur;**
 - **disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;**
- c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant:**

- une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,

- une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „apprenti-instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant** agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage;
- c) justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- d) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant:**

- une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,

- une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant**, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être

conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

5. En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai au ministre.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé aux conditions du présent paragraphe pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire son renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

6. Sans préjudice des dispositions des points 9 et 10, l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique.

7. L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux **maîtres** instructeurs salariés, **aux compagnons-instructeurs** et aux „apprentis-instructeurs“ ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le **patron** maître-instructeur **indépendant** dispose d'un agrément.

8. Le **patron** maître-instructeur **indépendant** est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

Il doit notamment veiller à la bonne formation des candidats-conducteurs par le ou les instructeurs dont il a la charge, ainsi qu'au respect par ces derniers des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

En cas de constitution de société ou d'association, les membres-associés doivent indiquer par écrit au ministre, la personne chargée de la direction effective de l'établissement et sous la responsabilité de laquelle le personnel est placé. La personne ainsi désignée devra obligatoirement remplir les conditions prévues au présent paragraphe pour les patrons-instructeurs.

9. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe **ou du paragraphe 3bis** ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.

Les mesures administratives à prendre à l'égard des intéressés exigent au préalable un avis motivé de la commission administrative instituée à cet effet et dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de suspension, de restriction de l'emploi ou de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi, de renouvellement ou de restitution de l'agrément, l'agrément est, selon le cas, restitué ou délivré par le ministre.

Si la portée de la décision administrative de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de l'agrément excède cinq ans, l'agrément est, selon le cas, restitué ou renouvelé par le ministre, aux conditions du présent paragraphe et à condition pour l'intéressé de réussir à une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures du présent point.

10. Les instructeurs **civils** doivent être titulaires du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire. Les modalités d'obtention et la validité sont fixées par règlement grand-ducal.

~~11. Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.~~

11. Les instructeurs militaires pour l'obtention du permis de conduire sont agréés **par le ministre, sur proposition du ministre ayant la Défense dans ses attributions. Cet agrément a une durée de validité de deux ans, renouvelable aux conditions du présent point sans préjudice des dispositions du point 5.**

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) exercer les fonctions de sous-officier de carrière auprès de l'Armée conformément à la loi modifiée du 23 juillet 1952 concernant l'organisation militaire ou de policier de la carrière des inspecteurs conformément à l'article 19 de la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la Police;
- c) avoir participé avec succès à une formation équivalente aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- d) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;
- e) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;
- f) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants;
 - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Les agréments délivrés par le chef d'état-major de l'Armée avant le XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi) doivent être échangés sans autre formalité contre un agrément ministériel d'instructeur militaire sur demande de leur titulaire endéans un délai de deux mois à compter du XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi).

12. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement, ceux qui:

- exercent la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;
- mettent, en tant que maître-instructeur indépendant ou instructeur militaire, à disposition du matériel d'instruction non conforme aux dispositions du présent paragraphe;
- emploient du personnel pour enseigner l'art de conduire qui ne sont pas titulaires de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;

- exercent la profession d'instructeur salarié, d'apprenti-instructeur ou d'instructeur militaire sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe.

En cas d'exercice de la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire d'un agrément ministériel valable, la fermeture de l'établissement est prononcée conformément aux dispositions prévues aux articles 39 à 41 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Art. 3. A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, un nouveau paragraphe 3bis est inséré après le paragraphe 3 avec le libellé suivant:

„Paragraphe 3bis

Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 4. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6493/06

N° 6493⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendement adopté par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés à la Présidente du Conseil d'Etat (13.2.2015).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
A LA PRESIDENTE DU CONSEIL D'ETAT**

(13.2.2015)

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après un amendement au projet de loi sous rubrique, amendement adopté par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 4 février 2015.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de cette proposition d'amendement de la Chambre des Députés.

*

Amendement portant introduction d'un nouvel article 4

Un nouvel article 4 est inséré dans le projet de loi. Cet article a la teneur suivante:

Art. 4. *A l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le troisième alinéa du paragraphe 3 est complété par une dernière phrase, libellée comme suit:*

„Elles peuvent également réserver le stationnement et le parcage sur certains emplacements signalés comme tels aux véhicules dont l'utilisation s'inscrit dans une politique de mobilité durable“.

Commentaire de l'amendement

Le projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 (document parlementaire n° 6517) vise notamment à modifier l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en vue d'autoriser les communes qui le souhaitent à réserver sur la voie publique des emplacements de stationnement et de parcage aux véhicules mis à la disposition de clients dans le cadre d'une activité d'auto-partage. Ce projet de loi a déjà été avisé par le Conseil d'Etat en date du 30 avril 2013.

Dans cet avis, la Haute Corporation note, à propos du troisième tiret de la deuxième phrase de l'alinéa 2 du point 1. du paragraphe 3 de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955, que: „il y est fait état de l'activité du car-sharing ou auto-partage. Or, d'autres formes de réservation du domaine public à des fins plus ou moins privatives existent à côté de l'activité visée, telles notamment celles de créer des „stands de taxis“ ou de réserver des endroits pour tenir des marchés hebdomadaires ou pour aménager des terrasses de bistros.

Le Conseil d'Etat rappelle que le principe constitutionnel de l'égalité devant la loi ne s'applique qu'à condition que l'on ne soit pas en présence d'une disparité objective et que la différence de traitement ne soit pas rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but, comme rappelée régulièrement dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Si, dans ces conditions, il n'est pas requis de reprendre formellement dans la loi des situations relevant de l'exception précitée, le législateur n'est pas non plus en droit de créer des exceptions au principe constitutionnel précité, si les conditions pour ce faire, rappelées ci-avant, ne sont pas données. Plutôt que d'évoquer dès lors sans autre précision la création d'endroits servant au stationnement ou au parcage privilégié de voitures mises à disposition dans le cadre de l'auto-partage, il se recommanderait de déterminer en quoi cette différence de traitement est justifiée. En outre, l'évocation du cas de figure de l'auto-partage demande de traiter de façon similaire les autres situations où, à côté des hypothèses inventoriées aux premier et deuxième tirets, d'autres privilèges de stationnement seraient justifiés“.

Pour tenir compte de ces observations, le nouveau libellé proposé par la Commission du Développement durable permet de respecter le principe constitutionnel de l'égalité devant la loi, tout en évitant, à l'instar de ce qui est mentionné par le Conseil d'Etat, d'énumérer de façon exhaustive dans la loi les cas de figure dans lesquels un privilège de stationnement est justifié (p. ex. emplacements taxis, auto-partage, électro-mobilité ...). Il en découle que les autorités communales, soucieuses de respecter l'environnement, peuvent réserver le stationnement et le parcage pour promouvoir des formes de mobilité alternatives à la voiture particulière ainsi que des techniques de transports et d'énergies de propulsion alternatives.

Etant donné que certaines communes sont en train de mettre en place des concepts d'auto-partage et d'électro-mobilité, il convient d'assurer une entrée en vigueur rapprochée de cette disposition qui sert de cadre légal indispensable à ces initiatives et qui a déjà été avisée par la Haute Corporation. Etant donné que l'évacuation du projet de loi n° 6517 n'est pas prévue à court terme, la commission parlementaire a jugé utile d'intégrer les dispositions ci-dessus dans un projet de loi dont l'évacuation est, quant à elle, prévue dans les meilleurs délais

A noter, par ailleurs, que cet ajout requiert une adaptation parallèle de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route) en son article 107 qui traite des signaux routiers (ajout de panneaux additionnels destinés à compléter notamment le signal C,18, stationnement interdit).

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur l'amendement exposé ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Premier Ministre, Ministre d'Etat, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures et au Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

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

Art. 1er. L'article 1er 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:

„**Art. 1er.** Un règlement grand-ducal détermine les mesures de police auxquelles est soumise la circulation sur les voies publiques et les voies ouvertes au public.

Ce règlement grand-ducal établit:

- a) les dispositions concernant l'aménagement des véhicules routiers et leurs chargements;
- b) les règles concernant le transport de personnes et les conditions à remplir par les conducteurs;
- c) les prescriptions relatives à l'utilisation des voies publiques et à la signalisation routière.“

Art. 2. L'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

- (1) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant:

„Paragraphe 2

Les permis de conduire militaires sont délivrés, renouvelés et retirés par le chef d'état-major de l'Armée.“

- (2) Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:

„Paragraphe 3

1. Les instructeurs pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué.

2. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de maître-instructeur indépendant, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) être titulaire de la carte d'affiliation à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école;
- c) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;
- d) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;
- e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière commerciale, sociale, de travail, de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,
 - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

3. L'agrément des instructeurs salariés exerçant leur profession auprès d'un maître-instructeur indépendant a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession d'instructeur salarié, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école;
- c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant:
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,
 - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „apprenti-instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un maître-instructeur indépendant agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage;
- c) justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- d) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant:
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,
 - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un maître-instructeur indépendant, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

5. En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai au ministre.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé aux conditions du présent paragraphe pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire son renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

6. Sans préjudice des dispositions des points 9 et 10, l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique.

7. L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux instructeurs salariés et aux „apprentis-instructeurs“ ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le maître-instructeur indépendant dispose d'un agrément.

8. Le maître-instructeur indépendant est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

9. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe ou du paragraphe 3bis ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.

Les mesures administratives à prendre à l'égard des intéressés exigent au préalable un avis motivé de la commission administrative instituée à cet effet et dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

Si la portée de la décision administrative de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de l'agrément excède cinq ans, l'agrément est, selon le cas, restitué ou renouvelé par le ministre, aux conditions du présent paragraphe et à condition pour l'intéressé de réussir à une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures du présent point.

10. Les instructeurs doivent être titulaires du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire. Les modalités d'obtention et la validité sont fixées par règlement grand-ducal.

11. Les instructeurs militaires pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre, sur proposition du ministre ayant la Défense dans ses attributions. Cet agrément a une durée de validité de deux ans, renouvelable aux conditions du présent point sans préjudice des dispositions du point 5.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) exercer les fonctions de sous-officier de carrière auprès de l'Armée conformément à la loi modifiée du 23 juillet 1952 concernant l'organisation militaire ou de policier de la carrière des inspecteurs conformément à l'article 19 de la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la Police;

- c) avoir participé avec succès à une formation équivalente aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- d) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;
- e) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal;
- f) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n° 2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants;
 - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Les agréments délivrés par le chef d'état-major de l'Armée avant le XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi) doivent être échangés sans autre formalité contre un agrément ministériel d'instructeur militaire sur demande de leur titulaire endéans un délai de deux mois à compter du XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi).

12. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement, ceux qui:

- exercent la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;
- mettent, en tant que maître-instructeur indépendant ou instructeur militaire, à disposition du matériel d'instruction non conforme aux dispositions du présent paragraphe;
- emploient du personnel pour enseigner l'art de conduire qui ne sont pas titulaires de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;
- exercent la profession d'instructeur salarié, d'apprenti-instructeur ou d'instructeur militaire sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe.

En cas d'exercice de la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire d'un agrément ministériel valable, la fermeture de l'établissement est prononcée conformément aux dispositions prévues aux articles 39 à 41 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.“

Art. 3. A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, un nouveau paragraphe 3bis est inséré après le paragraphe 3 avec le libellé suivant:

„Paragraphe 3bis

Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.“

Art. 4. A l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le troisième alinéa du paragraphe 3 est complété par une dernière phrase, libellée comme suit:

„Elles peuvent également réserver le stationnement et le parcage sur certains emplacements signalés comme tels aux véhicules dont l'utilisation s'inscrit dans une politique de mobilité durable“.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6493/07

N° 6493⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS COMPLÉMENTAIRE DU CONSEIL D'ÉTAT

(10.3.2015)

Par dépêche du 8 janvier 2015, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'État d'une série de 11 amendements au projet de loi sous examen qui avait fait l'objet d'un avis du Conseil d'État du 12 mars 2013 (doc. parl. n° 6493⁴).

Les amendements qui ont été adoptés par la Commission du développement durable le 7 janvier 2015 étaient accompagnés de remarques préliminaires et d'un commentaire séparé pour chaque amendement. Était en outre joint au dossier un texte coordonné reprenant les propositions du Conseil d'État du 12 mars 2013 que la commission parlementaire a fait siennes ainsi que les amendements sous avis.

Par une autre dépêche du 13 février 2015, le président de la Chambre des députés a soumis au Conseil d'État un amendement supplémentaire prévoyant l'insertion d'un nouvel article 4 dans la loi en projet et ayant pour objet de compléter l'alinéa 3 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.

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Avant de procéder à l'examen des amendements parlementaires, le Conseil d'État entend prendre position comme suit au sujet des remarques préliminaires insérées en introduction à la présentation des amendements sous examen.

Ces remarques préliminaires ont trait à une opposition formelle du Conseil d'État formulée le 12 mars 2013 en ce qui concerne le non-respect des exigences de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, couramment appelée „directive Services“. En effet, cette directive n'exclut pas explicitement de son champ d'application l'activité des auto-écoles. Aussi le Conseil d'État avait-il demandé dans son avis précité de motiver l'application des règles dérogatoires aux exigences de la directive Services suivant une approche inspirée de la démarche retenue par les auteurs du projet de loi qui est devenu la loi du 13 septembre 2011 modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Dans un premier temps (*cf.* avis du 26 octobre 2010, doc. parl. n° 6171²), le Conseil d'État s'était opposé formellement à la dérogation prévue au principe de l'autorisation tacite inscrit dans la directive 2006/123/CE, alors que les raisons impérieuses d'intérêt général invoquées pour ce faire n'étaient pas suffisamment explicitées au regard des exigences de la directive. Il avait en outre rappelé que ces raisons impérieuses d'intérêt général définies à l'article 4, point 8 de la directive ne constituent qu'une des trois conditions prescrites par l'article 9 de celle-ci pour admettre un régime d'autorisation préalable, les deux autres conditions étant, d'une part, le caractère non discriminatoire de l'application du régime d'autorisation aux prestataires visés et, d'autre part, l'impossibilité de réaliser l'objectif poursuivi par une mesure moins contraignante, notamment parce qu'un contrôle *a posteriori* interviendrait trop tardivement pour avoir une efficacité réelle. Dans son avis complémentaire du 8 avril 2011 (doc. parl. n° 6171⁴), le Conseil d'État avait encore rappelé qu'il „entend veiller à la conformité des lois et règlements aux

normes communautaires dès la phase d'élaboration des instruments normatifs luxembourgeois concernées“ pour „exiger, en relation avec chaque projet de loi ou de règlement qui comporte un régime d'autorisation, que les auteurs établissent ... les raisons excluant l'applicabilité de la directive ... [en faisant état] de la justification de celui-ci par rapport aux exigences de l'article 9, paragraphe 1er de la directive“. Sur base d'une note qui lui avait été communiquée suite à son avis du 26 octobre 2010 et qui explicitait en détail les raisons du maintien du régime d'autorisation en matière d'établissements classés par rapport aux exigences précitées de la directive 2006/123/CE, il avait été d'accord pour lever son opposition formelle.

Dans le cas des amendements sous examen, le Conseil d'État note que les dispositions en question ne soulèvent pas de problème en matière d'application non discriminatoire du régime d'autorisation prévu. Par ailleurs, l'impossibilité de réaliser l'objectif poursuivi par une mesure moins contraignante qu'une autorisation préalable à la fourniture du service est également motivée à l'endroit des remarques préliminaires. Il reste que les explications fournies dans le cadre de ces remarques préliminaires se limitent à justifier le régime d'agrément des instructeurs d'auto-école et la limitation de la validité dans le temps de cet agrément „par une raison impérieuse d'intérêt général, à savoir le renforcement de la sécurité routière“ sans établir en quoi le régime d'agrément des instructeurs d'auto-école contribue au renforcement de la sécurité routière. En effet, les candidats à un tel agrément doivent pouvoir se prévaloir d'une formation artisanale afférente et de la détention obligatoire d'un permis de conduire de la catégorie spéciale „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ sanctionnant cette formation. Ces conditions sont *a priori* de nature à garantir une qualification préparatoire au métier de formateur de conducteurs automobiles et un enseignement de la conduite susceptibles d'assurer une formation préparant les candidats au permis de conduire à adopter une attitude défensive au volant et englobant une sensibilisation aux méthodes de prévention des situations dangereuses qui sont inhérentes à la circulation routière. L'argumentaire reste par ailleurs muet sur les raisons impérieuses par rapport à des objectifs supérieurs d'intérêt général justifiant le renouvellement obligatoire à un rythme quinquennal des agréments délivrés. Un contrôle régulier de l'exercice de la profession par les autorités compétentes ne suffirait-il pas pour déceler d'éventuels cas de respect défaillant des conditions de l'agrément, tout en permettant de procéder, chaque fois que pareille mesure semble justifiée, à la suspension, voire au retrait de l'agrément en attendant que son titulaire ait redressé les irrégularités constatées?

En attendant que la justification du maintien du régime d'agrément prévu soit rapportée, par exemple à l'instar de la démarche appliquée dans le cadre de l'élaboration de la loi précitée du 13 septembre 2011 par une note circonstanciée fournissant le détail des raisons impérieuses d'intérêt général qui obligent à recourir aux agréments et aux renouvellements périodiques de ces agréments en matière d'exercice du métier d'instructeur d'auto-école en sus de l'accomplissement d'une formation artisanale et de la détention d'un permis de conduire de la catégorie spéciale „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“, le Conseil d'État se voit obligé de maintenir son opposition formelle en la matière.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

En ce qui concerne les amendements proprement dits, le Conseil d'État y prend position comme suit:

Amendement 1 portant introduction d'un 1er paragraphe à l'article 2

Aux yeux du Conseil d'État, il semble y avoir erreur dans l'intitulé de l'amendement, alors que celui-ci a pour objet non pas d'introduire un „1er paragraphe“ à l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955, mais d'en modifier le paragraphe 2.

Quant à la portée du libellé modifié de ce paragraphe 2, le Conseil d'État estime que lorsqu'un permis de conduire est délivré par les autorités militaires, les conditions de l'alinéa 1er du paragraphe 1er de l'article 2 sous examen devraient s'appliquer dans l'hypothèse où ce permis militaire est retiré ou suspendu ainsi que dans celle où l'emploi ou la délivrance de celui-ci est respectivement limité ou refusé. Par voie de conséquence, il propose d'ajouter un alinéa 2 à ce paragraphe 2, libellé comme suit:

„Le chef d'état-major de l'Armée peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement et même refuser l'admission aux épreuves dans les conditions de l'alinéa 1er du paragraphe 1er.“

Amendement 2 portant modification du point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Par analogie à l'une des modifications apportées au paragraphe 2 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955, le Conseil d'État demande que soient supprimés les termes „ou de son délégué“ figurant *in fine* du point 1 du paragraphe 3. En effet, le membre du Gouvernement en charge des Transports peut, en vertu de l'arrêté grand-ducal du 22 décembre 2000 concernant les délégations de signature par le Gouvernement, accorder une délégation de signature à des fonctionnaires de son département pour signer en son nom des décisions administratives touchant à la matière des permis de conduire, mais il ne saurait pas se décharger sur des fonctionnaires des compétences décisionnelles que la loi lui a attribuées.

Amendement 3 portant modification du point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Les observations du Conseil d'État ont été largement suivies par la commission parlementaire, et il a été tenu compte de ses oppositions formelles.

En ce qui concerne le deuxième tiret du sous-point e) de l'énumération faisant l'objet du point 2 du paragraphe 3, le Conseil d'État se demande s'il suffit, au regard du relevé des matières légales dont question au premier tiret, de se borner à la référence aux „infractions de la législation routière“. N'y aurait-il pas intérêt à ajouter au moins celles à la législation sur la lutte contre la toxicomanie et celles à la législation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs?

Sur le plan rédactionnel, les sous-points a) et b) doivent être suivis d'un point-virgule.

Dans la mesure où il faut éviter l'insertion de phrases entières dans des énumérations du genre sous examen, le Conseil d'État propose de compléter cette énumération par un sous-point f) en vue de reprendre le texte en question (sans la coquille qu'il comporte). Ce nouveau sous-point f) se lirait comme suit:

„f) ne pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet d'une mesure administrative de retrait, de restriction ou de suspension de la validité du permis de conduire“.

Amendement 4 portant modification du point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

La commission parlementaire a retenu de suivre les observations du Conseil d'État en ce qui concerne le point 3 du paragraphe 3 sous examen.

Le Conseil d'État propose de préciser la notion d'entreprise dont question au sous-point b) et de rester en ligne avec le libellé retenu au point b) du paragraphe 3, en écrivant:

„b) ... auprès d'une entreprise au sens de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, légalement établie et exerçant l'activité d'exploitant d'auto-école;“.

Par analogie à sa proposition concernant l'amendement 3, il propose encore de faire de la dernière phrase un sous-point d), dont le libellé s'inspirera de la proposition de texte faite par le Conseil d'État en relation avec une disposition similaire à insérer au point 2.

Amendement 5 portant modification du point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le Conseil d'État demande d'aligner la phrase entière figurant à la suite du sous-point d) à ses suggestions faites à l'endroit des points 2 et 3 du paragraphe 3, en la reprenant sous forme d'un nouveau sous-point e), dont le libellé s'inspirera de la proposition du texte qu'il a faite en relation avec une disposition similaire à insérer au point 2.

Amendement 6 portant modification du point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

L'interrogation du Conseil d'État quant à la justification d'autoriser un instructeur d'auto-école à dispenser l'enseignement théorique pour une catégorie de permis de conduire pour laquelle il ne détient

pas lui-même un permis de conduire „instructeur“ n’a pas eu de réponse. Le Conseil d’État renvoie ainsi à ses observations formulées dans son avis du 12 mars 2013 (doc. parl. n° 6493⁴).

Amendement 7 portant modification du point 8 du paragraphe 3 de l’article 2 de la loi du 14 février 1955

Sans observation.

Amendement 8 portant modification du point 9 du paragraphe 3 de l’article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 9 du paragraphe 3 de l’article 2 auquel se réfère l’amendement sous examen a trait à la possibilité accordée au ministre de retirer ou de suspendre l’agrément.

Le Conseil d’État note que plusieurs incohérences qu’il avait soulevées dans son avis du 12 mars 2013 n’ont pas eu de suite de la part de la commission parlementaire, notamment en ce qui concerne la justification d’une telle mesure en présence du maintien concomitant de la validité du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“, qui peut déjà, à l’heure actuelle, faire l’objet d’un retrait, d’une restriction ou d’une suspension. Il en est de même pour l’application de conditions différentes en cas de restitution d’un agrément après plus de cinq ans selon que cet agrément a été retiré ou suspendu dans les conditions projetées du point 9 du paragraphe 3 ou que la suspension ou le retrait tenait à une interruption de son activité intervenue à l’initiative de l’instructeur lui-même. En maintenant cette différence, le retrait ou la suspension intervenant dans les conditions sous revue apparaissent non comme une simple mesure administrative, mais comme une véritable sanction administrative. En présence de la possibilité d’appliquer par ailleurs en pareille circonstance des sanctions pénales, la question du principe „*non bis in idem*“ peut de surcroît se poser, comme la Cour administrative vient de le rappeler dans son récent arrêt n° 35052C du 15 janvier 2015¹. À noter que la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et celle de la Cour européenne des droits de l’homme considèrent que les mêmes garanties légales et procédurales doivent entourer l’application des sanctions tant pénales qu’administratives. Quant aux sanctions administratives, il faut notamment prévoir des voies de recours contentieux effectives. Aussi le Conseil d’État demande-t-il, sous peine d’opposition formelle, que la mesure de retrait ou de suspension de l’agrément conçue dans les termes du texte de l’amendement sous examen soit assortie de la possibilité d’introduire contre les décisions intervenues un recours en réformation devant le juge administratif.

Si la commission parlementaire était d’accord pour renoncer à la condition de l’agrément des instructeurs d’auto-école, comme discuté par le Conseil d’État en introduction à l’examen des amendements sous avis, les questions soulevées en relation avec l’amendement 8 deviendraient évidemment sans objet.

Amendement 9 portant modification du point 10 du paragraphe 3 de l’article 2 de la loi du 14 février 1955

Sans observation.

Amendement 10 portant modification du nouveau point 11 (point 12 initial) du paragraphe 3 de l’article 2 de la loi du 14 février 1955

Par l’introduction de la nouvelle version du point 11 du paragraphe 3 de l’article 2 de la loi précitée du 14 février 1955, la commission parlementaire entend donner suite à la suggestion du Conseil d’État de faire agréer par le ministre ayant les Transports dans ses attributions les instructeurs d’auto-école que ceux-ci soient qualifiés pour la formation courante des candidats-conducteurs ou qu’ils s’occupent de l’enseignement de l’art de conduire au bénéfice des soldats de l’Armée. En proposant cet alignement, le Conseil d’État entendait soumettre aux conditions de formation usuelles préparant au métier artisanal de l’instructeur d’auto-école les instructeurs en charge de l’instruction de la conduite automobile au sein de l’Armée. Or, il doit constater que c’est précisément sur ce point que la proposition de texte

¹ „L’appelant ayant été condamné pénalement et disciplinairement par deux décisions définitives par des juridictions saisies des mêmes faits que le ministre et ayant eu, chacun, le pouvoir de prononcer à l’encontre du médecin concerné une suspension du droit d’exercer sa profession dans un but à la fois de sanction et de prévention, la décision ministérielle du 5 juillet 2013 viole l’article 4 du protocole n° 7, paragraphe 1er, de la CEDH.“

censée devenir le nouveau point 11 comporte une incohérence au niveau de l'agencement et de la portée des conditions d'agrément pour compte des instructeurs de l'auto-école de l'Armée.

Selon le Conseil d'État, le sous-point a) de ce nouveau point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 doit être interprété comme obligeant les instructeurs militaires à être titulaires d'un permis de conduire de la catégorie „instructeur“ et à remplir de surcroît les autres conditions, prévues expressément en relation avec l'équipement de l'auto-école, et les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire. L'obligation de détenir un permis „instructeur“ fait présupposer que les titulaires ont accompli la même formation artisanale que leurs „collègues“ exploitant une auto-école „privée“ ou travaillant dans une telle auto-école. Le Conseil d'État ne comprend dès lors pas quelle pourrait être la plus-value des exigences du sous-point c) („c) avoir participé avec succès à une formation équivalente aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs“).

Afin d'assurer que des conditions de formation égales prévalent dans les deux cas de figure, réglés, d'une part, aux points 2, 3 et 4 et, d'autre part, au point 11, le Conseil d'État insiste que les conditions de formation soient les mêmes.

En attendant que le sous-point c) soit supprimé, le respect du principe de l'égalité devant la loi, inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution, empêche le Conseil d'État d'accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Par ailleurs, la phrase entière insérée au sous-point f) devra faire l'objet d'un nouveau sous-point g) dont le libellé aura avantage à s'inspirer de la proposition de texte que le Conseil d'État a préconisée à l'endroit de l'amendement 3.

Enfin, quant à l'alinéa 2 de la nouvelle version du point 11, il suffit d'écrire que „tout agrément du chef d'état-major de l'Armée en cours de validité au *jj.mm.aaaa* (date de la promulgation de la loi en projet) est échangé sur demande du titulaire contre un agrément ministériel répondant aux conditions du présent point 11“.

Amendement 11 portant introduction d'un nouveau point 12 au paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

L'amendement sous examen fait suite à la proposition du Conseil d'État d'aligner les sanctions en cas d'exercice illégal du métier d'instructeur à celles prévues par la loi précitée du 2 septembre 2011, tant pour ce qui est des peines d'emprisonnement et des amendes que le délinquant peut encourir qu'en ce qui concerne la fermeture de l'auto-école, s'il s'agit d'un maître-instructeur indépendant.

Le texte proposé par la commission parlementaire donne lieu aux observations suivantes.

Quant au fond, la peine correctionnelle prévue en relation avec la mise à disposition de matériel d'instruction non conforme apparaît comme très sévère. Le Conseil d'État demande que l'infraction en question soit assortie d'une peine contraventionnelle, ou bien que le maximum de l'amende soit réduit parallèlement à la suppression pure et simple de la peine d'emprisonnement alternativement ou cumulativement applicable.

Le Conseil d'État préférerait que l'énumération des infractions figurant à l'alinéa 1er du nouveau point 12 recoure non pas à des tirets, mais à des lettres de la séquence alphabétique a), b), c), ...

Au premier tiret, il y a lieu de mettre le mot „titulaire“ au pluriel et de terminer la phrase par un texte libellé comme suit: „... d'un agrément ministériel en cours de validité qui est conforme aux exigences du présent paragraphe“.

Au troisième tiret de l'alinéa 1er, l'agencement grammatical du texte n'est pas correct. Il faut écrire:

„- emploi, en leur qualité de maîtres-instructeurs indépendants, des instructeurs salariés ou des apprentis-instructeurs qui ne sont pas titulaires d'un agrément ministériel en cours de validité.“

Au quatrième tiret, la fin de la disposition se lira comme suit: „... sans être titulaires d'un agrément ministériel en cours de validité.“

Quant à l'alinéa 2, la référence à la loi précitée du 2 septembre 2011 devra se faire en visant les „articles 39, paragraphes 4, 5 et 6, à 41“.

Amendement (du 13 février 2015) portant introduction d'un nouvel article 4

L'amendement sous examen vise à reprendre, dans le dispositif de la loi en projet sous examen, un élément du projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988, qui a fait l'objet d'un avis du Conseil d'État le 30 avril 2013 (doc. parl. n° 6517³).

L'élément à reprendre concerne les modalités légales selon lesquelles des emplacements de stationnement et de parcage pourront désormais être réservés „aux véhicules utilisés dans le cadre d'une activité d'auto-partage“. Les auteurs du projet de loi n° 6517 avaient prévu d'insérer ces modalités au point 1 du paragraphe 3 de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955; aux termes de l'amendement sous examen, ils entendent agencer nouvellement le texte initialement proposé, en le transférant dans le projet de loi sous examen, tout en prévoyant de déplacer l'endroit d'insertion de la nouvelle disposition.

Dans son avis précité du 30 avril 2013, le Conseil d'État avait critiqué la façon de réserver des emplacements pour les besoins des véhicules offerts aux usagers dans le cadre de l'auto-partage, surtout que cette activité sera pour partie organisée par des entreprises privées et que l'application du principe de l'égalité prévalant en matière d'usage du domaine public ne permet à la loi d'en autoriser un usage privatif que sous les conditions fixées par la jurisprudence de la Cour constitutionnelle qui a déterminé les critères à respecter en vue des dérogations permettant de s'écarter dudit principe. Par ailleurs, il est constant en droit que les exceptions aux règles générales sont d'interprétation stricte, de sorte que le législateur ne doit pas seulement justifier en quoi l'exception à apporter au principe constitutionnel est conforme aux critères identifiés dans la jurisprudence précitée, mais il doit de surcroît veiller à donner à l'exception prévue une portée clairement circonscrite.

Or, le Conseil d'État note à la lecture du commentaire joint à l'amendement sous examen que la commission parlementaire omet de déterminer en quoi la différence de traitement est justifiée en faveur du parcage et du stationnement de véhicules, que ceux-ci soient „utilisés dans le cadre d'une activité d'auto-partage“ comme prévu dans le projet gouvernemental, ou que „[leur] utilisation [s'inscrive] (autrement) dans une politique de mobilité durable“, aux termes de l'amendement sous examen. En utilisant un article indéterminé, le texte laisse par ailleurs sous-entendre que différentes politiques seraient concevables en matière de mobilité durable, sans préciser par ailleurs quels sont les critères de définition de la notion de mobilité durable, voire „d'une politique de mobilité durable“.

Appliquée à la problématique sous examen, le Conseil d'État doit avouer ses difficultés pour cerner le cercle des bénéficiaires du privilège de parcage et de stationnement envisagé du moment que l'utilisation du véhicule s'inscrit dans „une politique de mobilité durable“. Selon les circonstances spécifiques documentant le besoin de mobilité, la terminologie retenue peut englober un spectre de situations allant du recours à la voiture particulière dans des circonstances où l'offre de transports publics est insuffisante jusqu'à la réservation d'emplacements réservés aux seuls autobus assurant le transport public. *A priori* et à moins de justifier la contribution à la mobilité durable des taxis dont les services ne comptent pas d'après la loi parmi les services de transport public, la terminologie envisagée ne permet pas de retenir le privilège de stationnement et de parcage prévu pour compte des taxis, mais elle permet d'appliquer celui-ci au parcage sur les parkings publics empruntés par des navetteurs qui utilisent les transports publics ou qui recourent au co-voiturage pour effectuer une partie de leur parcours professionnel quotidien.

Au regard des interrogations que laisse subsister le texte de l'amendement, le Conseil d'État demande aux auteurs de reconsidérer leur proposition en vue d'éviter les écueils esquissés tant sur le plan juridique que sur le plan pratique.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 10 mars 2015.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6493/08

N° 6493⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

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

* * *

**ARRETE GRAND-DUCAL DE RETRAIT DU ROLE DES AFFAIRES
DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(21.6.2019)

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

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique. – Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à demander en Notre nom le retrait du rôle du projet de loi N° 6493 portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Palais de Luxembourg, le 21 juin 2019

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

13



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 07 janvier 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 3 décembre 2014
2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur: Monsieur Max Hahn
 - Présentation et adoption d'une série d'amendements parlementaires
3. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant
 - 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,
 - 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics
 - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
 - Présentation et adoption d'une série d'amendements parlementaires
4. 6530 Projet de loi concernant la gestion du domaine public fluvial et portant
 - a) modification
 - * de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation,
 - * de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration l'exploitation du port de Mertert,
 - * de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,
 - * de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et
 - b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale
 - Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, Mme Cécile Hemmen (remplaçant M. Yves Cruchten), M. Aly Kaes, M. Henri Kox,

M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, M. Alex Kies, Mme Josiane Pauly, M. Max Nilles, Mme Annick Trmata, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Marc Heinrich, Chef d'État-Major de l'Armée

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 3 décembre 2014

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

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

L'examen du projet de loi sous rubrique a été entamé au cours de la réunion du 3 décembre 2014. Au cours de cette réunion, les membres de la Commission du Développement durable avaient d'ores et déjà adopté une série d'amendements parlementaires.

Ils avaient en outre décidé de donner suite à la proposition du Conseil d'État de placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées (délivrance d'un agrément par le ministre ayant les Transports dans ses attributions) et demandé aux responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures de leur proposer un libellé allant dans ce sens et à insérer dans le texte du projet de loi sous rubrique.

Le texte proposé, qui est repris en annexe 1 du présent procès-verbal, reçoit l'approbation unanime des membres présents

Les amendements au projet de loi seront envoyés pour avis complémentaire au Conseil d'État.

**3. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant
1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,**

2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

L'examen du projet de loi sous rubrique a été entamé au cours de la réunion du 10 décembre 2014. Au cours de cette réunion, les membres de la Commission du Développement durable avaient d'ores et déjà adopté une série d'amendements parlementaires.

Ils avaient cependant décidé de tenir en suspens le libellé de l'article 4 du projet et demandé aux responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures de leur proposer un libellé alternatif.

Le texte proposé, qui est repris en annexe 2 du présent procès-verbal, reçoit l'approbation unanime des membres présents

Les amendements au projet de loi seront envoyés pour avis complémentaire au Conseil d'État.

4. 6530 Projet de loi concernant la gestion du domaine public fluvial et portant a) modification * de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation, * de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration l'exploitation du port de Mertert, * de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau, * de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale

Monsieur Henri Kox est nommé Rapporteur du projet sous rubrique.

Le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, a pour objet, d'une part, la création d'un cadre légal en matière de gestion du domaine public fluvial et, d'autre part, le renforcement des missions de gestion de la flotte fluviale luxembourgeoise et les pouvoirs de sanction du Service de la navigation. Pour ce faire, la loi entend, après avoir déterminé la consistance, préciser les conditions de l'usage public, les dispositifs de protection, les modalités d'administration et les outils de gestion et de valorisation de ce patrimoine commun.

Le texte vise à compléter la loi modifiée du 28 juillet 1973 ayant porté création d'un service de la navigation en précisant ses missions. Ces missions, se limitant actuellement à la gestion et à la surveillance infrastructurelle et l'exercice des fonctions de police sur le condominium germano-luxembourgeois, sont complétées par celle de gestionnaire de la flotte fluviale. Les pouvoirs des agents sont étendus pour permettre une intervention efficace sur un bateau. Parallèlement, le pouvoir de recourir à des sociétés de classification est introduit.

En même temps, la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est adaptée pour tenir compte des exigences de qualité qui s'imposent aux bateaux de navigation intérieure demandant une inscription sur les registres d'immatriculation au Luxembourg, et ce dans un objectif d'éviter tout reproche de pavillon de complaisance.

*

Les membres de la Commission procèdent à l'examen des articles du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 12 juillet 2013.

Observations préliminaires

Le Conseil d'État suggère ce qui suit :

- comme il s'agit d'un texte comportant un grand nombre d'articles, le regroupement des articles devrait se faire en chapitres qui peuvent, le cas échéant, eux-mêmes être repris sous des titres. Les chapitres sont numérotés en chiffres cardinaux arabes et mis en caractères gras, tout comme leur intitulé, précédé d'un trait d'union et suivi d'un point final. Partant, il y a lieu d'écrire : **Chapitre 1^{er} – Nature juridique, consistance et principes de gestion du domaine public fluvial.** ;
- il convient de scinder le Titre III initial en deux chapitres intitulés respectivement « Dispositions financières » (articles 12 et 13 nouveaux) et « Dispositions finales » (articles 14 à 19 nouveaux) ;
- les références au premier des articles du dispositif se font en écrivant „Art. 1^{er}. “ et non pas „Art. 1. “ ;
- les intitulés des articles ne sont pas précédés d'un tiret ;
- quant à l'emploi des temps, les textes sont en principe rédigés à l'indicatif présent ;
- l'utilisation des adjectifs „ci-avant“ ou „ci-devant“ dans le cadre d'un renvoi, de même que l'emploi des expressions „mentionnées/visées à l'alinéa/au paragraphe précédent/qui précède“ est à omettre. En effet, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact ;
- les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font sans rappeler qu'il s'agit du „présent“ acte, article, paragraphe ou alinéa. Les expressions „en vertu de/prévues par la présente loi“ ou „par le/du présent article/alinéa“ sont à omettre car superfétatoires du moment qu'une disposition fait référence à une autre disposition du même acte normatif ;
- les paragraphes sont référés sans parenthèses ;
- il y a lieu d'écrire „Service de la navigation“ et „Administration de l'enregistrement et des domaines“ à travers tout le texte du projet de loi ;
- suite à l'introduction d'une formule abrégée à l'article 3, paragraphe 2, qui désigne le ministre ayant les Transports dans ses attributions comme ministre compétent pour la mise en œuvre de la loi en projet, il y a lieu d'écrire „ministre“ dans tout le texte du dispositif qui suit.

La commission parlementaire fait siennes l'intégralité de ces propositions.

Intitulé

L'intitulé initial du projet est le suivant :

Projet de loi concernant la gestion du domaine public fluvial et portant

a) modification

- ***de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation,***
- ***de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration l'exploitation du port de Mertert,***
- ***de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,***

- **de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et**
- b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale**

Le Conseil d'État propose les modifications suivantes :

- sous le point a), il y a lieu d'écrire „de la loi modifiée du 28 juillet portant création d'un service de la navigation“.
- il convient de préciser quelles dispositions sont abrogées par le projet de loi sous avis. Le point b) prendra donc la teneur suivante :
 - „b) abrogation
 - des articles 1^{er}, 2 et 5 de l'arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;
 - de la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;
 - de l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché; et
 - de la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés“.

La commission fait siennes ces propositions. L'intitulé se lira donc comme suit :

Projet de loi
concernant la gestion du domaine public fluvial et portant

a) modification

- **de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation,**
- **de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert,**
- **de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,**
- **de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et**

b) abrogation

- **des articles 1^{er}, 2 et 5 de l'arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;**
- **de la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;**
- **de l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché; et**
- **de la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés**

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit les objectifs du projet de loi et se lit comme suit :

Art. 1. – Objectifs

La présente loi a pour objet de définir la nature juridique, la consistance et les principes de gestion du domaine public fluvial ainsi que de créer un cadre légal pour la protection et la sécurité d'utilisation des infrastructures.

Le Conseil d'État propose de supprimer cet article car il ne comporte pas de dispositions à caractère normatif. La Commission fait sienne cette proposition et décide en conséquence de renuméroter les articles subséquents.

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

L'objectif de l'article sous rubrique est de déterminer et de préciser la consistance du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. – Statut et consistance du domaine public fluvial

(1) Le domaine public fluvial est inaliénable et imprescriptible sous réserve des droits concédés et des aliénations légalement consommées.

(2) Le domaine public fluvial se compose des éléments suivants:

- *le cours d'eau de la Moselle, y compris le lit et les berges, les ressources en eau, le sous-sol et l'emprise aérienne utiles au fonctionnement des infrastructures de navigation;*
- *les infrastructures de navigation sont notamment les barrages-écluses, les retenues, les lieux de stationnement et de transbordement, les dispositifs d'amarrage ainsi que les ports et quais;*
- *les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication, d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets;*
- *l'assiette des anciens chemins de halage et les terrains riverains acquis sur base des dispositions de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ainsi que ceux affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public;*
- *le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de Trêves.*

La liste des éléments composant le domaine public fluvial pourra être complétée par règlement grand-ducal.

(3) Les terrains visés au paragraphe 2 ci-avant sont repris dans un relevé parcellaire et cartographique faisant l'objet d'un règlement grand-ducal. Il sera procédé dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes pour les propriétés privées concernées par les servitudes visées à l'article 3.

(4) Dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes visés par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain comme dans les plans d'occupation du sol et plans directeurs régionaux et sectoriels visés par la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire, les parcelles du domaine public fluvial relevant en exclusivité de la souveraineté luxembourgeoise sont à classer en tant que zones destinées aux infrastructures de transport.

Les servitudes prévues à l'article 3 sont à indiquer dans les plans d'aménagement généraux des communes, respectivement les plans d'occupation du sol, les plans d'aménagement particuliers ou plans directeurs adoptés en vertu des lois mentionnées à l'alinéa précédent.

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- d'un point de vue rédactionnel, la subdivision complémentaire devrait se faire au paragraphe 2, en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., 4. et 5.). La Commission fait sienne cette proposition ;
- il est d'avis que les instruments mis en place par les lois portant sur l'organisation du territoire ne devraient pas servir de base pour déterminer le domaine public, comme prévu au paragraphe 4 de l'article. Si les auteurs insistaient à maintenir cette approche, il conviendrait dans l'intérêt d'une meilleure intelligibilité du droit et afin de garantir l'aspect

participatif dans l'élaboration des plans sectoriels de faire figurer les dispositions afférentes directement dans les lois correspondantes, à savoir la loi concernant l'aménagement communal et le développement urbain et la loi concernant l'aménagement du territoire, et ne pas les déférer dans une loi spéciale. La commission parlementaire décide de ne pas suivre cette proposition. Elle décide pourtant d'amender l'alinéa 1^{er} du paragraphe 4 afin de supprimer le renvoi aux plans directeurs régionaux, qui n'existent plus depuis la dernière mouture de la loi concernant l'aménagement du territoire, et de supprimer le renvoi aux plans sectoriels, du fait que l'inclusion du domaine public fluvial dans ce dernier n'apporte pas de plus-value alors que les parcelles concernées sont clairement délimitées dans le règlement-grand-ducal afférent ;

- le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de se départir du régime général des servitudes en faisant figurer les servitudes en rapport avec le domaine public fluvial dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes, respectivement dans les plans d'occupation du sol et les plans directeurs sectoriels, alors que ce n'est pas le cas pour d'autres servitudes et que les plans mentionnés ne conviennent pas pour servir à la publicité des servitudes. Il propose donc de supprimer l'alinéa 2 du paragraphe 4. La Commission du Développement durable donne suite cette recommandation étant donné que les servitudes devront être actées dans les titres de propriété concernés et dans le cadastre et non pas dans les plans visés.

Le nouveau libellé de l'article sous rubrique sera donc :

Art. 1^{er}. Statut et consistance du domaine public fluvial

(1) *Le domaine public fluvial est inaliénable et imprescriptible sous réserve des droits concédés et des aliénations légalement consommées.*

(2) *Le domaine public fluvial se compose des éléments suivants:*

1. *le cours d'eau de la Moselle, y compris le lit et les berges, les ressources en eau, le sous-sol et l'emprise aérienne utiles au fonctionnement des infrastructures de navigation;*
2. *les infrastructures de navigation sont notamment les barrages-écluses, les retenues, les lieux de stationnement et de transbordement, les dispositifs d'amarrage ainsi que les ports et quais;*
3. *les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets ;*
4. *l'assiette des anciens chemins de halage et les terrains riverains acquis sur base des dispositions de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ainsi que ceux affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public ;*
5. *le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de Trêves.*

La liste des éléments composant le domaine public fluvial ~~peut~~ pourra être complétée par règlement grand-ducal.

(3) *Les terrains visés au paragraphe 2 ~~ci-avant~~ sont repris dans un relevé parcellaire et cartographique faisant l'objet d'un règlement grand-ducal. Il ~~est sera~~ procédé dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes pour les propriétés privées concernées par les servitudes visées à l'article 3.*

(4) *Dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes visés par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain comme dans les plans d'occupation du sol ~~et plans directeurs régionaux et sectoriels~~ visés par la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire par la modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire, les parcelles du domaine public fluvial relevant en exclusivité de la souveraineté luxembourgeoise sont à classer en tant que zones destinées aux infrastructures de transport.*

Les servitudes prévues à l'article 3 sont à indiquer dans les plans d'aménagement généraux des communes, respectivement les plans d'occupation du sol, les plans d'aménagement particuliers ou plans directeurs adoptés en vertu des lois mentionnés à l'alinéa précédent.

Article 3 initial (nouvel article 2)

Cet article détermine le régime juridique ainsi que le droit des servitudes applicable aux terrains attenants au domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. – Servitudes et obligations de tiers

(1) *Les propriétaires ou locataires de terrains longeant la rive gauche de la Moselle doivent laisser au titre de la servitude d'accès et de visibilité, un espace libre de 7,80 mètres de largeur calculé à partir de la ligne d'intersection de la surface de l'eau avec la surface de la terre telle qu'elle se forme au niveau moyen des eaux s'écoulant librement et, dans les retenues, au niveau hydrodynamique.*

(2) *Toute construction, toute excavation, toute clôture ainsi que tout dépôt de matières dans la zone de servitude est soumis à autorisation du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après appelé „le ministre“. Dans la zone de servitude, toute plantation qui serait reconnue affecter la stabilité des berges, faire obstacle à l'écoulement des eaux ou restreindre d'une façon nuisible le champ visuel ou la circulation, devra être supprimée en tout ou en partie dans un délai de deux mois sur ordre du ministre.*

(3) *Le propriétaire ou titulaire d'un droit réel, riverain du domaine public fluvial est tenu de laisser les terrains grevés de cette servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué, des pêcheurs et des piétons.*

Ils devront tolérer dans la zone de servitude le placement temporaire ou à demeure, de signaux, ou d'autres éléments infrastructurels de la voie d'eau, y compris la conduite de fils, canalisations ou tuyaux tant au-dessus qu'en dessous du sol.

(4) *Les propriétaires et les locataires des terrains bordant directement la Moselle sont responsables pour assurer le maintien en état des berges. Les propriétaires qui rendent une intervention d'une autorité publique nécessaire ou qui y trouvent intérêt peuvent être appelés à contribuer à leur financement.*

Les ouvrages et installations situés dans ou sur la voie navigable ou sur ses rives doivent être entretenus par leurs propriétaires de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures et de la navigation ne soient pas entravés.

(5) *Dans la mesure où la sécurité de la navigation, la conservation de la voie d'eau et la disposition des lieux le permettent, les distances déterminées au paragraphe (1) pourront localement être diminuées par le ministre sur demande dûment motivée du requérant et sur avis conforme du Service de la Navigation.*

(6) *Les dispositions des articles 5, 6 et 7 de la présente loi sont applicables sur toute l'étendue de la zone de servitude.*

(7) *Le plan reflétant les servitudes visées à cet article est publié par règlement grand-ducal.*

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- comme le texte ne peut pas porter sur la rive droite de la Moselle, l'adjectif « gauche » peut être omis. La Commission fait sienne cette proposition ;
- la Haute Corporation se demande dans quelle mesure la rive de la partie inférieure de la Sûre, se trouvant affectée par le reflux de la retenue du barrage de Trèves et faisant partie du domaine public fluvial, ne devrait pas être incluse dans le champ d'application de cet article. Concernant cette remarque, la Commission décide de ne pas y donner suite, étant donné le caractère disproportionnel de la servitude par rapport à l'étendue du fleuve et le fait que l'État est propriétaire des parcelles afférentes ;

- aux paragraphes 1^{er} et 4, il est fait mention de « propriétaires ou locataires de terrains », au paragraphe 3 de « propriétaire ou titulaire d'un droit réel ». Le Conseil d'État propose d'utiliser uniformément l'expression de « titulaire d'un droit réel ». La Commission fait sienne cette proposition ;
- au paragraphe 2, il faut écrire « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». La Commission fait sienne cette proposition ;
- au paragraphe 3, il y a lieu de définir comme délégué du gestionnaire du domaine le Service de la navigation, alors que le ministre est à considérer comme gestionnaire du domaine. La Commission fait sienne cette proposition ;
- comme le titulaire d'un droit réel sur les terrains est responsable de l'entretien des servitudes, il y a lieu de préciser les conditions d'accès du public. Le Conseil d'État propose de limiter les activités autorisées à la circulation et à la pratique de la pêche. La Commission est d'avis que le paragraphe 3 fait déjà droit cette remarque du Conseil d'État de limiter les activités autorisées à la circulation et à la pratique de la pêche ;
- comme l'avis du Service de la navigation ne peut pas lier le ministre, il y a lieu de remplacer « et sur avis conforme » par « après avoir demandé son avis au » à l'endroit du paragraphe 5. La Commission fait sienne cette proposition ;
- le Conseil d'État ne comprend pas ce que les auteurs entendent à l'endroit du paragraphe 7 par « plan reflétant les servitudes ». Il estime que la reprise cadastrale des servitudes devrait suffire pour maintenir un régime cohérent des différentes servitudes. La Commission décide donc de supprimer le paragraphe 7, étant donné que la reprise cadastrale des servitudes suffira pour assurer la publicité de celles-ci.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 2. Servitudes et obligations de tiers

(1) Les propriétaires ou titulaires de droits réels locataires de terrains longeant la rive gauche de la Moselle doivent laisser au titre de la servitude d'accès et de visibilité, un espace libre de 7,80 mètres de largeur calculé à partir de la ligne d'intersection de la surface de l'eau avec la surface de la terre telle qu'elle se forme au niveau moyen des eaux s'écoulant librement et, dans les retenues, au niveau hydrodynamique.

(2) Toute construction, toute excavation, toute clôture ainsi que tout dépôt de matières dans la zone de servitude est soumis à autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après appelé «le ministre». Dans la zone de servitude, toute plantation qui serait reconnue affecter la stabilité des berges, faire obstacle à l'écoulement des eaux ou restreindre d'une façon nuisible le champ visuel ou la circulation, devra être supprimée en tout ou en partie dans un délai de deux mois sur ordre du ministre.

(3) Le propriétaire ou titulaire d'un droit réel, riverain du domaine public fluvial est tenu de laisser les terrains grevés de cette servitude à l'usage du gestionnaire du domaine, ou du Service de la navigation de son délégué, des pêcheurs et des piétons.

Ils doivent ~~devront~~ tolérer dans la zone de servitude le placement temporaire ou à demeure, de signaux, ou d'autres éléments infrastructurels de la voie d'eau, y compris la conduite de fils, canalisations ou tuyaux tant au-dessus qu'en dessous du sol.

(4) Les propriétaires et titulaires de droits réels portant sur des ~~les locataires~~ terrains bordant directement la Moselle sont responsables pour assurer le maintien en état des berges. Les propriétaires qui rendent une intervention d'une autorité publique nécessaire ou qui y trouvent intérêt peuvent être appelés à contribuer à leur financement.

Les ouvrages et installations situées dans ou sur la voie navigable ou sur ses rives doivent être entretenus par leurs propriétaires de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures et de la navigation ne soient pas entravés.

(5) Dans la mesure où la sécurité de la navigation, la conservation de la voie d'eau et la disposition des lieux le permettent, les distances déterminées au paragraphe (1) peuvent ~~pourront~~ localement être diminuées par le ministre sur demande dûment motivée du requérant et après avoir demandé son avis au ~~sur avis conforme du~~ Service de la navigation.

(6) Les dispositions des articles 4, 5 et 6 ~~5, 6 et 7 de la présente loi~~ sont applicables sur toute l'étendue de la zone de servitude.

~~(7) Le plan reflétant les servitudes visées à cet article est publié par règlement grand-ducal.~~

Article 4 initial (nouvel article 3)

Le but des dispositions de cet article est de poser le principe d'usage commun, équilibré et partagé, respectivement l'obligation d'entretien et d'exploitation du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 4. – Des principes de gestion et de l'autorité compétente

(1) A l'exclusion du domaine occupé par le port de Mertert, la gestion du domaine public fluvial se fait conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

(2) La gestion de la voie navigable couvre les activités nécessaires pour assurer la conservation du domaine et la navigabilité de la voie d'eau dans les meilleures conditions.

(3) Le ministre est compétent pour l'exercice des pouvoirs d'administration et de gestion du domaine public fluvial.

A ce titre il lui appartient, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions mentionnées aux articles 6 et 7 de la présente loi, d'autoriser toute occupation et autre utilisation temporaire ou permanente du domaine public fluvial, respectivement de ses dépendances, et d'effectuer tout acte et mesure d'administration de ce domaine.

Dans le cadre de ses missions d'administration et de gestion du domaine public fluvial, le ministre cherche à respecter, voire à concilier, les intérêts de la fonction primaire de transport et de durabilité infrastructurelle et les intérêts écologiques avec ceux des sports nautiques, du tourisme, de la pêche, de la production d'énergie hydroélectrique ou d'autres activités humaines légalement exercées.

(4) Le ministre gère et exploite les biens du domaine public fluvial de manière à en assurer la mise à disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité, en tenant compte des vocations et des fonctionnalités diverses des infrastructures en cause.

A ce titre, il veille à ce que les infrastructures répondent aux engagements contractés en matière de conditions d'exploitation et de continuité de service en matière de transport de marchandises et de personnes au plan international.

(5) Le ministre ayant les domaines dans ses attributions procède aux actes d'aliénation ou d'acquisition des immeubles bâtis ou non relevant du domaine public fluvial. Avant de procéder à une telle aliénation ou acquisition, le ministre ayant les transports dans ses compétences doit être entendu en son avis et notifier au ministre ayant les domaines dans ses attributions une décision formelle de classement ou de déclassement de l'immeuble en question.

(6) Pour les terrains grevés de la servitude dont question à l'article 3 ci-devant, un droit de préemption est réservé à l'État.

(7) Le ministre peut déléguer les compétences en matière de gestion du domaine public fluvial au Service de la Navigation à l'exception de celles visées au paragraphe (5).

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- au paragraphe 3, l'alinéa 3 ne possède pas de dispositions à caractère normatif et devra dès lors être supprimé. La Commission décide de maintenir cette disposition alors qu'elle encadre le pouvoir d'administration et de gestion du domaine public fluvial du ministre et n'est donc pas superfétatoire ;
- comme il n'y a pas lieu de rappeler la nécessité du respect des engagements internationaux dans une disposition légale, l'alinéa 2 du paragraphe 4 est à omettre. La Commission fait sienne cette proposition ;
- la deuxième phrase du paragraphe 5 prévoit que, pour tout acte d'aliénation ou d'acquisition, le ministre ayant les Transports dans ses compétences doit être entendu en son avis et notifier au ministre ayant les Domaines dans ses attributions une décision formelle de classement ou de déclassement de l'immeuble en question. Le Conseil d'État s'oppose formellement au maintien de cette disposition. En effet, en vertu de l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc d'organiser le Gouvernement et il n'est dès lors pas permis à une autorité autre que le Grand-Duc d'intervenir dans cette organisation. La Commission du Développement durable décide de donner suite à cette opposition formelle et d'amender le paragraphe 5 en ajoutant les termes « selon la procédure prévue par règlement-grand-ducal » à la fin de la première phrase et en biffant la deuxième phrase.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 3. Des principes de gestion et de l'autorité compétente

(1) *A l'exclusion du domaine occupé par le Port de Mertert, la gestion du domaine public fluvial se fait conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.*

(2) *La gestion de la voie navigable couvre les activités nécessaires pour assurer la conservation du domaine et la navigabilité de la voie d'eau dans les meilleures conditions.*

(3) *Le ministre, est compétent pour l'exercice des pouvoirs d'administration et de gestion du domaine public fluvial.*

A ce titre ~~il lui appartient~~, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions mentionnées à l'article ~~5 6 et 6 7 de la présente loi~~, il ~~d'autoriser~~ toute occupation et autre utilisation temporaire ou permanente du domaine public fluvial, respectivement de ses dépendances, et ~~d'effectuer~~ tout acte et mesure d'administration de ce domaine.

Dans le cadre de ses missions d'administration et de gestion du domaine public fluvial, le ministre cherche à respecter, voire à concilier, les intérêts de la fonction primaire de transport et de durabilité infrastructurelle et les intérêts écologiques avec ceux des sports nautiques, du tourisme, de la pêche, de la production d'énergie hydroélectrique ou d'autres activités humaines légalement exercées.

(4) *Le ministre gère et exploite les biens du domaine public fluvial de manière à en assurer la mise à disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité, en tenant compte des vocations et des fonctionnalités diverses des infrastructures en cause.*

~~A ce titre, il veille à ce que les infrastructures répondent aux engagements contractés en matière de conditions d'exploitation et de continuité de service en matière de transport de marchandises et de personnes au plan international.~~

(5) *Le ministre ayant les domaines dans ses attributions procède aux actes d'aliénation ou d'acquisition des immeubles bâtis ou non relevant du domaine public fluvial selon la procédure prévue par règlement-grand-ducal. ~~Avant de procéder à une telle aliénation ou acquisition, le ministre ayant les transports dans ses compétences doit être entendu en son avis et notifier au ministre ayant les domaines dans ses attributions une décision formelle de classement ou de déclassement de l'immeuble en question.~~*

(6) Pour les terrains grevés de la servitude dont question à l'article 23 ci-devant, un droit de préemption est réservé à l'État.

(7) Le ministre peut déléguer les compétences en matière de gestion du domaine public fluvial au Service de la navigation à l'exception de celles visées au paragraphe 5.

Article 5 initial (nouvel article 4)

Cet article détermine les conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 5. – Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

(1) L'accès et la circulation sur le domaine public fluvial s'effectuent librement, dans le respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution, respectivement des mesures de police et d'exploitation prescrites pour le maintien de la sécurité et de la commodité de navigation.

(2) Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public fluvial ou l'utiliser au-delà du droit d'usage qui appartient à tous.

(3) Nul ne peut porter atteinte au bon état, à l'intégrité et à la propreté du domaine public fluvial et de ses dépendances.

(4) Des sections du domaine public fluvial ou des parties d'infrastructure nettement délimitées peuvent faire l'objet d'une décision de désaffectation temporaire ou d'une restriction d'exploitation à prendre par le ministre, soit dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation, soit en vue de l'organisation de manifestations publiques ou de la réalisation de travaux sur demande dûment motivée.

(5) Le Service de la Navigation est habilité à décréter par voie d'avis affichés ou à paraître dans la presse des désaffectations temporaires ou restrictions d'exploitation qui s'imposent en cas d'accident ou d'autres événements ou manifestations. Si ces désaffectations temporaires dépassent la durée d'un mois, elles doivent être approuvées par le ministre.

(6) Les règles particulières d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Dans son avis précité du 12 juillet 2013, le Conseil d'État note que le paragraphe 4 dispose qu'il appartient au ministre de décider d'une désaffectation temporaire ou d'une restriction d'exploitation de sections du domaine public fluvial ou de parties d'infrastructure nettement délimitées, tandis que le paragraphe 5 donne au Service de la navigation le pouvoir réglementaire de décréter par voie d'avis affichés ou à paraître dans la presse des désaffectations temporaires ou restrictions d'exploitation qui s'imposent en cas d'accident ou d'autres événements ou manifestations. Ces deux dispositions sont contraires aux articles 36 et 76 de la Constitution qui disposent que „le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois“ et que les membres du Gouvernement peuvent être chargés par le Grand-Duc dans l'exercice du pouvoir lui attribué par les articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution de prendre des mesures d'exécution. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'État demande la suppression des paragraphes 4 et 5 dont les dispositions doivent être reléguées à un règlement grand-ducal. Il propose de donner à l'article sous rubrique la teneur suivante :

Art. 4. Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public fluvial ou l'utiliser au-delà du droit d'usage qui appartient à tous.

Nul ne peut porter atteinte au bon état, à l'intégrité et à la propreté du domaine public fluvial et de ses dépendances.

Un règlement grand-ducal détermine les règles d'accès, de circulation et d'utilisation concernant le domaine public fluvial.

La commission parlementaire décide de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État : les trois premiers paragraphes restent inchangés, les paragraphes 4 et 5 sont supprimés et le nouveau paragraphe 4 (anciennement 6) intègre le texte proposé par le Conseil d'État. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 4. – Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

(1) L'accès et la circulation sur le domaine public fluvial s'effectuent librement, dans le respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution, respectivement des mesures de police et d'exploitation prescrites pour le maintien de la sécurité et de la commodité de navigation.

(2) Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public fluvial ou l'utiliser au-delà du droit d'usage qui appartient à tous.

(3) Nul ne peut porter atteinte au bon état, à l'intégrité et à la propreté du domaine public fluvial et de ses dépendances.

~~(4) Des sections du domaine public fluvial ou des parties d'infrastructure nettement délimitées peuvent faire l'objet d'une décision de désaffectation temporaire ou d'une restriction d'exploitation à prendre par le ministre, soit dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation, soit en vue de l'organisation de manifestations publiques ou de la réalisation de travaux sur demande dûment motivée.~~

~~(5) Le Service de la Navigation est habilité à décréter par voie d'avis affichés ou à paraître dans la presse des désaffectations temporaires ou restrictions d'exploitation qui s'imposent en cas d'accident ou d'autres événements ou manifestations. Si ces désaffectations temporaires dépassent la durée d'un mois, elles doivent être approuvées par le ministre.~~

~~(4) Un règlement grand-ducal détermine les règles d'accès, de circulation et d'utilisation concernant le domaine public fluvial.~~

Article 6 initial (nouvel article 5)

L'article sous rubrique détermine les interdictions et dispositions particulières de protection du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 6. – Interdictions et dispositions particulières de protection

(1) Sur le domaine public fluvial et ses dépendances, il est interdit:

a) d'occuper ou d'utiliser sans titre une dépendance du domaine public fluvial dans des conditions excédant le droit d'usage public;

b) de dégrader ou d'entraver le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie d'eau, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;

c) de gêner, troubler ou d'entraver, par des signaux ou de toute autre manière, l'ordre, la commodité ou la sécurité;

d) d'altérer, d'une façon ou d'une autre, l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;

e) de bloquer ou gêner la navigation ou l'utilisation conforme des infrastructures, de laisser vaguer des amarres et câbles d'accouplement;

f) de jeter, déposer, déverser, abandonner, laisser flotter ou couler dans le lit ou sur le bord des matières ou des objets qui peuvent constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie d'eau, altérer son état, encombrer le chenal navigable, créer une pollution des eaux fluviales ou porter d'une manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;

g) de brouiller ou de perturber les moyens de communications destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.

Les interdictions prémentionnées sont faites sous peine pour le contrevenant d'être responsable de toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et de devoir supporter les frais directs et indirects.

(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, une ou plusieurs des interdictions énoncées par le présent article n'ont pas pu, ou risquent de ne pas pouvoir être respectées par l'intéressé, celui-ci est tenu à en informer d'urgence le Service de la Navigation, sans que cet état de choses ne puisse être considéré comme autorisation.

Sans préjudice des sanctions pénales et des dommages et intérêts que le responsable en cause pourra encourir, il est tenu de prendre sur le champ toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.

Les usagers du domaine public fluvial sont, d'une manière générale, tenus d'aviser sans délai le Service de la Navigation de tout incident ou anomalie affectant le domaine public fluvial.

Les propriétaires, détenteurs ou armateurs de bateaux, engins ou établissements flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages ou installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement du domaine public fluvial.

(3) En cas d'occupation ou d'utilisation sans titre du domaine public fluvial et indépendamment de l'action pénale qui peut être exercée, le ministre ou son délégué pourra mettre le contrevenant en demeure de faire cesser tout fait illicite, avec ou sans indication de délai. Si le contrevenant refuse d'obtempérer, le ministre ou son délégué peut faire procéder d'office et aux frais du contrevenant, à l'enlèvement des installations ou du matériel incriminé.

Sans préjudice de l'alinéa précédent et indépendamment de l'action pénale, les agents visés à l'article 10 (1) peuvent procéder à l'immobilisation et à l'enlèvement d'un bateau ou de tout engin flottant, soit en enlevant la clé de contact, soit en procédant à l'immobilisation au moyen d'un système mécanique lorsque cet engin est abandonné sur le domaine public fluvial ou y est arrêté ou stationné en contravention aux dispositions légales et réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation fluviale ou de la sécurité nautique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation fluviale ou pour l'accès au domaine public fluvial ou aux propriétés privées longeant le domaine public fluvial, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé à d'autres usagers, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

(4) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées au paragraphe précédent.

(5) Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout engin flottant immobilisé par un agent visé à l'article 10 (1) doit être enlevé au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

(6) La fixation et le recouvrement des frais d'enlèvement se font comme en matière de circulation routière.

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- afin d'éviter une confusion entre les interdictions énumérées au paragraphe 1^{er} de l'article sous rubrique et les infractions établies à l'article 10, il propose de supprimer le paragraphe 1^{er} et de renuméroter et reformuler les paragraphes subséquents en conséquence ;
- au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, la disposition que la compétence d'enlever des installations ou du matériel incriminé appartient au ministre du ressort et à „son délégué“ se heurte aux dispositions de l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc la faculté d'organiser son Gouvernement. Il n'est dès lors pas permis au législateur d'organiser au sein du pouvoir exécutif les délégations d'un membre du Gouvernement à un fonctionnaire. Le Conseil d'État s'oppose formellement au maintien des mots „ou son délégué“ ;
- à l'alinéa 2 du paragraphe 3 tout comme au paragraphe 5, la référence devra selon la numérotation du Conseil d'État se faire à l'article 8, paragraphe 1^{er} et non à l'article 10, paragraphe 1^{er} ;

- en ce qui concerne le paragraphe 6, il convient de préciser la fixation des frais d'enlèvement dans le texte même et de ne pas se référer à la législation en matière de circulation routière, d'autant plus que la mise en fourrière n'est pas prévue pour les bateaux. Le recouvrement des frais d'enlèvement ne doit pas être mentionné dans ce paragraphe puisqu'il est traité par l'article 27 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État. Finalement, il y a lieu d'indiquer que ce paragraphe concerne les engins flottants ;
- le Conseil d'État renvoie par ailleurs à ses observations formulées à l'endroit de l'article 6, alinéa 5 de son avis du 12 juillet 2013 concernant le projet de règlement grand-ducal relatif à la procédure d'autorisation harmonisée en matière d'occupation et d'utilisation privative et privilégiée du domaine public fluvial et arrêtant des prescriptions types minimales, dont les dispositions devraient être reprises dans l'article sous rubrique.

Les membres de la Commission décident de :

- donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État dont question à l'article 10 initial concernant l'incohérence entre les articles 6 et 10 initiaux en supprimant les interdictions visées au paragraphe 1^{er} de l'article sous rubrique ;
- donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État en supprimant les mots « ou son délégué » dans le texte ;
- suivre la recommandation du Conseil d'État de reprendre les dispositions de l'article 6, alinéa 5, du règlement grand-ducal relatif à la procédure d'autorisation harmonisée en matière d'occupation et d'utilisation privative et privilégiée du domaine public fluvial et arrêtant des prescriptions type minimales, au niveau de cet article, en les intégrant à l'endroit du paragraphe 3 ;
- donner suite aux observations du Conseil d'État à l'endroit du paragraphe 6.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 5. Interdictions et dispositions particulières de protection

(1) *Sur le domaine public fluvial et ses dépendances, **les comportements visés à l'article 8 sont il est interdits***

- a) ~~d'occuper ou d'utiliser sans titre une dépendance du domaine public fluvial dans des conditions excédant le droit d'usage public;~~*
- b) ~~de dégrader ou d'entraver le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie d'eau, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;~~*
- c) ~~de gêner, troubler ou d'entraver, par des signaux ou de toute autre manière, l'ordre, la commodité ou la sécurité;~~*
- d) ~~d'altérer, d'une façon ou d'une autre, l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;~~*
- e) ~~de bloquer ou gêner la navigation ou l'utilisation conforme des infrastructures, de laisser vaguer des amarres et câbles d'accouplement;~~*
- f) ~~de jeter, déposer, déverser, abandonner, laisser flotter ou couler dans le lit ou sur le bord des matières ou des objets qui peuvent constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie d'eau, altérer son état, encombrer le chenal navigable, créer une pollution des eaux fluviales ou porter d'une manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;~~*
- g) ~~de brouiller ou de perturber les moyens de communications destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.~~*

Les interdictions prémentionnées sont faites sous peine pour le contrevenant d'être responsable de toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et de devoir supporter les frais directs et indirects.

(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, **une ou plusieurs des comportements visés à l'article 8 interdictions énoncées par le présent article** n'ont pas pu, ou risquent de ne pas pouvoir être respectés par l'intéressé, celui-ci est tenu à en informer d'urgence le Service de la navigation, sans que cet état de choses ne puisse être considéré comme autorisation.

Sans préjudice des sanctions pénales et des dommages et intérêts que le responsable en cause ~~peut~~ **pourra** encourir, il est tenu de prendre sur le champ, toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.

Les usagers du domaine public fluvial sont, d'une manière générale, tenus d'aviser sans délai le Service de la navigation de tout incident ou anomalie affectant le domaine public fluvial.

Les propriétaires, détenteurs ou armateurs de bateaux, engins ou établissements flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages ou installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement du domaine public fluvial.

(3) En cas d'occupation ou d'utilisation sans titre du domaine public fluvial et indépendamment de l'action pénale qui peut être exercée, le ministre ~~ou son délégué~~ **peut** ~~peut~~ **pourra** mettre le contrevenant en demeure de faire cesser tout fait illicite, avec ou sans indication de délai. Si le contrevenant refuse d'obtempérer, le ministre ~~ou son délégué~~ peut faire procéder d'office et aux frais du contrevenant, à l'enlèvement des installations ou du matériel incriminé.

En cas d'absence, de non-validité ou de non-respect des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3 et à l'article 6, le propriétaire ou l'exploitant est mis en demeure de prendre toutes mesures nécessaires pour remédier à cette situation. S'il est constaté que l'installation présente un danger manifeste, le ministre peut interdire l'exploitation jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation constatée, soit prescrire des mesures qui permettront d'écarter un danger pour les autres utilisateurs de la voie navigable.

Sans préjudice des ~~alinéas précédent~~ 1 et 2 et indépendamment de l'action pénale, les agents visés à l'article 7, paragraphe 1^{er} peuvent procéder à l'immobilisation et à l'enlèvement d'un bateau ou de tout engin flottant, soit en enlevant la clé de contact, soit en procédant à l'immobilisation au moyen d'un système mécanique lorsque cet engin est abandonné sur le domaine public fluvial ou y est arrêté ou stationné en contravention aux dispositions légales et réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation fluviale ou de la sécurité nautique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation fluviale ou pour l'accès au domaine public fluvial ou aux propriétés privées longeant le domaine public fluvial, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé à d'autres usagers, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

(4) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées au paragraphe 3 ~~précédent~~.

(5) Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout engin flottant immobilisé par un agent visé à l'article 9 paragraphe 1 doit être enlevé au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

(6) **Les fixation et le recouvrement des frais d'enlèvement des bâtiments ou établissements flottants en matière de circulation routière sont fixés par le ministre de la Justice et comptabilisés au profit de l'État par les soins de l'Administration de l'enregistrement et des domaines selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal.**

Lorsque l'infraction à l'origine de l'enlèvement donne lieu à une action publique qui aboutit à une décision judiciaire, lesdits frais sont recouverts comme frais de justice. En cas d'acquiescement du prévenu, toute somme dont il s'est éventuellement acquitté lui est restituée.

Lorsque les frais d'enlèvement sont payés, et que le montant du ou des avertissements taxés a été réglé, le bâtiment ou l'établissement flottant peut être remis en circulation.

Article 7 initial (nouvel article 6)

L'article sous rubrique détermine le régime des autorisations et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 7. – Régime des autorisations

(1) *Sans préjudice des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements ainsi que des dispositions des articles 640 et 644 du Code civil, et à l'exclusion du domaine occupé par le port de Mertert, sont soumis à autorisation par le ministre:*

a) tous travaux, ouvrages ou installations exécutés sur le domaine public fluvial, à l'exception de ceux réalisés en vue de l'entretien et du renouvellement du domaine public fluvial;

b) toute occupation ou autre utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial, qui peuvent sans inconvénients être soustraits temporairement à l'usage public;

c) tous travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial.

(2) *L'autorisation, à caractère précaire, révocable et limitée dans le temps, fixe dans l'intérêt du domaine et de son affectation, l'emplacement et l'étendue de la zone concernée, ainsi que les conditions concernant la réalisation ou l'exploitation des installations, ouvrages, travaux ou activités faisant l'objet de la demande d'autorisation.*

(3) *Les exigences techniques minimales auxquelles doivent satisfaire les installations et ouvrages projetés, ainsi que les procédures d'autorisation, de renouvellement et de modification sont arrêtées par règlement grand-ducal.*

(4) *L'autorisation devient caduque en cas de mutation des droits de propriété de l'installation ou si les installations, ouvrages, travaux ou activités autorisés:*

a) n'ont pas été commencés, achevés ou mis en service dans le délai fixé dans l'autorisation,

b) ont chômé pendant deux années consécutives,

c) ont été détruits ou mis hors usage par un accident quelconque ou

d) ont été déplacés ou ont subi une transformation ou extension substantielle.

(5) *Dès que le titre d'occupation a perdu sa validité, les ouvrages, constructions et installations établis sur la dépendance domaniale occupée, doivent être démolis et le terrain rétabli en son pristin état, à moins que le maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que le ministre ne renonce en tout ou en partie à leur démolition. Les ouvrages, constructions et installations dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté sont englobés de plein droit et gratuitement au domaine public fluvial.*

Toute cessation d'une installation, d'un ouvrage, de travaux ou d'une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi doit être déclarée sans délai au Service de la Navigation.

(6) *L'autorisation peut être retirée par le ministre pour les motifs suivants:*

a) non-respect des conditions imposées par l'autorisation ou infraction grave ou répétée aux règles de la sécurité;

b) utilisation abusive ou incompatibilité environnementale constatée par les autorités compétentes;

c) incompatibilité avec les conditions d'exploitation de la voie navigable ou des exigences d'intérêt général.

Le ministre peut interdire la continuation des travaux ou activités contraires à la présente loi.

(7) *La décision portant autorisation, refus ou retrait d'une autorisation est notifiée au requérant.*

(8) La modification, la restriction ou la révocation de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public fluvial ne donne droit à aucune indemnisation.

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- il y a lieu d'indiquer que le régime d'autorisation mis en place par l'article sous rubrique ne concerne pas les autorisations visées à l'article 3, paragraphe 2 ;
- au paragraphe 1^{er}, l'expression „sans préjudice des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements“ doit être précisée ou supprimée. Au point a), il faut préciser qu'il s'agit de l'entretien et du renouvellement d'éléments du domaine public fluvial.

La Commission du Développement durable fait siennes ces différentes remarques. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 6. Régime des autorisations

(1) ~~Sans préjudice des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements ainsi que des dispositions des articles 640 et 644 du Code civil, et à l'exclusion des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2 et~~ du domaine occupé par le Port de Mertert, sont soumis à autorisation par le ministre :

a) tous travaux, ouvrages ou installations exécutés sur le domaine public fluvial, à l'exception de ceux réalisés en vue de l'entretien et du renouvellement d'éléments du domaine public fluvial;

b) toute occupation ou autre utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial, qui peuvent sans inconvénients être soustraits temporairement à l'usage public ;

c) tous travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial.

(2) L'autorisation, à caractère précaire, révocable et limitée dans le temps, fixe dans l'intérêt du domaine et de son affectation, l'emplacement et l'étendue de la zone concernée, ainsi que les conditions concernant la réalisation ou l'exploitation des installations, ouvrages, travaux ou activités faisant l'objet de la demande d'autorisation.

(3) Les exigences techniques minimales auxquelles doivent satisfaire les installations et ouvrages projetés, ainsi que les procédures d'autorisation, de renouvellement et de modification sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(4) L'autorisation devient caduque en cas de mutation des droits de propriété de l'installation ou si les installations, ouvrages, travaux ou activités autorisées:

a) n'ont pas été commencés, achevés ou mis en service dans le délai fixé dans l'autorisation,

b) ont chômé pendant deux années consécutives,

c) ont été détruits ou mis hors usage par un accident quelconque ou

d) ont été déplacés ou ont subi une transformation ou extension substantielle.

(5) Dès que le titre d'occupation a perdu sa validité, les ouvrages, constructions et installations établis sur la dépendance domaniale occupée, doivent être démolis et le terrain rétabli en son pristin état, à moins que le maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que le ministre ne renonce en tout ou en partie à leur démolition. Les ouvrages, constructions et installations dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté sont englobés de plein droit et gratuitement au domaine public fluvial.

Toute cessation d'une installation, d'un ouvrage, de travaux ou d'une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi doit être déclarée sans délai au Service de la navigation.

(6) L'autorisation peut être retirée par le ministre pour les motifs suivants:

a) non-respect des conditions imposées par l'autorisation ou infraction grave ou répétée aux règles de la sécurité;

- b) utilisation abusive ou incompatibilité environnementale constatée par les autorités compétentes;
- c) incompatibilité avec les conditions d'exploitation de la voie navigable ou des exigences d'intérêt général.

Le ministre peut interdire la continuation des travaux ou activités contraires à la présente loi.

(7) La décision portant autorisation, refus ou retrait d'une autorisation est notifiée au requérant.

(8) La modification, la restriction ou la révocation de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public fluvial ne donne droit à aucune indemnisation.

Article 8 initial

Cet article a pour objet de créer un cadre pour une plateforme de contact et d'échange d'informations avec les acteurs de la voie navigable. Il se lit comme suit :

Art. 8. – Comité d'accompagnement

(1) Il est créé un comité d'accompagnement de la voie navigable composé des représentants des acteurs nautiques ou des organisations représentatives de ces acteurs. Ils sont nommés par le ministre sur proposition des entités qu'ils représentent.

(2) Le comité a pour objet de servir de plate-forme pour l'information et l'échange de vues utiles en relation avec l'exploitation de la voie d'eau et le maintien, respectivement l'amélioration des conditions de navigation. Indépendamment des attributions précitées, le ministre peut consulter le comité sur toute autre question en relation avec la navigation fluviale et notamment sur les questions en rapport avec la gestion du domaine public fluvial. Le comité se réunit aussi souvent que sa mission l'exige et au moins une fois par an.

(3) La composition du comité et les modalités de fonctionnement sont fixées par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État s'interroge sur la nécessité d'une assise légale à conférer à un comité d'accompagnement servant de plate-forme pour l'information et l'échange de vues utiles en relation avec l'exploitation de la voie d'eau et respectivement le maintien ou l'amélioration des conditions de navigation. De telles plates-formes existent dans de nombreux autres domaines sans que le besoin de les formaliser par voie légale se soit fait ressentir. Le Conseil d'État estime donc que cet article est à supprimer. La Commission décide de supprimer cet article.

Article 9 initial (nouvel article 7)

Cet article désigne les agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions, dont la compétence s'étend sur toute la longueur et la largeur du fleuve. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 9. – Recherche et constatation des infractions

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents du Service de la Navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que

sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant:

„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. “

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg.

Le Conseil d'État insiste que les fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire soient désignés par référence à leurs fonctions et grades dans la hiérarchie interne de leur administration. Comme le texte en projet faisant simplement mention „des agents du Service de la Navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés“ non autrement précisés ne répond pas aux exigences de l'article 97 de la Constitution, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.

En outre, il paraît opportun aux yeux du Conseil d'État d'attirer encore l'attention sur une source de méprise potentielle affectant le texte sous rubrique. En effet, le paragraphe 1^{er} se réfère „aux agents de la Police grand-ducale“. Il serait possible d'interpréter cette disposition dans le sens que tous les membres du personnel de la Police grand-ducale, peu importe qu'ils relèvent du cadre policier ou du cadre administratif et technique, soient en fin de compte autorisés à effectuer les missions dont question au paragraphe sous examen, ce qui n'est pas voulu par les auteurs ni souhaitable au regard des considérations qui précèdent. Partant, le Conseil d'État propose de considérer les seuls „fonctionnaires de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle“.

La commission parlementaire introduit un amendement afin de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État. L'article se lira comme suit :

Art. 7. Recherche et constatation des infractions

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des agents de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle, soit **les agents à partir de la carrière de l'expéditionnaire technique** du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance pré-mentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant :

« Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg.

Article 10 initial (nouvel article 8)

Cet article détermine les sanctions en cas de violation aux dispositions de la présente loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 10. – Sanctions pénales

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement:

1. quiconque aura jeté, abandonné, laissé flotter ou fait couler dans le lit ou sur les berges des matières ou des objets susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie navigable, d'altérer son état, d'encombrer le chenal navigable, de créer une pollution des eaux fluviales ou de porter de manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;

2. quiconque, sans autorisation, aura réalisé des travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial;

3. quiconque aura dégradé ou entravé le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie navigable, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;

4. quiconque aura causé des gênes, troubles ou entraves à l'ordre, la commodité ou la sécurité de la navigation ou à l'utilisation conforme du domaine public fluvial;

5. quiconque aura altéré l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;

6. quiconque aura brouillé ou perturbé les moyens de communication destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement:

1. toute personne qui, sans autorisation, aura exécuté des travaux, aménagé des ouvrages ou aura effectué toute autre occupation du domaine public fluvial;

2. toute personne qui, sans autorisation, aura effectué des constructions, des excavations ou des dépôts de matières dans la zone de servitude;

3. tout usager ou occupant du domaine public fluvial qui aura omis d'informer l'autorité compétente des dégradations, dommages, pertes, dépens et retraits causés au domaine public fluvial;

4. le propriétaire ou locataire des terrains qui n'aura pas respecté l'obligation de laisser les terrains grevés de la servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué ou des pêcheurs et des piétons;

5. le propriétaire ou locataire des terrains qui aura omis d'assurer la surveillance et l'entretien de berges;

6. le propriétaire ou locataire de terrain qui aura omis d'entretenir les ouvrages et installations situés dans ou sur le domaine public fluvial de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures ne soient entravés;

7. le propriétaire, détenteur ou armateur qui aura omis de procéder à la remise en état ou à l'enlèvement de bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages et d'installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable.

(3) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui:

1. sans autorisation, aura organisé une manifestation portant atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation ou toute autre utilisation du domaine public fluvial incompatible avec sa destination ou la vocation publique;

2. aura omis d'informer l'autorité compétente de tout risque d'endommagement du domaine public fluvial;

3. aura omis de prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher que des éléments flottants dangereux vaguent dans ou sur la voie navigable.

(4) Les infractions aux stipulations des autorisations prises en exécution de la présente loi seront punies d'une amende de 251 euros à 12.000 euros.

(5) Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois pénales ou fiscales.

(6) Les infractions aux dispositions des règlements grand-ducaux, pris en exécution de cette loi, seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(7) En cas de récidive dans le délai de deux ans après une condamnation définitive du chef d'infraction à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son exécution, les peines prévues aux paragraphes 1 à 5 du présent article peuvent être portées au double du maximum.

(8) Le juge ordonne aux frais des contrevenants le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'une infraction aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution ainsi qu'aux mesures prises en vertu desdites dispositions légales et réglementaires a été commise. Le jugement de condamnation fixe le délai, qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné aura à y procéder.

La condamnation au rétablissement des lieux peut être assortie d'une astreinte dont le juge fixe le taux par jour de retard et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le recouvrement de l'astreinte est fait au nom du procureur d'État par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

En cas d'inexécution des travaux prescrits, des ordres donnés ou des jugements rendus en vertu de la présente loi, il peut être pourvu à leur exécution par le ministre compétent aux frais du contrevenant.

Le Conseil d'État note ce qui suit :

- il constate que le libellé des infractions énumérées à l'article sous rubrique ne se recoupe qu'imparfaitement avec celui des interdictions mentionnées à l'article 6 initial. Or, le principe de la légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution exige une détermination claire et précise du fait punissable ainsi que de la peine par la loi. Par conséquent, le Conseil d'État demande sous peine d'opposition formelle de détailler explicitement à l'endroit de l'article sous rubrique, quelles interdictions prescrites par l'article 6 sont assorties d'une sanction pénale, et d'éviter la confusion entre interdictions et infractions aux libellés parfois identiques ou du moins semblables. La Commission a d'ores et déjà répondu à cette opposition formelle par le biais d'un amendement à l'article 6 initial (nouvel article 5) ;
- il s'interroge sur la justification de la différenciation opérée entre les infractions énumérées au paragraphe 1^{er} et celle figurant au paragraphe 2, alors que les sanctions diffèrent uniquement par la fourchette de la durée de la peine d'emprisonnement applicable qui est respectivement de huit jours à deux ans et de huit jours à un an ;
- il constate que l'absence d'une autorisation est moins sévèrement sanctionnée à l'endroit du paragraphe 3 que la sanction du non-respect des conditions d'une telle autorisation à l'endroit du paragraphe 4 ;
- il faut préciser au paragraphe 4 si les autorisations dont question aux articles 3 et 4 sont visées tout comme celles dont question à l'article 7 initial ;
- le paragraphe 5 est superfétatoire et peut être supprimé ;
- en ce qui concerne le paragraphe 6, il y a lieu de noter que le principe de la légalité des incriminations et des peines a pour conséquence que seule la loi formelle peut incriminer, c'est-à-dire ériger des faits ou des comportements en infraction, et établir des peines. L'article 14 de la Constitution s'oppose encore à ce que le législateur habilite le pouvoir réglementaire à fixer les éléments constitutifs d'une infraction. Aussi un règlement ne peut-il valablement ériger des faits ou des comportements à l'encontre de ses prescriptions en infraction que si la loi sur laquelle il se fonde contient des injonctions ou des interdictions suffisamment claires pour ce faire. Un texte de loi prévoyant, sans

autre précision, que les infractions aux dispositions des règlements qui s'y rapportent seront punissables ne répond pas non plus aux prescriptions de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, même s'il fixe les peines destinées à s'appliquer. Aussi le Conseil d'État s'oppose-t-il formellement à la version actuelle de ce paragraphe.

Il est fait droit aux observations du Conseil d'État. Le paragraphe 4 est précisé, les paragraphes 5 et 6 sont supprimés. Un nouveau paragraphe 5 est ajouté suite à l'observation du Conseil d'État afférente à l'article 14 (délit de fuite) qui serait à introduire dans cet article. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 8. Sanctions pénales

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement:

- 1. quiconque aura jeté, abandonné, laissé flotter ou fait coulé dans le lit ou sur les berges des matières ou des objets susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie navigable, d'altérer son état, d'encombrer le chenal navigable, de créer une pollution des eaux fluviales ou de porter de manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;*
- 2. quiconque, sans autorisation, aura réalisé des travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial ;*
- 3. quiconque aura dégradé ou entravé le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie navigable, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien ;*
- 4. quiconque aura causé des gênes, troubles ou entraves à l'ordre, la commodité ou la sécurité de la navigation ou à l'utilisation conforme du domaine public fluvial ;*
- 5. quiconque aura altéré l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable ;*
- 6. quiconque aura brouillé ou perturbé les moyens de communication destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.*

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- toute personne qui, sans autorisation, aura exécuté des travaux, aménagé des ouvrages ou aura effectué toute autre occupation du domaine public fluvial ;*
- toute personne qui, sans autorisation, aura effectué des constructions, des excavations ou des dépôts de matières dans la zone de servitude ;*
- tout usager ou occupant du domaine public fluvial qui aura omis d'informer l'autorité compétente des dégradations, dommages, pertes, dépens et retraits causés au domaine public fluvial ;*
- le propriétaire ou locataire des terrains qui n'aura pas respecté l'obligation de laisser les terrains grevés de la servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué ou des pêcheurs et des piétons ;*
- le propriétaire ou locataire des terrains qui aura omis d'assurer la surveillance et l'entretien de berges ;*
- le propriétaire ou locataire de terrain qui aura omis d'entretenir les ouvrages et installations situées dans ou sur le domaine public fluvial de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures ne soient entravés ;*
- le propriétaire, détenteur ou armateur qui aura omis de procéder à la remise en état ou à l'enlèvement de bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages et d'installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable.*

(3) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui:

1. sans autorisation, aura organisé une manifestation portant atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation ou toute autre utilisation du domaine public fluvial incompatible avec sa destination ou la vocation publique ;
2. aura omis d'informer l'autorité compétente de tout risque d'endommagement du domaine public fluvial ;
3. aura omis de prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher que des éléments flottants dangereux vaguent dans ou sur la voie navigable.

(4) Les infractions aux stipulations des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3, et à l'article 6 prises en exécution de la présente loi seront punies d'une amende de 251 euros à 12.000 euros.

~~(5) Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois pénales ou fiscales.~~

~~(6) Les infractions aux dispositions des règlements grand-ducaux, pris en exécution de cette loi, seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~

~~(5) Tout usager du domaine public fluvial ou de ses dépendances qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un dommage matériel au domaine public fluvial ou à un de ses éléments, a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, est puni, même si le dommage ne lui était pas imputable, d'un emprisonnement de huit jours à 3 ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~

~~(6) En cas de récidive dans le délai de deux ans après une condamnation définitive du chef d'infraction à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son exécution, les peines prévues aux paragraphes 1 à 5 du présent article peuvent être portées au double du maximum.~~

~~(7) Le juge ordonne aux frais des contrevenants le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'une infraction aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution ainsi qu'aux mesures prises en vertu desdites dispositions légales et réglementaires a été commise. Le jugement de condamnation fixe le délai, qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné aura à y procéder.~~

~~La condamnation au rétablissement des lieux peut être assortie d'une astreinte dont le juge fixe le taux par jour de retard et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le recouvrement de l'astreinte est fait au nom du procureur d'État par l'Administration de l'enregistrement et des domaines.~~

~~En cas d'inexécution des travaux prescrits, des ordres donnés ou des jugements rendus en vertu de la présente loi, il peut être pourvu à leur exécution par le ministre compétent aux frais du contrevenant.~~

Article 11 initial (nouvel article 9)

Cet article permet l'application aux contraventions prévues à la présente loi du régime des avertissements taxés en s'inspirant du régime fixé à l'article 24^{ter} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 11. – Avertissements taxés

(1) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 11, paragraphes (3) et (4) de la présente loi, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et les agents mentionnés à l'article 10 ci-devant.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire

dans le bureau de la Police grand-ducale ou au Service de la Navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

(3) L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

- a) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- b) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;
- c) si le contrevenant est mineur au moment des faits;
- d) s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

(4) En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

(5) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

(6) Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut dépasser le maximum des amendes prévues dans la présente loi.

(7) Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe (5) a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Le Conseil d'État constate que cet article s'inspire de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Contrairement au dispositif de l'article précité, les auteurs ont omis d'inclure dans l'article en projet une disposition qui prévoit qu'un règlement grand-ducal établira un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir, condition indispensable pour que la technique de la perception des avertissements taxés puisse utilement s'appliquer. La commission parlementaire décide de donner suite à l'observation du Conseil d'État d'insérer une disposition concernant l'établissement d'un catalogue de sanctions par règlement grand-ducal. L'article amendé se lira donc comme suit :

Art. 9. Avertissements taxés

(1) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 9, paragraphes 3 et 4 ~~de la présente loi~~, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et les agents mentionnés à l'article 8 ~~ci-devant~~.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires pré-qualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquiesce dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale ou au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

(3) L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

- a) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- b) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;
- c) si le contrevenant est mineur au moment des faits ;
- d) s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

(4) En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

(5) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établira un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

(6) Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut dépasser le maximum des amendes prévues dans la présente loi.

(7) Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe (5) a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Article 12 initial (nouvel article 10)

Cet article permet la confiscation ou la saisie par les agents de la Police grand-ducale de tout bâtiment, matériel ou objet lorsqu'ils constatent une infraction.

Le Conseil d'État note que l'objectif de la confiscation prévue au paragraphe 2 est de nature punitive. Dans la mesure où la confiscation revêt la nature d'une peine, il y a lieu de rappeler que le principe de la personnalité des peines et la protection du droit de propriété des tiers imposent de limiter la confiscation aux objets dont le condamné est propriétaire. La différence de valeur entre les biens confisqués est d'ailleurs inhérente au bien qui fait l'objet de la confiscation, laquelle porte sur l'instrument du délit, sans que la valeur de cet instrument, qui procède d'un libre choix du propriétaire, soit un élément déterminant. Le texte proposé par les auteurs ne semble pas en tenir compte et devrait dès lors être adapté. La Commission décide de ne pas donner suite à la suggestion du Conseil d'État de limiter dans le paragraphe 2 la confiscation au seul cas où le propriétaire du bateau est aussi l'exploitant, étant donné que la confiscation ne saurait être efficace si elle se limitait au propriétaire du bateau, beaucoup de bateaux étant mis en location par leurs propriétaires. En outre, cette sanction, en raison du principe de territorialité, ne saura trouver application que sur le territoire national réduisant d'ores et déjà son efficacité. Finalement, le libellé étant inspiré de l'article 14, paragraphe 3 du Code de la route qui ne prévoit pas non plus une telle restriction, donne au juge le pouvoir d'appréciation de la proportionnalité de la sanction en question qu'il ne convient pas d'encadrer par la loi. L'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 10. Saisie et confiscation

(1) Les agents de la Police grand-ducale ainsi que les agents mentionnés à l'article 8 ~~ci-devant~~ qui constatent l'infraction ont le droit de saisir tout bâtiment, matériel ou objet susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne pourra être maintenue que si elle est validée dans les huit jours de la saisie, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction.

(2) Le jugement qui ordonne la confiscation du bâtiment, matériel ou autre objet se trouvant sur la voie d'eau ou ses dépendances prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet en cause. Cette amende ~~aura~~ le caractère d'une peine.

Article 13 initial (nouvel article 11)

Cet article prévoit la mainlevée de la décision de confiscation par ordonnance du juge d'instruction sous certaines conditions. Il s'inspire de la législation applicable en matière de circulation routière et se lit comme suit :

Art. 11. Demande en mainlevée des saisies

(1) La mainlevée de la saisie prononcée par ordonnance du juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

a) à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;

b) au tribunal correctionnel lorsque celui-ci se trouve saisi par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;

c) à la Cour supérieure de justice, section correctionnelle, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.

Par dérogation à l'alinéa ~~1^{er} qui précède~~ aucune demande en mainlevée de la saisie ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie prévue au paragraphe 1 de l'article 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.

(2) La demande en mainlevée ~~est sera~~ introduite, instruite et jugée conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du bâtiment, matériel ou autre objet en cause.

(4) Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du bâtiment, matériel ou autre objet conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police et tarif général des frais. Le produit de la vente ~~est sera~~ versé à la caisse des consignations pour être substitué au bâtiment, matériel ou autre objet saisi en ce qui concerne la confiscation, la mise sous séquestre ou la restitution.

Article 14 initial

Cette disposition s'inspire également de la législation routière et vise les sanctions qu'encourt la personne qui se rend coupable d'un délit de fuite. Elle se lit comme suit :

Art. 14. – Délit de fuite

Tout usager du domaine public fluvial ou de ses dépendances qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un dommage matériel au domaine public fluvial ou à un de ses éléments, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si le dommage ne lui était pas imputable, d'un emprisonnement de huit jours à 3 ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Le Conseil d'État propose d'insérer cette disposition à l'endroit de l'article 10 initial (nouvel article 8), dont il deviendrait un nouveau paragraphe à prévoir entre les paragraphes 6 et 7 initiaux. Il est fait droit à cette observation de supprimer cet article et de l'insérer à l'article 8.

Article 15 initial (nouvel article 12)

Cet article institue une habilitation légale permettant de réclamer un paiement en contrepartie des avantages dont bénéficient certains du fait de l'occupation ou utilisation privative d'une section de domaine public ou de prestations spécifiques individuelles. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 15. – Taxes et redevances

(1) *L'établissement des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 et en rapport avec l'utilisation du domaine public fluvial, donne lieu à la perception d'une taxe domaniale d'un montant unitaire maximal de deux mille euros.*

La fourniture de prestations particulières de l'autorité gestionnaire au profit de tierces personnes et les droits découlant des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 peuvent donner lieu à la perception d'une redevance d'un montant unitaire maximal de deux mille euros.

Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines au profit du Trésor.

(2) Le montant de ces taxes et redevances ainsi que les modalités de leur perception sont fixés par règlement grand-ducal.

(3) Les taxes et redevances ne sont pas perçues à charge des administrations de l'État et des communes.

Le Conseil d'État propose d'écrire „2.000 euros“ au lieu de „deux mille euros“ au paragraphe 1^{er}. En outre, il est d'avis que la dernière phrase du paragraphe 1^{er} devrait plutôt figurer comme deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article. La Commission du Développement durable fait siennes ces deux suggestions ; l'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 12. Taxes et redevances

(1) L'établissement des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 et en rapport avec l'utilisation du domaine public fluvial, donne lieu à la perception d'une taxe domaniale d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

La fourniture de prestations particulières de l'autorité gestionnaire au profit de tierces personnes et les droits découlant des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 peuvent donner lieu à la perception d'une redevance d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

~~*Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines au profit du Trésor.*~~

~~*(2) Le montant de ces taxes et redevances ainsi que les modalités de leur perception sont fixés par règlement grand-ducal.*~~

~~*Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines au profit du Trésor.*~~

~~*(3) Les taxes et redevances ne sont pas perçues à charge des administrations de l'État et des communes.*~~

Article 16 initial (nouvel article 13)

Cet article prévoit des mesures d'aides sous forme de bonifications d'intérêts, participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 16. – Aides

(1) L'État pourra accorder, sur proposition du ministre ayant dans ses attributions les transports et sur avis conforme du Service de la Navigation, une aide en faveur de projets ou programmes qui ont pour but la création, le développement, l'amélioration ou la réorientation des activités ou des infrastructures du domaine public fluvial et de promouvoir le transport fluvial.

(2) Les projets en question doivent être conformes aux orientations et exigences de la présente loi. L'aide pourra être accordée à des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques.

(3) L'aide peut être accordée sous forme d'une participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital ou en intérêts. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 50% des frais engagés par le requérant et sera d'un montant maximal de 20.000 euros par requérant.

(4) Les bénéficiaires des aides, les modalités de leur attribution ainsi que les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État suggère ce qui suit :

- au paragraphe 1^{er}, le début de la première phrase est à reformuler comme suit : „Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au Service de la navigation, une aide (...). “ ;
- la première phrase du paragraphe 2 est superfétatoire et elle devrait être supprimée ;
- l'énumération des bénéficiaires d'aides à la deuxième phrase est générale à un degré tel qu'elle apparaît également comme superflue. Si les auteurs veulent cependant exclure quiconque du cercle des bénéficiaires potentiels, il y a lieu de le préciser.

Si la commission parlementaire donne suite aux observations du Conseil d'État concernant la reformulation de la phrase introductive et la suppression de la première phrase du paragraphe 2, elle juge utile de maintenir la précision que des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques peuvent être bénéficiaires des aides. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 13. Aides

(1) Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au Service de la navigation, une aide en faveur de projets ou programmes qui ont pour but la création, le développement, l'amélioration ou la réorientation des activités ou des infrastructures du domaine public fluvial et de promouvoir le transport fluvial.

(2) ~~Les projets en question doivent être conformes aux orientations et exigences de la présente loi.~~ L'aide pourra être accordée à des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques.

(3) L'aide peut être accordée sous forme d'une participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital ou en intérêts. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 50% des frais engagés par le requérant et sera d'un montant maximal de 20.000 euros par requérant.

(4) Les bénéficiaires des aides, les modalités de leur attribution ainsi que les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Article 17 initial (nouvel article 14)

Cet article prévoit une série de dispositions modificatives. La version initiale de l'article a été modifiée par le biais d'amendements gouvernementaux introduits en date du 17 juin 2013. La version avisée par le Conseil d'État dans son avis du 12 juillet 2013 est donc la suivante :

Art. 17. – Dispositions modificatives

1° L'article 2 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„Art. 2. (1) Le service a pour missions:

– d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants, y compris les aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique;

– de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation, et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue;

– de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial;

– de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou d'homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations."

2° L'article 3 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est libellé comme suit:

„Les relations internationales et économiques du Service de la Navigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent préciser les règles à respecter en matière de contrôle, inspections et supervision des bateaux, ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord."

3° L'article 5 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„**Art. 5.** (1) Les agents désignés agents de surveillance et assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:

– à s'informer auprès de tout exploitant ou exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;

– à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans, registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;

– à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés:

– à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;

– à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

(3) Les agents visés au paragraphe (1) doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présenteront sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prêtera main-forte ou assistance technique."

4° L'article 6 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„Art. 6. L'agent chargé de la direction du Service est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité nautiques, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

– d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;

– d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;

– d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif."

5° Dans tous les textes de loi et de règlement, la référence aux agents de surveillance du Service de la Navigation s'entend comme référence aux agents d'intervention nautique, tels que créés et organisés par la présente loi et la référence au „préposé du service“ s'entend comme référence au „chargé de la direction du service“.

6° Le dernier alinéa de l'article 8 de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

„Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions.“

7° L'article 24 de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un point (6) libellé comme suit:

„(6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du ... 2011 sur la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation.“

8° Un nouvel article 4bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un État membre de l'UE ou par une société de classification reconnue par les autorités européennes. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.“

9° Un nouvel article 4ter est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays membre de la CEE.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

- a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,
- b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixés par règlement grand-ducal.“

10° Un nouvel article 4quater est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Aucun bateau en voie de construction et aucun bateau dépassant 25 ans d'âge à compter de la pose de la quille ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg. Pour les navires immatriculés au Luxembourg, le maintien de leur inscription lorsque le bateau atteint 25 ans d'âge est conditionné par le maintien intégral de la classe du bateau, et ce selon les critères établis par les sociétés de classification internationales.“

11° A l'article 8 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est ajouté un troisième paragraphe, libellé comme suit:

„Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.“

12° Un nouvel article 10bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Peuvent être déterminées par règlement grand-ducal les modalités d'agrément que doit respecter toute personne visée à l'article 2 avant de commencer ses activités à partir du Luxembourg.“

13° Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'État rappelle que l'intitulé complet de la loi à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif lors de la première modification de cette loi. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cette loi se limiteront à indiquer qu'il s'agit de la même loi. Partant, l'article prendra la teneur suivante:

„Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit:

– L'article 1^{er} est modifié comme suit: (...)

– L'article 2 est modifié comme suit: (...)

(...)

(2) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

(...)

(3) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit:

(...)

(4) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit:

– Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante:

(...)"

La Commission donne suite à ces observations du Conseil d'État quant à la restructuration de cet article et aux libellés des phrases introductives.

Etant donné que les auteurs de la loi en projet entendent faire référence itérativement au ministre ayant les Transports dans ses attributions, il y a lieu d'employer une formule abrégée. Le Conseil d'État propose partant de remplacer comme suit l'article 1^{er} de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation : „**Art. 1^{er}**. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“.“

La Commission fait sienne cette proposition.

Paragraphe 1^o initial :

Le Conseil d'État note que le paragraphe 3 nouveau proposé à l'endroit de l'article 2 de la loi précitée du 28 juillet 1973 permet au service de la navigation de conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé. Il s'interroge sur la nature de ces conventions. S'il s'agit de contrats entrant dans le cadre de la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics, le droit commun s'applique et il n'y a pas lieu de prévoir une disposition spécifique. S'il s'agit de conventions à portée internationale, on est en présence de traités au sens de l'article 37 de la Constitution qui sont une prérogative exclusive du Grand-Duc. Dans la première hypothèse, le Conseil d'État estime qu'il convient de supprimer le paragraphe 3. A défaut d'autres précisions, le Conseil d'État ne pourra pas exclure la deuxième hypothèse et se verra dans l'obligation de s'opposer formellement à la disposition en question. Les responsables gouvernementaux informent les membres de la Commission qu'il ne s'agit pas de conventions à portée internationale mais bien d'accords de droit privé notamment avec des sociétés de classification afin de donner une base légale aux activités de sous-traitance de certaines missions de contrôle technique, tel que c'est par ailleurs explicitement autorisé par la réglementation européenne et notamment l'article 9 du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Le Conseil d'État estime que le paragraphe 4 peut être supprimé, car la sous-traitance à des experts y prévue ne peut concerner que des activités de consultant, ces experts ne pouvant se substituer au Service de la navigation pour accomplir les missions que la loi lui attribue. Or, les modalités réglant le recours à des missions de consultances sont prévues par le droit commun. La Commission décide de maintenir le paragraphe 4, car le recours à la sous-traitance est nécessaire pour permettre une délégation de compétence à un tiers, notamment en matière de gestion de la flotte.

La Commission décide en outre de relibeller comme suit le premier tiret de l'article 17 1°(ancien) : « - *d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants, **y compris le service d'annonce des crues et les aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique;*** » et de supprimer le deuxième tiret. Le nouveau texte vise à clarifier les compétences du service de la navigation et le départage des compétences entre le service de la navigation et le ministère. En effet, il est logique que le service qui est chargé de la gestion et de l'exploitation des stations limnimétriques soit aussi celui qui assure l'annonce des crues afin d'assurer une information la plus rapide possible en cas de crues des usagers de celle-ci voire des riverains. En outre, alors que déjà dans le texte d'origine les missions infrastructurelles et policières reviennent au service de la navigation et que la gestion des affaires internationales et économiques revient au fonctionnaire de la carrière supérieure de l'administration gouvernementale, il est logique de charger ce fonctionnaire également des missions en relation avec la gestion de la flotte, alors que notamment pour le pavillon maritime, il y a la désignation, comme autorité compétente, d'un commissaire aux affaires maritimes. En conséquence le tiret afférent a été supprimé dans cet article pour être ajouté au niveau de l'article 3 de la loi du 28 juillet 1973.

Paragraphe 2° initial :

En ce qui concerne le libellé du nouvel article 3 de la loi du 28 juillet 1973, le Conseil d'État estime que, pour autant que les exigences que devront respecter soit le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau ou d'ateliers de maintenance, soit le personnel navigant ont un effet sur l'exploitation, ces exigences doivent être précisées dans la loi. En effet, la liberté de commerce constitue une matière réservée à la loi, et des dispositions y relatives ne pourront être reléguées aux règlements grand-ducaux mentionnés à l'alinéa 3 du nouvel article 3. Par ailleurs, il y a lieu de préciser ce que les auteurs entendent par „autres règlements obligatoires au Luxembourg“.

La Commission décide d'insérer un nouvel alinéa après le premier alinéa de l'article 17 2° (ancien) libellé comme suit :

« Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa premier est chargé de la gestion de la flotte navigant sous pavillon luxembourgeois ainsi que de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue. A cette fin, des conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2 paragraphes 3 et 4. »

Cet amendement est le corollaire de l'amendement opéré au paragraphe 1° initial en ce que l'agent chargé des relations internationales et économiques est également chargé des missions en relation avec la gestion de la flotte et du personnel navigant. Il s'agit ici d'une disposition qui se recoupe avec la pratique dans d'autres secteurs (notamment le domaine maritime) ainsi qu'avec la pratique dans d'autres pays alors qu'il s'agit d'une prérogative de puissance publique exercée au niveau ministériel. L'ajout de la dernière phrase permet le recours à des tiers (et notamment aux sociétés de classification tel que c'est le cas notamment aux Pays-Bas, en France et en Suisse) par des conventions de droit privé pour exécuter les missions techniques d'inspection des bateaux. Il ne s'agit en effet pas de la conclusion de conventions internationales ayant suscité la menace d'une opposition formelle du Conseil d'État.

Paragraphe 3° initial :

La Commission introduit un amendement à l'endroit de ce paragraphe afin de modifier le début du paragraphe (1) de l'article 5 de la loi précitée du 28 juillet 1973, qui se lira comme suit :

« (1) **Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa et les agents de surveillance assermentés...** »

Cet amendement est un corollaire des amendements précédents et vise à donner au fonctionnaire de la carrière supérieure chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit de procéder à tous les examens et contrôles jugés nécessaires en matière de sécurité et sûreté nautiques. Ce droit est important pour assurer la haute qualité de la flotte battant pavillon luxembourgeois, ce qui constitue un objectif prioritaire. Il convient de noter que, dans le passé, cette tâche n'a été assumée par aucun service ou administration au Luxembourg.

Paragraphe 4° initial :

Le Conseil d'État est d'avis qu'à l'alinéa 3 de l'article 6 de la loi précitée du 28 juillet 1973, il y a lieu d'écrire comme à l'endroit de l'article 2, paragraphes 3 et 4, „ministre“ au lieu de „ministre ayant les transports dans ses attributions“. La Commission suit cette suggestion et, par ailleurs, décide d'amender le premier alinéa de l'article 6 précité pour lui donner la teneur suivante :

« L'agent chargé de la direction du Service **ainsi que le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa** sont autorisés à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial. »

Cet amendement donne au fonctionnaire chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit d'ordonner des mesures d'urgence. Cela découle de l'amendement ci-dessus qui accorde, en matière de sécurité et sûreté nautiques, le pouvoir de contrôle des bateaux battants pavillons luxembourgeois à ce fonctionnaire. Il convient de rappeler que ce pouvoir de contrôle est territorialement limité au Luxembourg (Moselle) et que sans cet amendement les contrôles effectués seraient susceptibles de rester sans effet.

Par ailleurs, la Commission décide d'amender le troisième alinéa de l'article 6 précité et de le libeller comme suit :

« Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques **ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant** ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions. »

Cet amendement complète les dispositions existantes en prévoyant aussi la durée limitée de la décision d'urgence pour les cas d'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant. Ainsi, passé le délai de 7 jours, il appartient au ministre de décider sur toute prolongation d'urgence. Les définitions de bâtiment et établissement flottant figurent dans le règlement de police pour la navigation sur la Moselle (RPNM).

Paragraphe 5° initial :

Le Conseil d'État s'interroge sur la teneur de cette disposition modificative. Il note que le projet de loi détermine dans son article 9 initial des agents du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés. Cette désignation non autrement précisée a engendré une opposition formelle. La Commission décide de libeller comme suit le paragraphe sous rubrique :

« (2) Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence au « préposé du service » s'entend comme référence au « chargé de la direction du service». »

En effet, en raison de l'abrogation des dispositions portant institution des agents d'intervention nautique, le remplacement des termes « agent de surveillance » par « agent d'intervention nautique » est devenu superfétatoire.

Paragraphe 6° initial :

La Commission introduit un amendement afin de remplacer les termes « agents d'intervention nautique » par les termes « agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial ». Le paragraphe se lira comme suit :

« Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit ~~des~~ les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

Paragraphe 7° initial :

La Commission fait siennes les suggestions du Conseil d'État de se référer à la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau et de citer correctement la loi sous rubrique, à savoir la „loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial“.

Paragraphe 8° initial :

La Commission fait sienne la suggestion du Conseil d'État d'écrire en toutes lettres „Union européenne“.

Paragraphe 9° initial :

La Commission fait sienne la suggestion du Conseil d'État de remplacer l'acronyme „CEE“ par l'expression „Union européenne“.

Paragraphe 10° initial :

Ce paragraphe est amendé et remplacé comme suit :

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante :

« Art 4quater. Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Pour les bateaux immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par un organisme agréé par le ministre ayant les

transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ce contrôle et la taxe d'instruction du dossier sont fixés par règlement grand-ducal. La taxe d'instruction du dossier payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines, ne pourra dépasser 400 euros. Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.

Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers avec une capacité maximale d'au moins 175 passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes.

Sans préjudice des alinéas 1 à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de l'article ci-après l'Administration de l'enregistrement et des domaines en sera informée par le fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial en vue de sa radiation.»

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et enlève l'interdiction d'une première immatriculation des bateaux en voie de construction, donnant suite à l'avis afférent de la Chambre de Commerce du 31 janvier 2013 et ceci afin de permettre une première immatriculation au Luxembourg aspirant pleinement à l'objectif d'une flotte moderne.

Il convient de noter que la Convention de Genève du 25 janvier 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, ratifiée par la loi du 26 novembre 1981, prévoit dans son article 5 qu'un bateau en cours de construction sur le territoire d'une Partie contractante ne peut être immatriculé que sur les registres de cette Partie contractante. Ce principe limite *de facto* la première immatriculation à tous les bateaux non construits en Autriche, Biélorussie, Croatie, France, Luxembourg, Monténégro, Pays-Bas, Serbie et en Suisse.

Aussi, faisant de nouveau droit à l'avis de la Chambre du Commerce du 31 janvier 2013, au lieu d'instaurer une limite stricte de 25 ans d'âge pour une première immatriculation et d'une classification obligatoire pour tout bateau dépassant cet âge, considérée comme trop restrictive et peu efficace vu l'objectif d'une flotte sûre et moderne, il a été prévu de soumettre tous les bateaux dont la quille été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement à un contrôle initial avant d'être admis au registre luxembourgeois ou à un contrôle *ad hoc* pour être maintenus dans le registre. Ce contrôle initial ou *ad hoc* doit être effectué par un organisme agréé par le ministre. Les modalités de ces contrôles et les taxes d'instruction sont fixées par règlement grand-ducal.

A noter que selon la réglementation européenne en vigueur (directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil), les contrôles doivent être renouvelés au plus tard tous les 10 ans, respectivement 5 ans, en fonction du type du bateau et de l'état des différents éléments d'équipements.

L'article prévoit ensuite des dispositions spéciales que doivent respecter certains types de bateaux.

Pour les bateaux à passagers ayant une certaine capacité et pour les bateaux transportant des matières dangereuses, une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes est exigée pendant toute la durée de leur maintien sur le registre

fluvial luxembourgeois afin d'apporter les garanties requises pour un pavillon de qualité. Ces normes s'inspirent de normes françaises et allemandes applicables en la matière.

Pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses, l'existence d'une double coque est exigée par anticipation à l'exigence européenne dont l'entrée en vigueur est prévue en 2018 pour toute première immatriculation.

A noter que la flotte luxembourgeoise de 55 bateaux compte actuellement 3 bateaux de passagers, 18 bateaux transportant des marchandises dangereuses et 37 bateaux dont la pose de la quille a eu lieu avant le 1^{er} avril 1976.

Concernant la date du 1^{er} avril 1976, celle-ci a été retenue puisqu'il y a eu des changements majeurs dans la législation en matière de prescriptions techniques à respecter par les bateaux à partir de cette date.

Paragraphe 11° initial :

Le Conseil d'État estime que le texte proposé est à reformuler, alors que c'est plutôt le propriétaire que le bateau qui risque d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. Il est donné suite à cette observation et le nouveau paragraphe est libellé comme suit :

Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine pour le propriétaire ou le détenteur d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 12° initial :

Le Conseil d'État s'oppose formellement à ce paragraphe, qui introduit la notion de modalités d'agrément que doit respecter toute personne voulant faire immatriculer un bateau au Luxembourg, avant d'y commencer ses activités. Il s'agit donc d'un régime d'autorisation à établir pouvant concerner des activités commerciales en rapport avec l'immatriculation d'un bateau et partant l'accès à une activité de service et son exercice. En vue de se conformer aux exigences de la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, („directive Services“), ce régime d'autorisation devra être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur. Etant donné que la liberté de commerce est une matière réservée à la loi, il ne peut pas être déterminé par un règlement grand-ducal. Afin de donner suite à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide de supprimer les dispositions afférentes qui seront mieux intégrées au niveau d'une révision de la loi du 21 avril 1993 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable.

Paragraphe 13° initial :

Ce paragraphe, qui a été introduit par un amendement gouvernemental, ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

La Commission décide d'ajouter un nouveau paragraphe à l'article sous rubrique libellé comme suit :

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée « Loi portant

réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation et des droits des passagers » et complétée par un nouvel article 6 libellé comme suit :

« Art. 6. La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des droits des passagers voyageant par voie de navigation intérieure découlant du règlement (CE) n° 1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) no. 2006/2004) et pour recevoir et instruire les plaintes des passagers conformément à l'article 25, paragraphe 3, dudit règlement.

Pour être recevable le passager doit prouver qu'une plainte adressée au transporteur ou à l'exploitant du terminal est restée infructueuse conformément à l'article 24 dudit règlement.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 500 euros à tout transporteur, agent de voyage ou voyageur qui refuse indument l'assistance, le réacheminement ou le remboursement du billet ou l'acceptation d'une réservation. La même sanction s'applique en cas d'absence de remplacement temporaire de l'équipement de mobilité de la personne à mobilité réduite ou de refus d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par les transporteurs et exploitants de terminaux.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 2.000 euros à tout transporteur, exploitant de terminal, voyageur ou agent de voyage qui ne communique pas dans les délais aux passagers les informations sur les annulations et les retards, qui ne met pas dans les formes requises par le règlement précité à la disposition du public les informations concernant les conditions d'accès au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui demande des suppléments ou impose des conditions différentes à ces personnes, qui établit ou maintient à leur égard des conditions d'accès discriminatoires ou, de manière générale, offre des tarifs ou des conditions contractuelles discriminatoires fondée sur la nationalité du client ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets.

La même sanction s'applique aux transporteurs pour le défaut d'indemnisation en cas de retard.

La même sanction s'applique aux transporteurs et exploitants de terminaux en cas d'absence d'informations relatives aux droits des passagers dans les formats et endroits requis par le règlement précité, en l'absence de formations et des consignes prévues par le règlement précité données à leurs personnels et pour le défaut d'indemnisation du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement.

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

Les décisions de la Communauté des Transports sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

En cas de récidive endéans le délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Est puni d'une amende de 10.000 euros le défaut d'observer la décision définitive de la Communauté des Transports.»

L'objectif de cet amendement est de se mettre en conformité avec le règlement du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, alors que le Luxembourg fait l'objet d'une procédure de non-notification dans les délais des mesures de mise en œuvre nationales requises.

En effet, l'article 25 du règlement prévoit qu'une autorité compétente doit être chargée de l'application du règlement recevant les plaintes éventuelles des clients. Ensuite, ce règlement prévoit dans son article 28 que les États membres veillent au respect des règles énoncées et fixent des sanctions en cas d'infractions.

Il convient de noter que seules tombent sous le champ d'application de ce règlement les croisières fluviales (à l'exception des transports sous forme d'excursions ou de visites techniques) dont le port d'embarquement des passagers se situe sur la Moselle.

Il est prévu de désigner la Communauté des Transports comme autorité compétente au vu de son rôle d'autorité compétente également concernant les droits des passagers dans le secteur du transport ferroviaire en vertu d'une loi afférente du 10 septembre 2012 et du rôle identique préconisé pour les droits de passagers dans le transport par autobus et par autocar en exécution du règlement (UE) n°181/2011 (cf. projet de loi n°6695).

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit :

L'article 1^{er} est modifié comme suit :

« Art. 1^{er}. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre » ».

L'article 2 est modifié comme suit :

« Art. 2. Le service a pour missions:

- d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants, y compris **le service d'annonce des crues et les** aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique ;
- ~~de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation, et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue ;~~
- de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial ;
- de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent

chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou de homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations. »

L'article 3 est modifié comme suit :

«**Art. 3.** Les relations internationales et économiques du Service de la nNavigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1^{er} est chargé de la gestion de la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois ainsi que de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue. A cette fin, des conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2 paragraphes 3 et 4.

Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent préciser les règles à respecter en matière de contrôle, inspections et supervision des bateaux, ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord. »

L'article 5 est modifié comme suit:

« **Art .5.** (1) **Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa et les agents désignés** de surveillance **et** assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:

- à s'informer auprès de tout exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;
- à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;
- à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés:

- à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;
- à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou

employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

(3) Les agents visés au paragraphe (1), doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présenteront sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prête prêter main-forte ou assistance technique.»

L'article 6 est modifié comme suit :

« **Art. 6.** L'agent chargé de la direction du Service ainsi que le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité de la nautique, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

- d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;
- d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;
- d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif. »

(2) Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence aux agents de surveillance du Service de la Navigation s'entend comme référence aux agents d'intervention nautique, tels que créés et organisés par la présente loi et la référence au « préposé du service » s'entend comme référence au « chargé de la direction du service ».

(3) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant :

« Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit **les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions** ».

(4) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit :

« (6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation. »

(5) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit :

A l'article 4 l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ est remplacée par les termes „à l'Administration de l'enregistrement et des domaines qui sera chargée“.

Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante :

« **Art. 4bis.** Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un État membre de l'UE l'Union européenne ou par une société de classification reconnue par les autorités européennes. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'enregistrement et des domaines. »

Un nouvel article 4ter prend la teneur suivante :

« **Art. 4ter.** Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays-membre de la l'Union européenne CEE.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

- a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,
- b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixées par règlement grand-ducal. »

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante :

« **Art. 4quater.** Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par une société reconnue par le ministre ayant les transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ces contrôles sont fixées par règlement grand-ducal. Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.

Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers avec une capacité maximale d'au moins 175 passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes.

Sans préjudice des alinéas 1 à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de l'article ci-après l'Administration de l'enregistrement et des domaines en sera informée par le fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial en vue de sa radiation.»

L'article 8 est complété par un troisième paragraphe, libellé comme suit :

« Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine **pour le propriétaire ou le détenteur** d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

12° Un nouvel article 10bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit :

« ~~Peuvent être déterminées par règlement grand-ducal les modalités d'agrément que doit respecter toute personne visée à l'article 2 avant de commencer ses activités à partir du Luxembourg.~~ »

13° ~~Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.~~

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée « Loi portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation et des droits des passagers » et complétée par un nouvel article 6 libellé comme suit :

« Art. 6. La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des droits des passagers voyageant par voie de navigation intérieure découlant du règlement (CE) n° 1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) no. 2006/2004) et pour recevoir et instruire les plaintes des passagers conformément à l'article 25, paragraphe 3, dudit règlement.

Pour être recevable le passager doit prouver qu'une plainte adressée au transporteur ou à l'exploitant du terminal est restée infructueuse conformément à l'article 24 dudit règlement.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 500 euros à tout transporteur, agent de voyage ou voyageur qui refuse indument l'assistance, le réacheminement ou le remboursement du billet ou l'acceptation d'une réservation. La même sanction s'applique en cas d'absence de remplacement temporaire de l'équipement de mobilité de la personne à mobilité réduite ou de refus d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par les transporteurs et exploitants de terminaux.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 2.000 euros à tout transporteur, exploitant de terminal, voyageur ou agent de voyage qui ne

communiqué pas dans les délais aux passagers les informations sur les annulations et les retards, qui ne met pas dans les formes requises par le règlement précité à la disposition du public les informations concernant les conditions d'accès au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui demande des suppléments ou impose des conditions différentes à ces personnes, qui établit ou maintient à leur égard des conditions d'accès discriminatoires ou, de manière générale, offre des tarifs ou des conditions contractuelles discriminatoires fondée sur la nationalité du client ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets.

La même sanction s'applique aux transporteurs pour le défaut d'indemnisation en cas de retard.

La même sanction s'applique aux transporteurs et exploitants de terminaux en cas d'absence d'informations relatives aux droits des passagers dans les formats et endroits requis par le règlement précité, en l'absence de formations et des consignes prévues par le règlement précité données à leurs personnels et pour le défaut d'indemnisation du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement.

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

Les décisions de la Communauté des Transports sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

En cas de récidive endéans le délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Est puni d'une amende de 10.000 euros le défaut d'observer la décision définitive de la Communauté des Transports.»

Article 18 initial (nouvel article 15)

Les dispositions obsolètes, désormais intégrées dans le cadre de la présente loi sont abrogées par le présent article qui, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 18. Dispositions abrogatoires

Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi et notamment:

- *les articles 1, 2 et 5 de l'Arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;*
- *la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;*
- *l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché;*
- *la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés.*

D'après le Conseil d'État, l'expression „Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi“, dont l'imprécision est source d'insécurité juridique, doit être remplacée par une énumération exhaustive, et ce sous peine d'opposition formelle. Il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'État et l'article amendé se lira comme suit :

Art. 15. Dispositions abrogatoires

Sont abrogés ~~toutes les dispositions contraires à la présente loi et notamment:~~

- les articles 1, 2 et 5 de l'Arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;
- la loi du 6 frimaire au VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;
- l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-duché; **et**
- la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine publique dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés.

Article 19 initial (nouvel article 16)

Il s'agit d'une disposition transitoire visant à maintenir les effets de l'ancienne réglementation au profit des titres émis sous le régime d'une réglementation antérieure. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 16. Dispositions transitoires

Les titres et autorisations accordées avant l'entrée en vigueur de la présente loi seront valables jusqu'à expiration de leur durée de validité, respectivement leur retrait explicite.

Article 20 initial (nouvel article 17)

Cet article prévoit l'engagement nécessaire de 3 employés de la carrière D afin de faire face aux tâches qu'engendre l'activité de gestion du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 20. Dispositions finales

Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7), à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D.

Les engagements définitifs au service de l'État résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Le Conseil d'État propose de :

- donner à l'article l'intitulé „Engagement de personnel“.
- à l'alinéa 1^{er}, remplacer le terme „Gouvernement“, qui constitue une notion générique, susceptible de significations diverses selon les circonstances, par „Gouvernement en conseil“ ;
- à l'alinéa 2, remplacer les termes „exercice 2012“ par ceux de „exercice 2013“.

La Commission donne suite à ces propositions, sauf à remplacer „exercice 2013“ par ceux de „exercice 2015“. L'article se lira comme suit :

Art. 17. Engagement de personnel

Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7), à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D.

*Les engagements définitifs au service de l'État résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice **2015** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

Article 21 initial (nouvel article 18)

L'article sous rubrique prévoit l'utilisation d'un intitulé abrégé et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 21. Référence à la loi

La référence ultérieure à la présente loi pourra se faire en employant l'intitulé abrégé : « Loi concernant la gestion du domaine public fluvial ».

Conformément à la formule usuelle, le Conseil d'État propose d'écrire :

Art. 18. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi du ... concernant la gestion du domaine public fluvial »

La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Article 22 initial (nouvel article 19)

Cet article prévoit la date d'entrée en vigueur de la future loi et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 22. – Entrée en vigueur

A l'exception de l'article 21, la présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

Le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'exclure l'article 21 de la date d'entrée en vigueur de la loi. La Commission fait sienne cette remarque. Le nouveau libellé de l'article sous rubrique sera donc :

Art. 19. Entrée en vigueur

~~A l'exception de l'article 21,~~ La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

*

Ces amendements seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

Luxembourg, le 14 janvier 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE 1 : Projet de loi
portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er. L'article 1^{er} 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 :

« Art. 1er. Un règlement grand-ducal détermine les mesures de police auxquelles est soumise la circulation sur les voies publiques et les voies ouvertes au public.

Ce règlement grand-ducal établit :

- a) les dispositions concernant l'aménagement des véhicules routiers et leurs chargements;**
- b) les règles concernant le transport de personnes et les conditions à remplir par les conducteurs;**
- c) les prescriptions relatives à l'utilisation des voies publiques et à la signalisation routière. »**

Art. 2. L'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Paragraphe 2

Les permis de conduire militaires sont délivrés, renouvelés et retirés par le chef d'état-major de l'Armée.»

(2) Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Paragraphe 3

1. Les instructeurs **civils** pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué.

~~Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.~~

2. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de **patron maître**-instructeur **indépendant**, les conditions suivantes doivent être remplies :

- a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal
- b) être titulaire de la carte d'affiliation ~~à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école autorisant à exercer le métier d'instructeur~~
- c) **disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;**
- d) **disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;**

e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant**

- **une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière commerciale, sociale, de travail, de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,**
- **une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.**

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.»

3. L'agrément des ~~maîtres~~ instructeurs salariés ~~et des compagnons-instructeurs~~ exerçant leur profession auprès d'un ~~patron maître~~-instructeur **indépendant** a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession d'~~e maître~~-instructeur salarié ~~ou de compagnon-instructeur~~, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé **auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école/métier d'instructeur;**

• disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal ;

c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant :**

- **une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,**
- **une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière ;**

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies :

- a) être titulaire du permis de conduire «apprenti-instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant** agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage ;

- c) justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- d) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant :**

- **une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,**
- **une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière ;**

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant**, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

5. En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai au ministre.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé aux conditions du présent paragraphe pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire son renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

6. Sans préjudice des dispositions des points 9 et 10, l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique.

7. L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux **maîtres** instructeurs salariés, **aux compagnons-instructeurs** et aux « apprentis-instructeurs » ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le **patron** maître-instructeur **indépendant** dispose d'un agrément.

8. Le **patron** maître-instructeur **indépendant** est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

~~Il doit notamment veiller à la bonne formation des candidats conducteurs par le ou les instructeurs dont il a la charge, ainsi qu'au respect par ces derniers des dispositions légales et réglementaires en vigueur.~~

~~En cas de constitution de société ou d'association, les membres associés doivent indiquer par écrit au ministre, la personne chargée de la direction effective de l'établissement et sous la responsabilité de laquelle le personnel est placé. La personne ainsi désignée devra obligatoirement remplir les conditions prévues au présent paragraphe pour les patrons-instructeurs.~~

9. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe **ou du paragraphe 3bis** ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.

Les mesures administratives à prendre à l'égard des intéressés exigent au préalable un avis motivé de la commission administrative instituée à cet effet et dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

~~En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de suspension, de restriction de l'emploi ou de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi, de renouvellement ou de restitution de l'agrément, l'agrément est, selon le cas, restitué ou délivré par le ministre.~~

Si la portée de la décision administrative de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de l'agrément excède cinq ans, l'agrément est, selon le cas, restitué ou renouvelé par le ministre, aux conditions du présent paragraphe et à condition pour l'intéressé de réussir à une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures du présent point.

10. Les instructeurs **civils** doivent être titulaires du permis de conduire « instructeur » ou « apprenti-instructeur » valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire. Les modalités d'obtention et la validité sont fixées par règlement grand-ducal.

~~11. Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.~~

11. Les instructeurs militaires pour l'obtention du permis de conduire sont agréés **par le ministre, sur proposition du ministre ayant la Défense dans ses attributions. Cet agrément a une durée de validité de deux ans, renouvelable aux conditions du présent point sans préjudice des dispositions du point 5.**

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) **être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;**
- b) **exercer les fonctions de sous-officier de carrière auprès de l'Armée conformément à la loi modifiée du 23 juillet 1952 concernant l'organisation militaire ou de policier de la carrière des inspecteurs conformément à l'article 19 de la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la Police;**

- c) avoir participé avec succès à une formation équivalente aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs ;
- d) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;
- e) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;
- f) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant
 - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants ;
 - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière ;

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Les agréments délivrés par le chef d'état-major de l'Armée avant le XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi) doivent être échangés sans autre formalité contre un agrément ministériel d'instructeur militaire sur demande de leur titulaire endéans un délai de deux mois à compter du XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi).

12. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement, ceux qui :

- exercent la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;
- mettent, en tant que maître-instructeur indépendant ou instructeur militaire, à disposition du matériel d'instruction non conforme aux dispositions du présent paragraphe;
- emploient du personnel pour enseigner l'art de conduire qui ne sont pas titulaires de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;
- exercent la profession d'instructeur salarié, d'apprenti-instructeur ou d'instructeur militaire sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe.

En cas d'exercice de la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire d'un agrément ministériel valable, la fermeture de l'établissement est prononcée conformément aux dispositions prévues aux articles 39 à 41 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales. »

Art. 3. A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, un nouveau paragraphe 3bis est inséré après le paragraphe 3 avec le libellé suivant :

« Paragraphe 3bis

Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal. »

Art. 4. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

ANNEXE 2 : **Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

Chapitre 1^{er} : Des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et moyens de recours

Art. 1^{er}. (1) La Communauté des transports est désignée comme étant l'organisme chargé de l'application du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1 de ce même règlement.

(2) Conformément à l'article 27 de ce même règlement et sans préjudice des demandes d'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle de passagers et de perte ou détérioration de bagages, si un passager visé par le règlement en question souhaite déposer une plainte auprès du transporteur ou du transporteur exécutant, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou aurait dû être exécuté.

(3) Il en est de même si un passager visé par ce même règlement souhaite déposer une plainte auprès d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a conclu un contrat de transport respectivement à compter de la date où il est passé à la station de sa montée ou de sa descente.

(4) Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur, le transporteur exécutant, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou l'entité gestionnaire de station informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen.

La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte.

(5) La Communauté des transports agit en instance de recours pour les plaintes qui n'ont pas pu être réglées à la satisfaction du passager par la procédure visée au paragraphe précédent.

Le passager est obligé de déposer sa plainte par écrit, sous pli recommandé, auprès de la Communauté des transports, en exposant le litige à l'encontre d'un transporteur, d'un transporteur exécutant, d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station dans un délai de 3 mois à compter de la réception de la réponse définitive de la part du transporteur.

(6) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire de station a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et d'y présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(7) Après avoir entendu les personnes visées au paragraphe précédent, la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois maximum à compter de la date de réception de la plainte pour communiquer sa décision au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station ainsi qu'au passager.

(8) La Communauté des transports peut prononcer la sanction administrative de l'amende administrative s'élevant soit à 500 euros soit à 2.000 euros, selon le

manguement constaté, ce montant pouvant être doublé en cas de récidive dans un délai d'un an.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 2. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n°181/2011 précité.

(3) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Chapitre 2 : Des mesures transitoires

Art. 4. L'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n°181/2011 précité n'entre en application qu'après un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Chapitre 3 : Des dispositions modificatives

Art. 5. L'article L.311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit :

« (5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation. »

Art. 6. L'article L.311-6 du Code la consommation est modifié comme suit :

« (5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports. »

Art. 7. L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit :

« La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n°181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004 conformément à l'article 2 de la loi du XXXXXX déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du

Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1^{er} de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007.»



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 03 décembre 2014

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe avec la Commission de la Culture du 23 octobre 2014 et de la réunion du 19 novembre 2014
2. 6734 Projet de loi relatif à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur: Monsieur Henri Kox
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Max Hahn
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ; modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation ; modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Marc Lies), M. Marco Schank, M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Elisabeth Cardoso, du Ministère des Affaires étrangères et européennes, Direction de la Défense

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Laurence Zenner, de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

M. Marc Heinrich, du Chef d'Etat-major de l'Armée

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe avec la Commission de la Culture du 23 octobre 2014 et de la réunion du 19 novembre 2014

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6734 Projet de loi relatif à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au courrier électronique n°140216.

Suite à une question afférente, il est précisé que l'adaptation de la superstructure ferroviaire et la mise en conformité de la gare pourront être réalisées indépendamment du reste des travaux.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

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

Suite à quelques paroles d'introduction de Monsieur le Rapporteur, les responsables du Ministère présentent le projet de loi n°6493, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, pour y inscrire l'accès à la

profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules. Actuellement, cette matière est arrêtée par le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs. Or, conformément à l'article 11(6) de la Constitution, « *la liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions à établir par la loi* ». Il découle de cet article que les conditions et les modalités de l'accès à la profession d'instructeur doivent être arrêtées par le législateur. C'est dans cet ordre d'idées qu'il est proposé de transférer les dispositions du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000 dans la loi précitée du 14 février 1955. Par ailleurs, le projet de loi prévoit de tenir compte des particularités prévalant dans la profession de l'instructeur et d'arrêter les modalités selon lesquelles le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre des mesures administratives à l'encontre des titulaires et demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile.

*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 12 mars 2013 et sur base d'un tableau synoptique élaboré par les soins du Ministère.

Considérations générales du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat rappelle que le 2 février 2012, il avait été saisi d'un projet de règlement grand-ducal destiné à modifier ledit règlement grand-ducal du 8 août 2000. Dans son avis afférent du 3 juillet 2012, il avait rappelé que la Constitution a érigé les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie en matière réservée à la loi, et que les conditions d'accès et d'exercice relatives à la profession d'instructeur d'auto-école doivent dès lors faire l'objet d'une loi formelle. Dans ledit avis, il avait encore soulevé une autre non-conformité constitutionnelle tenant à la disposition de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 qui confère directement, en méconnaissance de l'article 76 de la Constitution, un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement, en autorisant le Ministre des Transports à réglementer par voie d'arrêté ministériel les conditions d'admission des constructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que les matériel et locaux dont les instructeurs doivent disposer. Même si entre-temps les dispositions du règlement ministériel qui avait régi ces matières ont été intégrées dans le règlement grand-ducal précité du 8 août 2000, il reste que la disposition légale précitée est en elle-même contraire à la Constitution requérant par conséquent sa suppression formelle. Enfin, selon l'article 32(3) de la Constitution, la loi peut, même dans une matière réservée, déléguer au pouvoir réglementaire des mesures d'exécution, à condition de déterminer à l'effet de cette délégation la finalité, les conditions et les modalités. Il appartient dès lors au législateur de décider si l'intégralité de la matière réservée sera traitée dans la loi formelle ou s'il consent à confier au pouvoir réglementaire la compétence de régler une partie des normes à établir.

Dans ses considérations générales, ainsi qu'à plusieurs reprises au cours de l'examen des articles du projet de loi, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi ont omis de prendre en compte de manière appropriée la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur (« directive Services »). Il note en particulier le défaut de toute explication justifiant la mise en place du régime d'autorisation projeté ou la limitation dans le temps de l'agrément ministériel. Il signale encore que dans l'hypothèse où le régime d'autorisation préconisé par les auteurs se justifie, le principe de l'autorisation tacite n'est pas non plus traité.

En vue de se conformer aux exigences du droit de l'Union européenne, le régime juridique relatif à la manière de dispenser l'écolage préparatoire au permis de conduire pourrait être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur, et les dispositions spéciales concernant l'activité d'instructeur d'auto-école à prévoir dans la loi précitée du 14 février 1955 se limiteraient dans ces conditions à l'obligation pour les professionnels concernés de détenir une catégorie spéciale du permis de conduire. Si par contre, le législateur entend suivre l'approche d'un régime légal spécial, tel que prévu par les auteurs du projet de loi, il faudra veiller que le texte en projet soit conforme aux exigences de la directive 2006/123/CE.

En l'état, le Conseil d'Etat ne peut que constater que le projet de loi ne respecte pas les exigences de la directive 2006/123/CE. Il demande dès lors aux auteurs de montrer dans quelle mesure le régime d'autorisation, la limitation de la durée de validité de l'agrément et, le cas échéant, la dérogation à l'autorisation tacite seraient justifiés sur base des dispositions pertinentes de la directive. A moins pour les auteurs d'apporter la réponse aux questions soulevées et d'établir la conformité du projet de loi avec les prescriptions de la directive Services, il se verrait dans l'impossibilité d'accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Les responsables du Ministère expliquent que le régime d'autorisation ainsi que la limitation de la validité de l'agrément dans le temps se justifient par une raison impérieuse d'intérêt général, à savoir le renforcement de la sécurité routière. En effet, l'instructeur, titulaire de l'agrément délivré par le ministre, est chargé de dispenser l'apprentissage aux candidats au permis de conduire. Ledit apprentissage obligatoire vise à assurer la « qualité » du futur conducteur et à améliorer ainsi, d'une part, la sécurité routière et, d'autre part, la sécurité du conducteur lui-même. Il importe dès lors que cet apprentissage soit dispensé par un instructeur offrant un local et du matériel appropriés à la hauteur des exigences spécifiques d'une formation de qualité.

Afin de garantir la qualité continue et le professionnalisme de l'instructeur, il convient de vérifier régulièrement si les critères d'agrément sont remplis. Le raisonnement est en effet le même que celui qui prévaut pour les transports ferroviaire et aérien. En l'espèce, il ne s'agit pas d'entraver le droit d'établissement, alors que toute personne qui remplit les conditions d'agrément, peut se voir délivrer un agrément ministériel d'instructeur et dispenser les formations en vue de l'obtention du permis de conduire.

Un contrôle *a posteriori* s'avère inapproprié à cet égard, alors qu'un futur titulaire du permis de conduire, le cas échéant mal formé par un instructeur qui ne remplit pas les conditions de qualification et de formation requises, risque de ne pas se voir transmettre des messages élémentaires en relation avec les attitude et comportement d'un conducteur responsable, ce qui n'est sans doute pas dans l'intérêt de la sécurité routière.

Les membres de la Commission parlementaire se déclarent convaincus par les explications leur fournies et feront parvenir cette argumentation au Conseil d'Etat.

*

Le Conseil d'Etat fait ensuite remarquer que la législation routière prévoit une dérogation en matière de délivrance des permis de conduire au profit de l'Armée. En effet, les permis de conduire militaires sont délivrés par la hiérarchie militaire avec la possibilité pour les titulaires de ces permis de les transcrire en permis civils sur base d'une procédure purement administrative ne requérant pas de nouveau contrôle des connaissances et aptitudes de conduire un véhicule. L'Armée dispose de sa propre école de conduite et forme ses propres instructeurs d'auto-école, sans que les critères de formation des instructeurs de l'Armée ne soient précisés dans un texte normatif. De l'avis du Conseil d'Etat, une démarche rationnelle

consisterait à placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées tout en imposant aux instructeurs de conduite militaires les mêmes obligations que celles applicables aux instructeurs civils.

Appelés à émettre une prise de position en la matière, les responsables de la Direction de la Défense et du Chef d'Etat-major de l'Armée plaident pour le maintien de deux régimes distincts et font valoir ce qui suit :

- les remarques du Conseil d'Etat en faveur d'une harmonisation des deux régimes sont dues à une mauvaise compréhension de la situation. Les instructeurs de l'auto-école de l'Armée sont sélectionnés parmi les sous-officiers et bénéficient d'une formation plus spécialisée et plus pointue que les instructeurs civils. Ils bénéficient par ailleurs de matériel didactique supplémentaire. De la même manière, les candidats au permis peuvent se prévaloir d'une formation, à la fois pratique et théorique, bien plus poussée que les candidats au permis civil. Cette formation spécifique doit impérativement être maintenue, car elle permet l'apprentissage du maniement, de la maintenance et de l'entretien de véhicules militaires (ex : dingos), apprentissage qui ne serait bien entendu pas réalisable dans le civil ;
- le Conseil d'Etat se trompe lorsqu'il avance que les critères de formation des instructeurs de l'Armée ne sont précisés dans aucun texte normatif. Il existe en effet un document interne de l'Armée, décrivant précisément les conditions de recrutement et de qualification des instructeurs, ainsi que les modalités de réussite de l'examen ;
- la dérogation en matière de délivrance des permis de conduire dont jouit l'Armée luxembourgeoise existe dans la plupart de pays européens ;
- suite à une question afférente, il est précisé qu'en 2013, l'Armée a incorporé 230 personnes et délivré 74 permis de type B. En complément, les candidats ont également été formés au permis de type C ;
- au vu de la spécificité de la formation requise, les examinateurs sont également des membres de l'Armée.

Suite à un bref échange de vues, et en accord avec les responsables de la Direction de la Défense et du Chef d'Etat-major de l'Armée, les membres de la Commission du Développement durable décident de donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées (délivrance d'un agrément par le ministre ayant les Transports dans ses attributions). Ils demandent aux responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures de leur proposer un libellé allant dans ce sens et à insérer dans le texte du projet de loi sous rubrique.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'Etat relative à la transcription administrative du permis de conduire militaire en permis civil, le représentant de la sensibilité politique *déi Lénk* est d'avis que cette transcription administrative ne devrait plus être automatique et propose de requérir l'avis de la Commission de la Force publique sur ce point, puis de procéder à un échange de vues approfondi en la matière. Les responsables de la Direction de la Défense et du Chef d'Etat-major de l'Armée rappellent tout d'abord que le Conseil d'Etat ne remet pas en question la transcription administrative et précisent que les candidats au permis de conduire de l'Armée bénéficient, du point de vue de la conduite dans le trafic routier ordinaire, d'une formation de base identique à celle des candidats au permis de conduire civil. Il est, à ce stade, décidé de laisser les choses en l'état.

Pour finir, la Haute Corporation émet encore les remarques suivantes :

- le préambule n'a pas sa place dans un projet de loi, alors qu'il n'appartient pas au pouvoir exécutif, initiateur du projet, d'anticiper ni sur la décision de la Chambre des Députés ni sur celle du Conseil d'Etat. Le préambule est dès lors à supprimer et ne sera ajouté qu'au moment où la loi adoptée sera soumise à la signature grand-ducale de promulgation ;
- sur le plan légistique, elle propose de numéroter les articles sous forme abrégée, en écrivant « *Art. 1er, Art. 2, ...* ».

La Commission fait siennes ces deux remarques.

Examen des articles

Article 1^{er}

Cet article a pour objet de modifier l'alinéa 2 de l'article 1^{er} de la loi précitée du 14 février 1955. En effet, l'article 1^{er} de la loi du 14 février 1955 renvoie à un règlement grand-ducal notamment pour la détermination des conditions à remplir par les instructeurs de la conduite automobile. Etant donné que le projet de loi envisage de consacrer le paragraphe 3 de l'article 2 de la même loi de 1955 à la détermination des fins, conditions et modalités d'accès à la profession d'instructeur, il est proposé de supprimer toute référence aux instructeurs à l'article 1^{er}. Dans sa version initiale, l'article 1^{er} du projet de loi se lit comme suit :

Art. 1er. *A l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:*

« Il établira notamment :

- *les dispositions concernant l'identification, l'immatriculation, le contrôle et l'aménagement des véhicules y compris celui de leurs chargements;*
- *les règles concernant le transport des personnes, les permis de conduire et les conditions à remplir par les conducteurs;*
- *les prescriptions relatives aux voies publiques et à la signalisation routière ».*

Le Conseil d'Etat note que tout en comportant notamment à ses articles 2, 2*bis* et 4*bis* des dispositions relatives au régime d'identification et d'immatriculation des véhicules routiers, à l'établissement et à la validité des permis de conduire et aux conditions de fonctionnement du contrôle technique automobile, l'article 1^{er} continue de renvoyer de façon générale à un règlement grand-ducal pour régler ces matières. Or, les articles précités comportent à leur tour des dispositions renvoyant de façon spécifique à des mesures d'exécution confiées au pouvoir réglementaire. Il en conclut qu'il existe des problèmes de cohérence entre l'article 1^{er} et les autres articles cités. La Haute Corporation rappelle en outre que, dans la mesure où le pouvoir réglementaire intervient dans une matière que la Constitution n'a pas réservée à la loi, il peut s'appliquer de façon spontanée sans que la loi de base doive comporter à cet effet une habilitation spécifique. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction à l'alinéa 2 de l'article 1^{er} des matières qui sont régies par d'autres articles de la loi de 1955 tout en prévoyant, si besoin, dans les autres articles, les délégations utiles au pouvoir réglementaire en vue d'arrêter les mesures d'exécution des dispositions qu'ils contiennent. Enfin, il suggère de saisir l'occasion de la modification sous rubrique pour actualiser le libellé de l'alinéa 1^{er} en remplaçant l'ancienne notion de « *règlement d'administration publique* » par la notion de « *règlement grand-ducal* ». Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de réserver la teneur suivante à l'article 1^{er} du projet de loi :

Art. 1er. L'article 1^{er} 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 :

« **Art. 1er.** Un règlement grand-ducal détermine les mesures de police auxquelles est soumise la circulation sur les voies publiques et les voies ouvertes au public.

Ce règlement grand-ducal établit :

- a) les dispositions concernant l'aménagement des véhicules routiers et leurs chargements;
- b) les règles concernant le transport de personnes et les conditions à remplir par les conducteurs;
- c) les prescriptions relatives à l'utilisation des voies publiques et à la signalisation routière. »

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 2

L'article 2 a pour objet de remplacer le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955. Actuellement, ce paragraphe se limite à déterminer les autorités administratives compétentes pour agréer les instructeurs d'auto-école civils et militaires. Le projet de loi propose de compléter ce paragraphe 3 de l'article 2 par les dispositions qui sont actuellement inscrites au Chapitre I^{er} du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

Art. 2. A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Paragraphe 3

1. Les instructeurs civils pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué.

Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.

2. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de patron-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- être titulaire de la carte d'affiliation autorisant à exercer le métier d'instructeur;
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

3. L'agrément des maîtres-instructeurs salariés et des compagnons-instructeurs exerçant leur profession auprès d'un patron-instructeur a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de maître-instructeur salarié ou de compagnon-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé dans le métier d'instructeur;
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „apprenti-instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage;
- justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un patron-instructeur, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

5. En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai au ministre.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé aux conditions du présent paragraphe pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire son renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

6. Sans préjudice des dispositions des points 9 et 10, l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique.

7. L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux maîtres-instructeurs salariés, aux compagnons-instructeurs et aux „apprentis-instructeurs“ ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le patron-instructeur dispose d'un agrément.

8. Le patron-instructeur est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

Il doit notamment veiller à la bonne formation des candidats-conducteurs par le ou les instructeurs dont il a la charge, ainsi qu'au respect par ces derniers des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

En cas de constitution de société ou d'association, les membres-associés doivent indiquer par écrit au ministre, la personne chargée de la direction effective de l'établissement et sous la responsabilité de laquelle le personnel est placé. La personne ainsi désignée devra obligatoirement remplir les conditions prévues au présent paragraphe pour les patrons-instructeurs.

9. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.

Les mesures administratives à prendre à l'égard des intéressés exigent au préalable un avis motivé de la commission administrative instituée à cet effet et dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de suspension, de restriction de l'emploi ou de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi, de renouvellement ou de restitution de l'agrément, l'agrément est, selon le cas, restitué ou délivré par le ministre.

Si la portée de la décision administrative de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de l'agrément excède cinq ans, l'agrément est, selon le cas, restitué ou renouvelé par le ministre, aux conditions du présent paragraphe et à condition pour l'intéressé de réussir à une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures du présent point.

10. Les instructeurs civils doivent être titulaires du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire. Les modalités d'obtention et la validité sont fixées par règlement grand-ducal.

11. Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

12. Les instructeurs militaires pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le „commandant de l'Armée“ ou son délégué. »

Point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

L'alinéa premier du point 1 reprend l'actuel alinéa premier du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, avec la nuance qu'il est proposé de remplacer les termes « ministre des Transports » par « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Le deuxième alinéa reprend les dispositions prévues actuellement par l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat rappelle sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions devant à ses yeux assumer cette compétence. Dans la mesure où la qualification des instructeurs est celle de la formation artisanale, à laquelle s'ajoute l'obligation de détenir la catégorie de permis de conduire spéciale correspondant aux catégories de permis de conduire que l'instructeur est autorisé à enseigner, les conditions d'accès à la profession se limitent au respect des conditions légales prévues en matière de qualification artisanale et à l'obligation de détenir un permis de conduire spécial. S'y ajoute dans le cas d'un instructeur exploitant une auto-école à son compte l'obligation de disposer des infrastructures et de l'équipement nécessaires pour ce faire. La Haute Corporation note encore que l'alinéa 2 du point 1 coule de source et que son maintien est superfétatoire. Dans ces conditions, le point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi de 1955 pourrait se lire comme suit :

1. Nul ne peut enseigner l'art de conduire s'il ne répond pas aux conditions de qualification professionnelle du présent paragraphe. Les instructeurs qui remplissent les conditions pour exploiter une auto-école à leur propre compte doivent en outre disposer des local, véhicules d'instruction et matériel didactique prévus au point ...

La commission parlementaire fait sienne la proposition du Conseil d'Etat de supprimer l'alinéa 2 du point 1. Par ailleurs, étant donné sa décision de suivre le Conseil d'Etat dans sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil (cf. ci-dessus), il est provisoirement décidé de maintenir le libellé de l'alinéa 1 en suspens. Ce point ne sera tranché que lorsque la Commission du Développement durable aura entendu la proposition de libellé du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 2 du règlement grand-ducal du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que l'alinéa 2 du point 2 vise la situation non pas d'un patron-instructeur, mais celle d'un maître-instructeur autorisé à s'établir à son propre compte en vue d'exploiter une auto-école. La Haute Corporation estime qu'il y a lieu d'en tenir compte dans la phrase introductive. La commission parlementaire fait sienne cette remarque et décide d'adapter le texte en conséquence. Ainsi, la phrase introductive de l'alinéa 2 se lira comme suit :

*« Pour être autorisé à exercer la profession de **patron maître-instructeur indépendant**, les conditions suivantes doivent être remplies : »*

Sur un plan purement formel, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les points par des lettres de la série « a), b), c)... ». Par ailleurs, il fait siennes les propositions rédactionnelles de l'avis de la Chambre des Métiers. La commission parlementaire décide de suivre ces remarques.

- *« a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal »* : de l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu, au regard du point 7, alinéa 1^{er}, de préciser que le permis de conduire « instructeur » doit être valable pour les catégories du permis de conduire effectivement enseignées. La Commission décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point. En effet, les points 2, 3 et 4 arrêtent les conditions pour pouvoir exercer la profession d'instructeur, y compris l'obligation d'être titulaire du permis de conduire « instructeur », sans pour autant préciser l'étendue de ce dernier. En effet, ces précisions font l'objet du 1^{er} alinéa du point 7 ;
- *« b) être titulaire de la carte d'affiliation autorisant à exercer le métier d'instructeur »* : la Commission décide de suivre la suggestion rédactionnelle de la Chambre des Métiers. Le point b) se lira donc comme suit : *« b) être titulaire de la carte d'affiliation à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école autorisant à exercer le métier d'instructeur »* ;
- *« c) disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal »* : de l'avis du Conseil d'Etat, étant donné que l'obligation de disposer d'un local et de matériel d'instruction est une condition d'exercice du métier d'instructeur d'auto-école, un simple renvoi au règlement grand-ducal pour en définir les éléments ne suffit pas au vu des exigences de l'article 32(3) de la Constitution. Le Conseil d'Etat demande donc sous peine d'opposition formelle que soient spécifiées la finalité et les conditions de ces éléments, dans la loi formelle, qui pourra renvoyer pour les mesures de détail à un règlement grand-ducal. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et d'amender le texte en conséquence. Ainsi, les nouveaux points c) et d) se liront comme suit :
« c) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;
d) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ; »

- « e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire » : le Conseil d'Etat demande qu'il soit précisé comment l'Administration est habilitée à vérifier les qualités physiques, intellectuelles et morales requises pour l'enseignement de l'art de conduire. En effet, le caractère discrétionnaire de la formulation actuelle est sujet à interprétation. Or, le Conseil d'Etat rappelle que tout refus d'agrément sur base du défaut des qualités physiques, intellectuelles ou morales devra être dûment motivé par l'Administration en vertu de la loi du 1^{er} décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, motivation qui sera exposée au contrôle du juge administratif. Il recommande dès lors de préciser la façon dont le demandeur de l'agrément devra établir l'existence des qualités visées. La commission parlementaire décide de tenir compte des préoccupations du Conseil d'Etat et d'amender le texte comme suit :

*« e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant***

- **une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière commerciale, sociale, de travail, de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,**

- **une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.**

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.»

Point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 3 du règlement grand-ducal du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat se pose la question tant de l'agrément que de la limitation de sa durée de validité. Les responsables du Ministère font ici savoir que les durées de validité de ces agréments ministériels, applicables depuis l'an 2000, n'ont pas été remises en question depuis (notamment par le secteur), de sorte qu'il n'y a pas lieu d'opérer de changements à cet égard.

Le Conseil d'Etat estime qu'il est superfétatoire de faire une distinction entre « maîtres-instructeurs salariés » et « compagnons-instructeurs ». Il est d'avis qu'il suffit d'évoquer l'hypothèse de l'instructeur ayant conclu un contrat de travail avec un employeur répondant aux conditions du point précédent. La nécessité du troisième point imposant à un artisan salarié de disposer d'un local et du matériel d'instruction est difficilement compréhensible faute d'explications afférentes. Le Conseil d'Etat estime qu'il appartient à l'employeur, exploitant de l'auto-école, d'y pourvoir. La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat dans ces propositions concernant la distinction faite entre « maîtres-instructeurs salariés » et « compagnons-instructeurs », d'une part, et les exigences en matière de local et de matériel d'instruction, d'autre part. Le texte est adapté en conséquence.

Pour le surplus, les autres observations formulées par le Conseil d'Etat à l'endroit du point 2, alinéa 2 valent également pour le point 3. Ici aussi, il est donné suite aux observations

formulées par le Conseil d'Etat. A noter notamment que le libellé du point c) est modifié afin d'y intégrer les exigences de critères d'honorabilité. Le point 3 se lira donc comme suit :

3. L'agrément des maîtres instructeurs salariés et des compagnons-instructeurs exerçant leur profession auprès d'un patron maître-instructeur indépendant a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession d'e maître-instructeur salarié ou de compagnon-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;

b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école métier d'instructeur;

• disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal ;

c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant :

- une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,
- une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière ;

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 4 du règlement grand-ducal du 8 août 2000 précité. Il est en outre ajouté une disposition prévoyant un allègement des conditions de délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur de la conduite automobile. En effet, selon les dispositions actuellement en vigueur, la délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur est subordonnée à l'existence d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers. Conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle, la période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus, est limitée du 16 juillet au 1^{er} novembre d'une année scolaire. Il s'est avéré qu'en pratique, ces dispositions posent problème aux auto-écoles en ce sens qu'elles se trouvent dans l'impossibilité d'engager des apprentis au cours d'une année scolaire alors que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur requis, ne saura être délivré sur base d'un contrat d'apprentissage, le tout en présence d'une demande accrue de candidats au permis de conduire à laquelle il est difficile de répondre dans ces conditions. En conséquence, et pour tenir compte des particularités de la profession d'instructeur de la conduite automobile, il est proposé de compléter le point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur peut également être délivré, à titre provisoire, en présence d'un contrat de travail à durée déterminée. La validité de l'agrément provisoire prendra toutefois fin à la prochaine échéance à partir de laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être délivrés, conformément à la législation en vigueur.

Les alinéas 1^{er} et 2 soulèvent les mêmes observations que le point 3 de la part du Conseil d'Etat, qui exige que les modifications qu'il a demandées en relation avec ce point 3 soient également retenues à l'endroit sous rubrique. L'alinéa 2 du point 4 qui est nouveau par rapport aux normes réglementaires actuellement en vigueur ne donne pas lieu à observation de sa part.

Le Conseil d'Etat est suivi dans ses propositions et le point 4 se lira donc comme suit :

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies :

- a) être titulaire du permis de conduire «*apprenti-instructeur*», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant** agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage ;
- c) justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- d) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant :**
 - **une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,**
 - **une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière ;**

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

*Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant**, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.*

Point 5 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 5 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, tout en précisant que l'agrément doit le cas échéant être restitué au ministre. Le Conseil d'Etat constate que les dispositions du point 5 sont fonction de la solution que le législateur entendra retenir en vue d'assurer la conformité du projet de loi sous rubrique avec la directive 2006/123/CE. En attendant d'être saisi des amendements afférents, le Conseil d'Etat réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Point 6 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 6 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000. Cette disposition n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que, dans la mesure où aux points 2, 3, et 4, les catégories du permis de conduire « instructeurs » détenues respectivement par le maître-instructeur indépendant, l'instructeur salarié ou l'apprenti-instructeur sont spécifiées, l'alinéa 1^{er} du point 7 est superfétatoire. Les membres de la Commission décident de ne pas suivre cette remarque du Conseil d'Etat pour les raisons évoquées à l'endroit du point 2 ci-avant.

Quant à l'alinéa 2 du point 7, le Conseil d'Etat a beaucoup de mal à comprendre comment un instructeur peut assurer l'enseignement théorique en relation avec la formation préparatoire à une catégorie déterminée du permis de conduire qu'il ne détient pas lui-même. De deux choses l'une :

- ou bien l'apprentissage théorique porte de façon générale sur les mêmes matières et alors il n'y a pas lieu de différencier l'enseignement dispensé aux candidats selon la catégorie de permis de conduire à laquelle ils se préparent. Dans ces conditions, il ne fait pas de sens d'obliger les candidats ayant réussi l'épreuve théorique pour une catégorie déterminée du permis à suivre une nouvelle fois l'enseignement théorique lorsqu'ils souhaitent acquérir une catégorie additionnelle,
- ou bien des matières distinctes sont prévues dans le cadre de l'enseignement théorique préparant aux différentes catégories du permis de conduire, et alors il faut obliger les instructeurs à être eux-mêmes titulaires de la catégorie afférente du permis « instructeur » avant de pouvoir dispenser l'enseignement théorique en question.

Le Conseil d'Etat demande instamment de revoir les dispositions en question en vue d'en assurer un agencement logique par rapport à l'enseignement dispensé aux candidats au permis de conduire, en vue d'en garantir la qualité souhaitable dans l'intérêt de la sécurité routière. Les membres de la Commission décident de ne pas le suivre sur ce point. En effet, cette disposition a été introduite en 2009 (règlement grand-ducal du 26 mai 2009), suite à la demande de la Fédération des Maîtres Instructeurs de Candidats Conducteurs, pour tenir compte des besoins de la profession et de problèmes purement pratiques (manque d'instructeurs, liste d'attente longue avant de pouvoir passer le permis). Le législateur de l'époque a estimé que, contrairement à ce qui est le cas pour l'enseignement pratique pour le permis de conduire, l'enseignement théorique par un instructeur agréé, pouvant se prévaloir d'une certaine expérience en matière de législation routière, ne présuppose pas forcément la détention de la catégorie de permis de conduire instructeur en question.

L'alinéa 3 du point 7 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf pour ce qui est du renvoi au point 3. Comme précédemment, le Conseil d'Etat est suivi sur ce point et le texte se lira comme suit :

*L'agrément ministériel délivré aux **maîtres instructeurs salariés**, ~~aux compagnons-instructeurs~~ et aux « apprentis-instructeurs » ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le **patron** maître-instructeur **indépendant** dispose d'un agrément.*

Point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 tout en précisant que les candidats sont les candidats-conducteurs.

En ligne avec ce qui est proposé par le Conseil d'Etat à l'endroit des points 2, 3 et 4 de l'article sous rubrique, la commission parlementaire décide de remplacer le premier alinéa du point 8 par le libellé suivant :

*Le **patron** maître-instructeur **indépendant** est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.*

Le Conseil d'Etat est d'avis que les dispositions inscrites aux alinéas 2 et 3 du point 8 coulent de source et qu'il convient de les supprimer. Il estime en effet qu'une association de fait entre deux instructeurs indépendants n'enlève rien à leur responsabilité entrepreneuriale qui reste entière pour chacun des associés pris individuellement. L'évocation de ce cas de figure est dès lors superfétatoire, et pourrait conduire à une méprise sur les principes s'appliquant effectivement en matière de responsabilité de l'entreprise. Dans le cas d'une société constituée par plusieurs associés, la responsabilité d'une gestion conforme revient aux organes d'administration et de direction mis en place sur base des statuts de la société. Dans ce cas de figure, il convient tout au plus de préciser que le ou les dirigeants effectifs de la société doivent remplir les conditions du point 2, alinéa 2. La commission parlementaire fait siennes les remarques de la Haute Corporation et décide de supprimer les alinéas 2 et 3 du point 8.

Point 9 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 9 vise à transférer l'article 9 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 dans la loi modifiée du 14 février 1955 par un libellé nouveau qui, à part de reprendre la base juridique actuelle sur laquelle reposent les mesures administratives que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre à l'égard des titulaires et demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile, a pour objet d'arrêter les principes selon lesquels des décisions administratives de l'espèce peuvent être prises, tout en reléguant à un règlement d'exécution tant les modalités d'exécution de ces mesures ainsi que les procédures de notification de l'arrêté ministériel afférent aux personnes intéressées. Le point 9 prévoit également l'instauration d'une commission par le ministre ayant les Transports dans ses attributions qui sera chargée d'instruire le dossier des personnes concernées et d'émettre un avis motivé sur lequel le ministre fonde sa décision.

Les alinéas 1^{er} à 3 ainsi que l'alinéa 6 du point 9 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. Quant à l'alinéa 4, il estime que son contenu coule de source et qu'il y a lieu de le supprimer. La Commission fait sienne cette proposition.

Quant à l'alinéa 5, le Conseil d'Etat rappelle l'obligation de se conformer à la directive 2006/123/CE. Dans la mesure où dans les conditions exigées par le droit européen l'agrément sera maintenu, il est difficile au Conseil d'Etat de s'imaginer une hypothèse où les circonstances d'un retrait de l'agrément en justifieraient une suspension excédant 5 ans sans que la question d'un retrait définitif ne s'impose. Si par impossible il fallait maintenir une telle hypothèse, il serait plus logique de mettre en cause la validité du permis de conduire « instructeur » dont est titulaire la personne concernée. Qu'en est-il d'ailleurs de la validité de l'agrément en cas de cessation volontaire des fonctions pendant un laps de temps excédant 5 ans ? Le Conseil d'Etat estime qu'en tout état de cause il faudra éviter que la mesure prévue qui est de nature purement administrative ne soit pas énoncée comme une sanction.

Suite aux explications des responsables du Ministère, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas suivre la Haute Corporation dans ses préoccupations s'agissant des conditions à remplir par l'intéressé dont l'agrément ministériel lui serait restitué après une période de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de plus de 5 ans. En effet, cette disposition s'inscrit dans un souci de dispenser un apprentissage de qualité dans l'intérêt de la sécurité routière. Elle est à voir en relation et par analogie à celle prévue au point 5 qui prévoit les conditions de renouvellement de l'agrément ministériel en cas de cessation volontaire des fonctions d'instructeur excédant 5 ans. Conformément à l'appréciation du Conseil d'Etat, cette mesure n'est pas à considérer comme sanction mais comme procédure purement administrative en vue du renouvellement de l'agrément ministériel, à l'instar de ce qui est prévu à l'endroit du point 5 en cas de cessation volontaire de l'agrément au-delà d'une période de 5 ans.

Etant donné que la Commission décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat de transférer la disposition du point 11 dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 (voir ci-après), le point 9 doit être complété par une référence au paragraphe *3bis* nouveau. En effet, ladite disposition sert de base légale pour reléguer à un règlement grand-ducal les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire. Le non-respect des dispositions d'un tel règlement grand-ducal devrait également pouvoir faire l'objet d'une mesure administrative en matière d'agrément ministériel d'instructeur tel que prévu au point 9. Ainsi, l'alinéa 1^{er} du point 9 est amendé pour avoir la teneur suivante :

*Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe **ou du paragraphe 3bis** ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.*

Point 10 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 10 a pour but de reprendre dans la loi de 1955 les dispositions de l'actuel alinéa premier du paragraphe 2 de l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, selon lequel toute personne qui enseigne l'art de conduire un véhicule doit être titulaire du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ correspondant à la catégorie de véhicule servant à l'apprentissage ou à l'examen pratiques pour l'obtention du permis de conduire. Pour ce qui est des modalités d'obtention et de la validité de ce permis de conduire, il est renvoyé à un règlement grand-ducal, les dispositions en question restant inscrites dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de supprimer ce point : étant donné que la détention du permis de conduire « instructeur » s'avère une condition préalable à l'obtention de l'agrément dont question aux points 2, 3 et 4, le point 10 s'avère redondant par rapport à ces dispositions. La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point et renvoie à cet égard aux commentaires faits à l'endroit des points 2, 3 et 4 ci-avant. En effet, le point 10 diverge des dispositions faisant l'objet des points 2, 3 et 4 précités, en ce sens qu'il prescrit de façon explicite la détention, dans le chef de l'(apprenti-)instructeur, du permis de conduire (apprenti-)instructeur, valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage pratique ainsi qu'à l'examen pratique pour le permis de conduire.

Point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 11 renvoie à un règlement grand-ducal pour la détermination des prescriptions relatives à l'instruction préparatoire et à l'examen pour le permis de conduire, les dispositions en question restant inscrites dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que, si le point 11 vise, sans le dire, le permis de conduire « instructeur », il constitue une redite tant des points 2, 3 et 4 que du point 10. Dans ces conditions, il convient de le supprimer. S'il visait par contre l'instruction préparatoire au permis de conduire en général, la disposition aurait sa place dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955. La Commission du Développement durable suit la proposition de la Haute Corporation de supprimer le point 11 et de transférer cette disposition dans un nouveau paragraphe à part de l'article 2 de la loi du 14 février 1955.

Point 12 (initial) du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 (nouveau point 11)

Le point sous rubrique reprend l'actuel deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, avec la nuance de préciser qu'il s'agit en l'espèce d'instructeurs pour l'obtention du permis de conduire. Au regard des observations plus amplement développées dans le cadre des considérations générales, le Conseil d'Etat propose de reconsidérer le point 12 dans l'optique qu'il y a développée. Il est, sur ce point, renvoyé à l'échange de vues ci-dessus (sous « considérations générales du Conseil d'Etat »).

Article 3 (nouveau)

Comme suite à la proposition du Conseil d'Etat à l'endroit du point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, le projet de loi est complété par un nouvel article 3 libellé comme suit :

A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, un nouveau paragraphe 3bis est inséré après le paragraphe 3 avec le libellé suivant :

« Paragraphe 3bis

Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal. »

Article 3 initial

L'article sous rubrique a pour objet de compléter l'article 7 de la loi du 14 février 1955, en sanctionnant les infractions aux dispositions projetées du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 par des peines de police. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. *A l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :*

« Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 2 paragraphes 3, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros. »

Le Conseil d'Etat note que l'approche retenue par les auteurs du projet de loi s'écarte de façon sensible de celle retenue dans la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales dont le paragraphe 3 de l'article 39 punit, entre autres, comme délit le fait de s'établir au Luxembourg pour y exercer une activité artisanale sans avoir au préalable obtenu

l'autorisation d'établissement et dont le paragraphe 4 prévoit la fermeture de l'établissement concerné en cas d'exploitation non autorisée. Le Conseil d'Etat plaide pour un alignement des sanctions pénales prévues à l'article sous rubrique aux peines précitées pour ce qui est des instructeurs indépendants. Quant au fait d'employer du personnel non qualifié à l'enseignement de l'art de conduire ou d'avoir recours à du matériel d'instruction non conforme, les infractions en question devraient aux yeux du Conseil d'Etat être sanctionnées également comme délits, bien qu'il puisse concevoir dans ce cas de figure des sanctions moins sévères que celles rappelées ci-avant de la loi du 2 septembre 2011. En tout état de cause, un alignement logique entre les deux séries de dispositions pénales s'avère de mise.

Les membres de la Commission du Développement durable décident de suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de qualifier comme délits les infractions aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 2 et les dispositions afférentes sont inscrites à ce même paragraphe sous un point 12 nouveau et non pas, comme prévu au projet de loi initial, à l'article 7 de la loi du 14 février 1955. Il en va de même de la fermeture d'établissement. L'article 3 du projet de loi est donc supprimé en conséquence et le nouveau point 12 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit :

12. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement, ceux qui :

- **exercent la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe**
- **mettent, en tant que maître-instructeur indépendant, à disposition du matériel d'instruction non conforme aux dispositions du présent paragraphe**
- **emploient du personnel pour enseigner l'art de conduire qui ne sont pas titulaires de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe**
- **exercent la profession d'instructeur salarié ou d'apprenti-instructeur sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe.**

En cas d'exercice de la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire d'un agrément ministériel valable, la fermeture de l'établissement est prononcée conformément aux dispositions prévues aux articles 39 à 41 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Article 4

L'article 4 est libellé comme suit :

Art. 4. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Conseil d'Etat rappelle que la formule de la promulgation d'une loi est réservée en vertu de l'article 34 de la Constitution au Grand-Duc. Il demande donc, sous peine d'opposition formelle, d'en faire abstraction. La Commission du Développement durable décide de supprimer l'article 4.

*

Les amendements au projet de loi seront finalisés au cours d'une prochaine réunion, puis envoyés pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

4. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de

violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ; modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation ; modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

Ce point n'a pas été abordé

5. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 10 décembre 2014.

Luxembourg, le 10 décembre 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Projet de loi 6493

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

*Présentation à la Commission du
Développement durable – 3 décembre 2014*



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

Objet du PL 6493

1) Créer une **base légale** pour

- l'accès à la profession d'instructeur d'auto-école et
- l'exercice de cette activité

Actuellement : matière réglée par le RGD du 8 août 2000

Avis CE 49.620 du 3 juillet 2012 – modification du RGD du 8 août 2000:

- ✓ Art. 11(6) / Constitution: conditions et modalités d'accès à la profession d'instructeurs -> Loi
- ✓ Art. 32(3) / Constitution: mesures d'exécution -> RGD
mais finalité/conditions/modalités -> Loi

D'où PL 6493 : Transfert des dispositions pertinentes du RGD -> Loi

Objet du PL 6493

2) Tenir compte des **particularités de la profession de l'instructeur**

Aujourd'hui: délivrance d'un agrément ministériel d'apprenti-instructeur, à condition : **contrat d'apprentissage**

Loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle: conclusion d'un contrat d'apprentissage seulement du **16 juillet au 1^{er} novembre**

Problème: impossibilité d'engager des apprentis en dehors de cette période, le tout en présence d'une demande accrue de candidats au permis de conduire

Objet du PL 6493

D'où PL 6493 propose:

Introduction de la possibilité de délivrer un **agrément provisoire** d'apprenti-instructeur

- sur base d'un **contrat de travail à durée déterminée**
- valable jusqu'à la prochaine période dans laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus

Objet du PL 6493

3) Arrêter les principes selon lesquels des **mesures administratives peuvent être prises** à l'encontre des titulaires et demandeurs d'un agrément et

Instaurer une commission

- instruire le dossier des personnes concernées
- émettre un avis motivé sur lequel le ministre fonde sa décision

4) Redresser certaines **imperfections textuelles**

Avis du Conseil d'Etat 49,939 (12 mars 2013)

Les 3 oppositions formelles:

- 1. Défaut d'explications au regard de la « directive Services »**
 - ✓ régime d'autorisation
 - ✓ autorisation limitée dans le temps
 - ✓ pas d'autorisation tacite

Justifications:

- Raison impérieuse d'intérêt général (sécurité routière)
 - ⇒ assurer un apprentissage de qualité pour avoir un « bon » conducteur
- D'où : instructeur bien formé et matériel d'instruction approprié

Avis du Conseil d'Etat 49.939 (12 mars 2013)

- Toute personne qui remplit les conditions peut se voir délivrer un agrément ministériel d'instructeur
⇒ pas d'entrave à la liberté d'établissement
- Vérification régulière pour garantir qualité continue et professionnalisme de l'instructeur
⇒ agrément limité dans le temps
- Apprentissage par instructeur mal formé = conducteur mal formé !
⇒ contrôle *a posteriori* inapproprié et pas d'autorisation tacite

Avis du Conseil d'Etat 49.939 (12 mars 2013)

2. Obligation de disposer d'un local et du matériel

= condition d'accès à la profession d'instructeur

⇒ simple renvoi à RGD pour en définir les éléments = insuffisant (art. 32(3)/Constitution)

Proposition: suivre le Conseil d'Etat

- prévoir finalité et conditions de ces éléments dans PL
- reléguer le détail à un RGD

3. Supprimer la formule de promulgation

⇒ promulgation réservée au GD (art. 34/Constitution)

Proposition: suivre le Conseil d'Etat

MERCI!



06



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 février 2014

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 29 janvier 2014
2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
3. 6517 Projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
4. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
5. 6579 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
 - 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
 - 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur

6. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
7. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation des projets, suivie d'un échange de vues
8. 6634 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure 2013
- Rapporteur : Monsieur Marco Schank
- Elaboration d'une prise de position de la commission
9. Divers

*

Présents : Mme Anne Brasseur (remplaçant M. Gilles Baum), M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Marc Lies), M. Marco Schank, M. Justin Turpel

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 29 janvier 2014

Ce point n'a pas été abordé.

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

Monsieur Max Hahn est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6517 Projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

Monsieur George Engel est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Madame Josée Lorsché est nommé Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

5. 6579 Projet de loi
1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Monsieur Gilles Baum est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

6. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Roger Negri est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

7. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du débat. Elle rappelle qu'afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a mis en place, en date du 20 avril 2009, une nouvelle

procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 10 millions d'euros.

Conformément à cette nouvelle procédure, la Commission du Développement durable examine la liste des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés en vue de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds d'investissement :

1) Projets du Fonds d'investissements publics scolaires et du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Un responsable de l'Administration des bâtiments publics présente les différents projets, qui sont détaillés de manière exhaustive en annexe 1 du présent procès-verbal :

Rénovation du Lycée classique de Diekirch, annexe de Mersch

Il est ici précisé que les bâtiments construits en 2000 sont encore dans un état acceptable n'exigeant pas de rénovation lourde. Pour ce qui est des bâtiments datant des années '60, les études à réaliser devront diagnostiquer précisément les travaux à réaliser. Il semblerait cependant que les bâtiments ne présentent pas tous un état de vétusté nécessitant une complète démolition, mais qu'ils devront plutôt subir une rénovation lourde, abstraction faite des ailes des salles de classe et de l'internat dont l'état semble plus critique. Les travaux à prévoir devraient en outre permettre une légère augmentation de la capacité d'accueil (quelque 200 lycéens supplémentaires devraient pouvoir être accueillis dans le lycée).

Suite à une question afférente, il est procédé à un bref échange de vues relatif aux différents standards énergétiques appliqués à la construction ou à la rénovation des bâtiments publics. D'une manière générale, le terme « passif » utilisé pour les bâtiments d'habitation n'est pas applicable aux bâtiments dits fonctionnels et il y a lieu d'effectuer des calculs plus complexes dans le cadre des certificats de performance énergétique qui sont à établir pour ce type de bâtiments et qui déterminent des classes d'efficacité. Il faut aussi tenir compte, lors du développement des projets, d'autres facteurs importants tels, à titre d'exemple, le confort de l'utilisateur, impliquant par la force des choses des compromis. Pour ce qui est de la rénovation des bâtiments publics existants, l'assainissement énergétique s'opère principalement par le biais d'une amélioration de l'enveloppe extérieure du bâtiment, dont des isolations thermiques performantes des toitures, des façades et des fenêtres à bon coefficient d'isolation thermique.

Démolition et remplacement de l'aile 3000 du Lycée technique Michel Lucius à Luxembourg

La présentation de ce projet ne soulève aucun commentaire.

Rénovation du Lycée Michel Rodange à Luxembourg

Il s'agit ici de procéder à un assainissement énergétique et à une rénovation fonctionnelle.

En ce qui concerne le calendrier des rénovations, le scénario idéal serait d'entamer les travaux dès la fin des travaux de réaménagement de l'Athénée, de telle sorte que les lycéens puissent profiter de la structure d'accueil temporaire construite en 2012 et actuellement utilisée par les lycéens fréquentant l'Athénée.

Construction d'un Lycée technique pour professions de santé à Strassen

L'implantation de ce projet se fera sur le terrain de l'ancien centre de Logopédie. Lorsque le nouveau bâtiment du centre de Logopédie, qui est actuellement en cours de construction,

sera achevé, les anciens bâtiments seront détruits et le terrain ainsi libéré servira pour la construction du nouveau Lycée technique pour professions de santé.

Le site de Bonnevoie a été abandonné, entre autres, car il était devenu trop exigü suite à la réforme de l'enseignement relative aux professions de santé et l'augmentation de la capacité d'accueil nécessaire qui en découle. En outre, il ne bénéficiait pas de l'avantage indéniable dont bénéficie le site de Strassen, à savoir les possibilités de synergies avec les autres structures de santé à proximité, telles que les possibilités de collaboration avec le Centre hospitalier de Luxembourg ou encore la réalisation d'une infrastructure de sport commune pour le LTPS et le Centre de Logopédie.

Suite à une question afférente, il est encore précisé que les trois centres de formation pour professions de santé (Bascharage, Luxembourg et Ettelbruck) seront maintenus.

Construction des infrastructures d'accueil et sportives destinées au Lycée technique pour professions de Santé et au Lycée technique d'Ettelbruck.

Ce projet concerne des infrastructures communes aux deux lycées. Suite à une question afférente, il est signalé que les terrains sur lesquels il est prévu de construire ces structures d'accueil appartiennent à l'Etat.

Il faut en outre savoir que le projet sous rubrique est étroitement lié à la réflexion que le Gouvernement est actuellement en train de mener afin de trouver une solution globale en ce qui concerne les établissements scolaires dans le nord du pays, et plus précisément en ce qui concerne le site sur lequel sera construit le nouveau Lycée technique agricole.

De façon plus générale, un membre de la Commission constate qu'au cours des dernières années, les gouvernements successifs ont concentré beaucoup de leurs efforts afin de rénover et d'assainir les bâtiments scolaires existants. Dans ce contexte, il demande qu'il soit mis à disposition de la Chambre des Députés un relevé des projets déjà réalisés et des projets encore à réaliser en la matière. Suite à cette demande, il est fait valoir que le Plan directeur sectoriel « Lycées », dont l'objet principal est d'évaluer le nombre d'élèves à prévoir par type de lycées et par région, d'analyser la capacité d'accueil des bâtiments existants et de définir les besoins futurs compte tenu de la demande estimée, sera réexaminé par le nouveau Gouvernement. La mise à jour du Plan directeur sectoriel permettra de donner suite à cette demande.

Construction de nouvelles structures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange

Le terrain d'implantation de ce projet se situe au centre de la ville de Pétange, à l'endroit où se trouvait auparavant le Lycée technique Mathias Adam. De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, cette localisation est idéale, car elle pourrait jouer un rôle important en tant qu'instrument d'intégration et de mixité sociale.

Suite à la présentation des projets de l'Administration des bâtiments publics et à la faveur du constat que la plupart des immeubles à rénover listés ci-dessus ont été construits dans les années 1960-1970, il est procédé à un bref échange de vues sur la présence éventuelle d'amiante dans ces bâtiments. Il est, dans ce contexte, rappelé que de façon générale la procédure de désamiantage est une procédure stricte régie notamment par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Un membre de la Commission est d'avis que la procédure devrait également se focaliser sur l'information à la population concernée par les dangers de l'amiante, ainsi que sur la prise en charge des conséquences sanitaires de l'exposition à l'amiante.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures remet également à la Commission du Développement durable un document relatif au suivi des projets d'infrastructure relevant de la compétence de l'Administration des bâtiments publics et approuvés par la Chambre des Députés depuis 2005, selon la nouvelle procédure législative relative à l'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure. Une liste de ces projets ainsi que leur état d'avancement est reprise en annexe 2 du présent procès-verbal.

2) Projet du Fonds des Routes

Réhabilitation de la piste « Runway 06-24 » de l'Aéroport de Luxembourg

La piste « Runway 06-24 », dont l'appellation à deux chiffres indique son orientation magnétique arrondie à la dizaine de degrés la plus proche, devra être totalement rénovée dans les prochaines années. Des études approfondies devront être réalisées afin d'étudier les modalités et l'échéancier de ces travaux de rénovation.

Pour rappel, un premier tronçon de cette piste, d'une longueur de 2 km, a été mis en fonction en 1946. En 1954, la piste a été rallongée de 850 mètres, puis en 1981, elle a une nouvelle fois été rallongée pour atteindre un total de 4 km. Il en ressort que la piste actuelle se compose de trois tronçons d'âge différent.

Déjà en 2008, des analyses réalisées par des bureaux d'études étrangers ont permis de conclure que des travaux devraient être entrepris à terme afin de renforcer la charge admissible de la piste et de remplacer sa structure. La mise en activités du nouvel avion 747-8F de Cargolux, plus lourd et plus pénalisant que les autres avions, n'a fait que confirmer le besoin de rénovation de la piste.

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

- les allégations sur l'état déplorable de la piste véhiculées par la presse nationale en décembre dernier sont fausses. Pour les détails exhaustifs concernant ce point, il est renvoyé à l'annexe 3 du présent procès-verbal (question parlementaire de Monsieur Gast Gibéryen et réponse subséquente de Monsieur le Ministre) ;
- les dimensions, longueur et largeur, d'une piste aérienne et sa résistance déterminent les modèles d'avions qui peuvent y opérer. La méthode ACN/PCN (*Aircraft Classification Number/Pavement classification number*) est un système international normalisé élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale permettant de juger de l'admissibilité de chaque aéronef en fonction de sa charge et de la résistance des chaussées ;
- l'Administration des ponts et chaussées est présente sur le site aéroportuaire et effectue plusieurs contrôles journaliers, préventifs et curatifs, afin de vérifier, d'une part, l'état du tarmac et, d'autre part, de contrôler l'éventuelle présence d'objets indésirables sur la piste ;
- les responsables du projet de rénovation de la piste veilleront à ce que l'impact de ces travaux sur le trafic aérien soit le plus faible possible. S'il n'est pas exclu que l'aéroport soit contraint de fermer pendant 2 à 3 jours, le chantier sera géré de telle sorte que les travaux se dérouleront en majeure partie pendant la nuit ;
- le fait que l'aéroport de Luxembourg soit une base aérienne de l'OTAN n'a eu aucune influence sur la décision de procéder à la rénovation de la piste ;

- le projet de réhabilitation de la piste « *Runway 06-24* » inclut également la rénovation du réseau de canalisation. Dans ce contexte, il est rappelé que la loi du 22 décembre 2004 sur la mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport autorise le Gouvernement à faire procéder aux travaux nécessaires à l'assainissement des eaux de l'aéroport afin d'assurer la gestion des eaux usées de l'aéroport, de permettre la protection des sources d'eau potable et d'adapter l'alimentation en eau potable au développement de l'enceinte aéroportuaire proprement dite. Il est notamment signalé qu'à ce jour, même si la totalité des travaux prévus dans cette loi de financement n'a pas encore été réalisée, la construction de deux bassins de rétention permettant une retenue contrôlée en cas de pollution accidentelle sur tarmac et piste est d'ores et déjà achevée ;
- par contre, le projet de réhabilitation de la piste ne prévoit pas de mesures antibruit.

*

Suite à plusieurs questions afférentes, il est encore précisé ce qui suit :

- la Route du Nord devrait être mise en service au printemps 2015. Sauf évènement fortuit, l'enveloppe budgétaire actuellement prévue devrait être suffisante ;
- le Gouvernement a l'intention de procéder dans les plus brefs délais à l'inventaire des centres intégrés pour personnes âgées existants à l'échelle nationale, ainsi que de leurs capacités d'accueil respectives et, le cas échéant, des besoins de rénovation. Suite à l'établissement de cette liste, un relevé des priorités de construction et de rénovation de ces centres sera établi ;
- une réunion ensemble avec les responsables des CFL sera organisée dans les meilleurs délais afin de discuter des projets en cours au niveau ferroviaire. Y sera également évoquée la problématique de la suppression des passages à niveaux.

8. 6634 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure 2013

Par courrier du 20 janvier 2014 relatif au débat d'orientation sur le rapport d'activité annuel de la Médiateure, la Commission du Développement durable a été invitée à communiquer une prise de position au sujet du rapport d'activité et des recommandations éventuelles la concernant à la Commission des Pétitions. Les membres de la Commission du Développement durable examinent ledit rapport d'activité et constatent avec satisfaction qu'ils n'ont été saisis d'aucun dossier relevant de leur domaine de compétence.

9. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 26 février 2014 à 10h30.

Luxembourg, le 19 février 2014

La secrétaire,

La Présidente,

Rachel Moris

Josée Lorsché

RENOVATION LYCEE CLASSIQUE DIEKIRCH – ANNEXE MERSCH

ETAT DES LIEUX:

Les bâtiments de Mersch sont rattachés au Lycée classique Diekirch depuis 1994. Aux anciens bâtiments datant des années soixante sont ajoutées trois nouvelles ailes construites en 2000 (hall sportif, ateliers, salles de classe, salles de science).

Les anciennes parties datant de 1967 présentent des signes de vétusté et ne correspondent plus aux standards actuels d'hygiène, de sécurité et de performance énergétique.

PROGRAMME:

rénovation d'après les critères suivants:

- les considérations et besoins didactiques, éducatives et administratives actuelles
- la réglementation de sécurité dans la fonction publique
- la réglementation grand-ducal concernant la performance énergétique des bâtiments
- les normes actuelles des installations techniques
- les directives de l'inspection sanitaire

VOLUME ET SURFACE:

- volume brut : 69'000 m³
- surface brut de plancher : 15'300 m²

BUDGET:

non défini



LYCEE TECHNIQUE MICHEL LUCIUS, BLOC 3000

IMPLANTATION: Implantation d'un nouveau bâtiment en remplacement d'une aile vétuste du Lycée technique Michel Lucius à Luxembourg-Limpertsberg.

CONCEPT:

- Démolition et remplacement de l'aile 3000 en fin de vie
- Les élèves pourront être délogés provisoirement dans l'aile 6000 (pavillons libérés pour la rentrée 2014 lors de la livraison du nouveau bâtiment 2000)

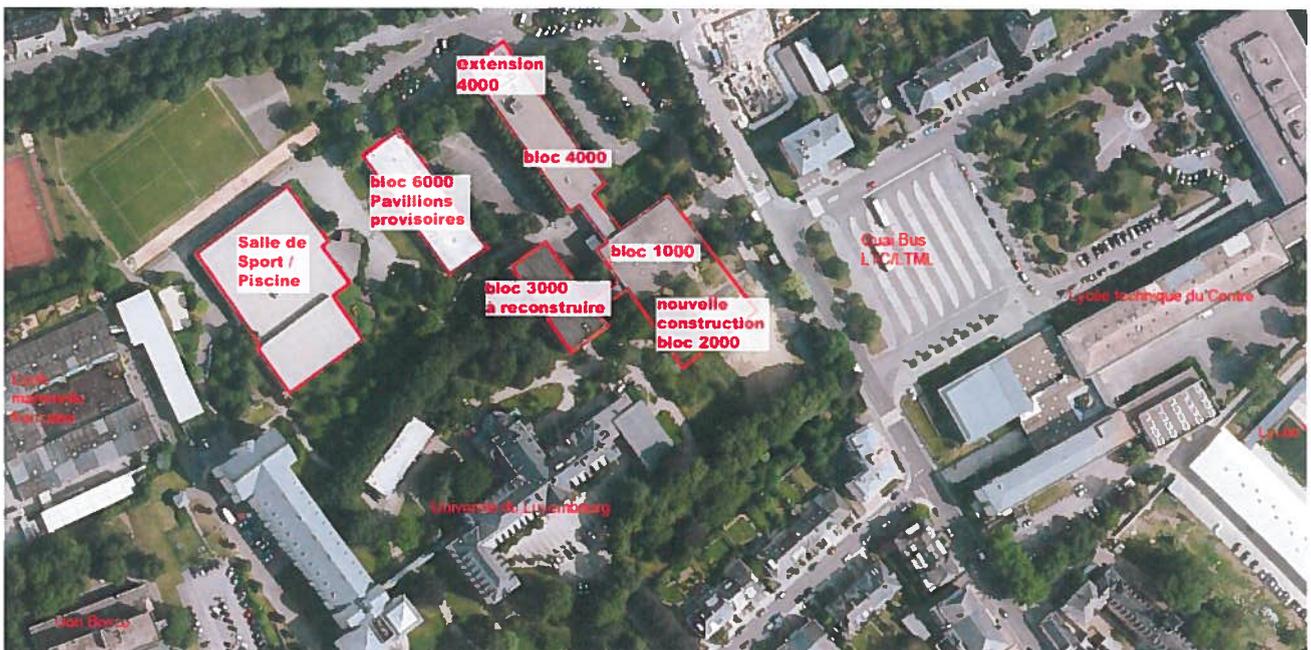
PROGRAMME:

- Remplacement du programme existant (14 salles de classes, 3 salles spéciales, bibliothèque, SPOS, médecine scolaire, infirmerie)
- Création de nouvelles surfaces due à l'augmentation du nombre d'élèves de 1'100 à 1'500:
 - 6 salles de classe, 2 ateliers, des locaux pour l'administration (bureaux, salles de réunion, cabinet médical scolaire, stockage), augmentation des surfaces de la structure d'accueil

VOLUME ET SURFACE:

- volume existant à remplacer: $\sim 9'500 \text{ m}^3$
- nouveau volume à construire: à définir
- aménagement extérieur: à définir

BUDGET: non défini



RENOVATION LYCEE MICHEL RODANGE A LUXEMBOURG

ETAT DES LIEUX: Les constructions datant des années soixante-dix présentent des signes de vétusté. Les installations techniques nécessitent une modernisation conséquente, de sorte qu'une rénovation de fond en comble s'avère nécessaire afin de se conformer aux normes et prescriptions en vigueur.

CONCEPT: La structure d'accueil temporaire achevée en 2012 sur le site du Campus Geesseknaepchen pourrait, après achèvement des travaux de réaménagement et assainissement de l'Athénée de Luxembourg, être utilisée pour le relogement temporaire du Lycée Michel Rodange pendant la durée des travaux de rénovation.

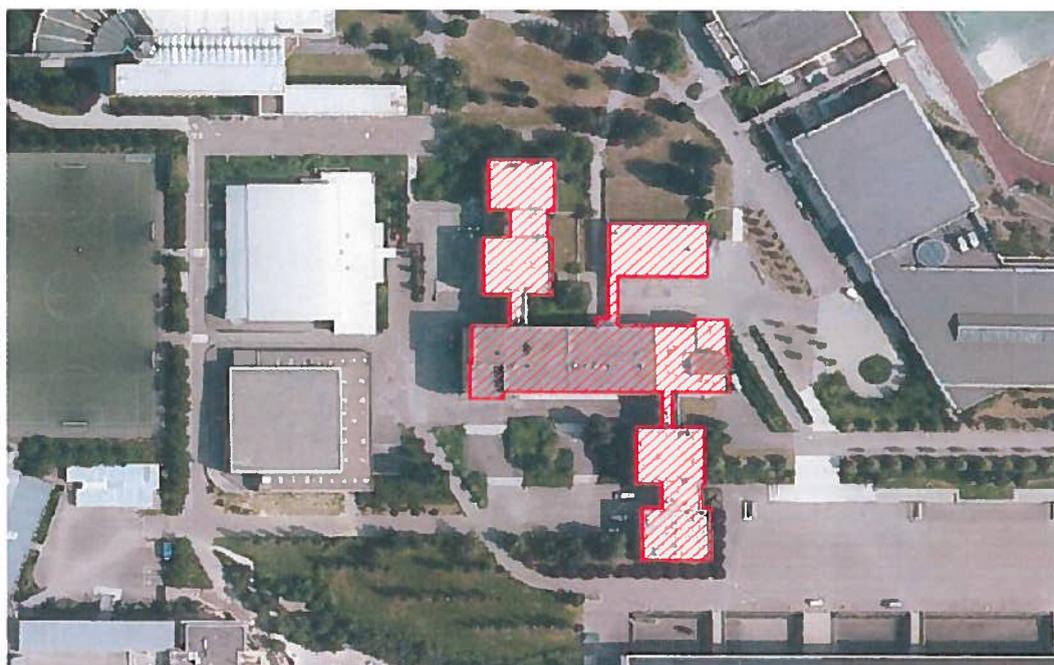
PROGRAMME: Rénovation d'après les critères suivants:

- les considérations et besoins didactiques, éducatives et administratives actuelles
- la réglementation de sécurité dans la fonction publique
- la réglementation grand-ducal concernant la performance énergétique des bâtiments
- les normes actuelles des installations techniques
- les directives de l'inspection sanitaire

VOLUME ET SURFACE:

- volume brut	:	~ 120'000 m ³
- surface brute	:	28'500 m ²

BUDGET: non défini



LYCEE TECHNIQUE POUR PROFESSIONS DE SANTE A STRASSEN

IMPLANTATION: Abandon du site de Luxembourg-Bonnevoie

L'implantation du nouveau projet est prévue sur le site du Val Saint-André à proximité du centre de Logopédie

- PROGRAMME:**
- lycée pour environ 1200 élèves
 - internat pour 50 élèves
 - hall de sport commun pour LTPS / Logopédie
 - aménagement extérieur à revoir pour l'ensemble du campus (accès piétons, bus, parking,...)
 - assainissement et démolition des bâtiments existants

VOLUME BRUT: +/- 180.000 m³

SURFACE BRUTE: +/- 35.000 m²

BUDGET: non défini

LEGENDE

- BÂTIMENTS DEMOLIS AVANT LE CHANTIER
- BÂTIMENTS DEMOLIS APRÈS LE CHANTIER
- BÂTIMENTS DE PLACES AVANT LE CHANTIER (INDICÉ À DÉFINIR)



LYCEE TECHNIQUE D'ETTELBRUCK ET LYCEE TECHNIQUE AGRICOLE A ETTELBRUCK: INFRASTRUCTURES PRIORITAIRES

DESCRIPTION:	Infrastructures d'accueil et sportives destinées aux Lycée technique pour professions de Santé et Lycée technique Ettelbruck
IMPLANTATION:	Site actuel des serres et ateliers du lycée technique agricole Surface approximative du terrain disponible: +/-1,9 ha (sans bâtiments LTA/LTPS)
PROGRAMME:	En attente du programme de construction définitif pour -un restaurant scolaire -un hall sportif à 3 unités
VOLUME ET SURFACE:	non défini
BUDGET:	non défini

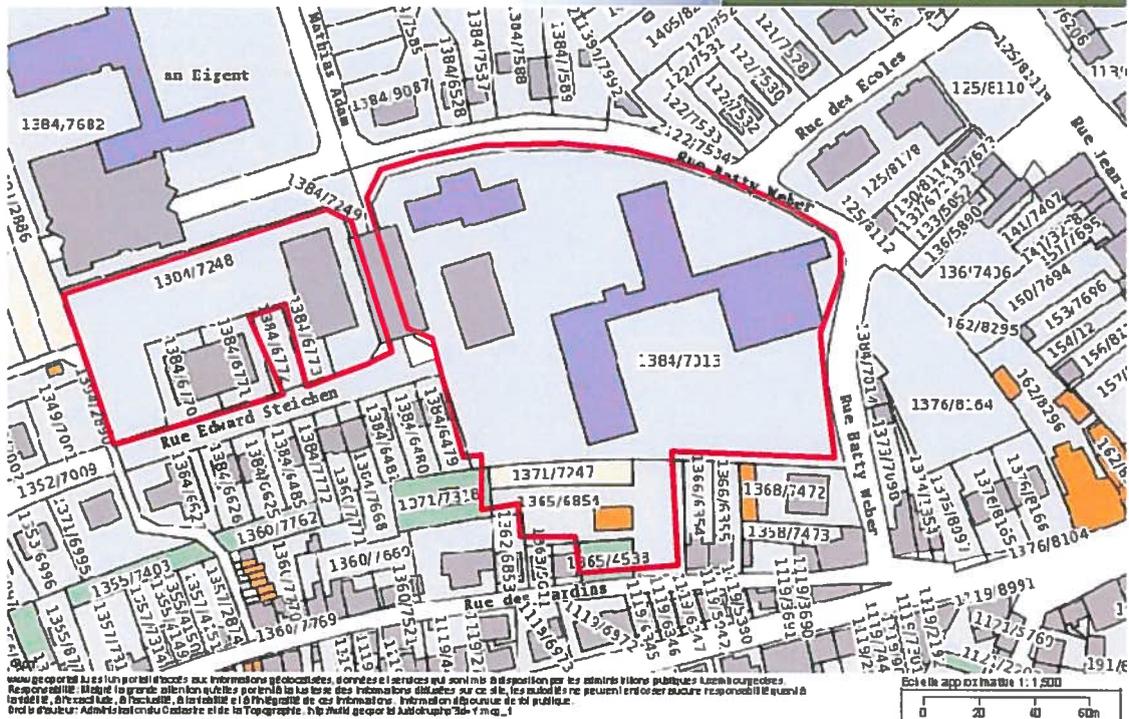


INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL POUR ENFANTS ET JEUNES - PÉTANGE

DESCRIPTION:	Construction de nouvelles structures pour accueillir des enfants et adolescents
IMPLANTATION:	Le terrain se situe en plein centre-ville de Pétange et a une superficie de 2.38 ha. Les bâtiments existants sur le site devront être démolis.
PROGRAMME:	<ol style="list-style-type: none">1) pouponnière nationale (60 enfants)2) centre thérapeutique (30 enfants)3) internat socio-familial (60 enfants et adolescents)4) 25 logements et foyer (24 lits) pour personnes en situation de handicap5) structure avec 4 logements pour parents en situation de handicap6) 40 logements pour familles nombreuses et pour jeunes adultes en situation financière difficile
VOLUME ET SURFACE:	non défini
BUDGET:	non défini

map.geoportail.lu
Le géoportail officiel du Grand-Duché de Luxembourg

ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE
Grand-Duché de Luxembourg



ANNEXE 2

Libellé du projet	Montant initial	Cout prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
2005				
Bâtiment Konrad Adenauer (extension pour le PE), Kirchberg	300'000'000	17'500'000 (part études)	Nouveaux dossiers de soumission en élaboration suite aux appels d'offres initiaux insatisfaisants. Travaux de gros-œuvre en cours, adjudication des travaux de façade, élaboration des soumissions des installations techniques et paracheèvement en cours.	Le PE a repris la maîtrise d'ouvrage à partir des études d'exécution du projet; suite aux problèmes d'adjudication le PE a demandé à l'état de conclure un partenariat renforcé.
Cour des Comptes des CE (2e extension)	non défini		Achèvement des travaux en octobre 2012. Mise en service du bâtiment.	inauguration mai 2013
Cour de Justice des CE (mise en conformité des bâtiments A,B et C)	non défini	/		voir 2007
Lycée Pôle Nord (Clervaux)	100'000'000	/		voir Lycée Clervaux, 2007
Lycée Pôle Sud	100'000'000	/		voir Lycée Differdange, 2007
Lycée Pôle Sud-Est	100'000'000	200'000 (PPP)	Terrain pour l'implantation se situe à Mondorf.	Acquisitions et reclassement en suspens.
Neie Lycée, Luxembourg-Verhorenkost	60'000'000	/		voir Neie Lycée Mersch, 2006
Transformation, assainissement et mise en conformité de l'Annexe Victor Hugo du Lycée Hubert Clément à Esch-sur-Alzette	8'200'000	8'200'000	Travaux achevés, décomptes et réceptions en cours	Inauguration le 7 mai 2013
Lycée technique du Centre: réaménagement et agrandissement	60'000'000			voir Lycée technique du Centre (réfectoire, sport), 2010
Rénovation Athénée	85'000'000	93'900'000	Travaux de gros-œuvre en cours, début des travaux de façades et d'installations techniques fin 2014	
Maison de soins Esch/Alzette	24'500'000	/	Etude de faisabilité par ABP	Dossier repris par Servior
2006				
Centre Marienthal	21'300'000	22'500'000	Travaux d'installations techniques en cours, début des travaux de menuiserie extérieure mi 2014	
Laboratoire de médecine vétérinaire et de médecine légale (2e phase)	40'000'000	49'000'000	Installation de chantier réalisée. Début des travaux de gros-œuvre mars 2014. Etudes d'exécution en cours.	Le programme présenté à la Chambre en 2006 prévoyait les laboratoires de la médecine vétérinaire et de la gestion de l'eau. Le programme actuel prévoit les laboratoires de la médecine vétérinaire, de la radioprotection, de la pathologie moléculaire et de la médecine légale.
Service incendie et sauvetage de l'Aéroport	non défini	/		Dossier repris par LuxAirtport.
Neie Lycée à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP: mise en service janvier 2012	
IEES (LTPE), bâtiment définitif à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP: mise en service janvier 2012	

SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

février 2014

Libellé du projet	Montant initial	Coût prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
Lycées Nordstad (LT, LS, CNFPC, SPORTS)	non défini	/		-Nordstad-M18 infrastructures sportives et lycée technique agricole: voir 2007 -CNFPC: voir 2008
2007				
Laboratoire pour l'ASTA et bureaux pour la Chambre de l'Agriculture	23 000 000	25'000'000	Programme, projet et implantation à revoir	
Dépôt des Ponts et Chaussées à Mersch	non défini	17'200'000	Début des travaux de gros-œuvre en automne 2014.	Dossiers de soumission finalisés. Procédure relative aux mesures de compensation des milieux naturels en cours.
Dépôt des Ponts et Chaussées à Echternach	non défini	6'500'000	Projet en suspens	
Mise en conformité des annexes A, B et C de la Cour de Justice de l'UE	non défini	5'500'000 (part études)	Déménagement de la cour en juillet 2013, levée des réserves et décomptes en cours.	La loi du 18/12/2009 prévoit un budget estimatif de 88'000'000.-.
Foyer Don Bosco	7'000'000	9'900'000	Debut chantier automne 2013, travaux de gros-œuvre en cours	
Lycée technique agricole à Gilsdorf	100'000'000	108'700'000	Projet voté le 27/03/2012; études d'exécution et procédures d'autorisation en cours.	Site d'implantation remis en question
Infrastructures sportives à Diekirch	non défini		Acquisition du complexe sportif pas finalisée; en attente de la confirmation de la faisabilité d'une extension (étude hydrologique de la commune en cours, résultats toujours en attente)	
Nordstad-Lycée	non défini		Etude d'implantation en cours de traitement par le Comité d'acquisition, la commune d'Erpeldange et le MEN.	
Lycée technique à Clervaux	non défini	78'500'000	Vote de la loi 30.01.2013, études d'exécution en cours.	En attente des autorisations commo-incommo et environnement.
Lycée plateau funiculaire à Differdange	non défini	69'000'000	Procédures d'acquisition des terrains en cours, APD en cours.	
2008				
Centre pénitentiaire Uerschterhaff	non défini	158'200'000	Projet de loi déposé. Elaboration des dossiers d'autorisation en cours.	Reclassement des terrains par la Commune en cours.
Les Rotondes: aménagement en espace culturel, 1ere phase	non défini	5'700'000	Le début des travaux est prévu pour début 2014.	
Bâtiment administratif - 11, rue Notre-Dame	3'750'000	4'000'000	Chantier terminé. Décomptes des travaux en cours.	
Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck	45'000'000	30'000'000	En attente de l'autorisation PAP pour débiter les travaux de démolition. Etudes d'exécution en cours.	Projet-pilote à énergie positive
CNFPC à Ettelbruck	non défini			Terrain d'implantation non défini; comité d'acquisition en prospection

SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

février 2014

Libellé du projet	Montant initial	Coût prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
Lycée Hubert Clément: réaménagement	35'000'000	49'800'000	Travaux de gros-œuvre en cours, début des travaux d'installation techniques prévu pour printemps 2014	
Centre d'Education différenciée à Esch/Alzette	11'110'000		Projet en suspens	
CIPA Bofferdange	non défini	20'000'000	Etude de faisabilité achevée, projet en suspens	
2009				
Modernisation des bâtiments existants de la caserne Herrenberg	non défini		projet en suspens	
Lycée technique de Bonnevoie - Extension et modernisation	non défini / PPP		Analyses et expertises préliminaires en cours	Le programme du Ministère de l'Education nationale prévoit également l'implantation d'un CNFPC Centre.
Ecole de la Deuxième Chance à Luxembourg	40'000'000	38'000'000	Etudes d'avant-projet sommaire achevées	Terrain d'implantation: modification du POS nécessaire; procédures en cours auprès de la Ville de Luxembourg; aucun nouvel élément.
Lycée technique des Arts et Métiers: cantine et sports	25'000'000	20'200'000	Les travaux de la phase 2: Parking et annexe ateliers sont en cours et seront terminés fin 2014.	Phase 1: Mise en service de la cantine rentrée 2013 et du hall sportif fin 2013.
Centre de Logopédie, nouvelle construction	20'000'000	26'300'000	Début des travaux de gros-œuvre en entreprise générale en septembre 2013.	
Athénée - Structure temporaire	32'000'000	29'000'000	Décompte en cours.	Mise en service septembre 2012
Lycée des sports à l'INS, Luxembourg (Sportlycée)	11'000'000	16'000'000 (avec hall sportif)	Réceptions et décomptes en cours (bâtiment scolaire)	Inauguration du Lycée le 22.02.2013 Etudes pour le hall de sport (2 unités) en cours.
Lycée technique pour Professions de Santé - Sud	non défini	/	/	voir 2011
Cour des Comptes, rue Monterey	7'500'000	9'100'000	Travaux de toiture, d'installations électriques, HVAC et sanitaires, faux-plafond, de façade et de menuiserie extérieure en cours	
Bâtiment Jean Monnet 2 pour la Commission européenne	non défini	10'000'000 (part études)	Suite aux concours international d'architecture, le groupement KSP Architekten (2e primé) a été retenu pour la phase conception du projet. APS en cours.	Budget global estimé à 430'000'000.-
2010				
Bâtiment administratif pour la Police à Verlorenkost	25'000'000	29'200'000	Travaux de gros œuvre et installation des techniques en cours.	
Bibliothèque nationale au Kirchberg	non défini	113'200'000	Vote de la loi mars 2013. Elaboration des dossiers de soumission en cours et début des travaux de terrassement prévu pour avril 2014	
Lycée technique du Centre (réfectoire, sports)	non défini	20'700'000	Etudes APD finalisées. Dossiers d'autorisations en cours d'élaboration.	
Lycée technique Michel Lucius: nouv. Const. sur Terrain bloc 2000	non défini	16'300'000	Travaux de parachèvement et d'installations techniques en cours	

SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES
février 2014

Libellé du projet	Montant initial		Coût prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
Uni Luxembourg-Limpertsberg, Max-Planck-Institut et bibliothèque Uni Luxembourg	non défini		33'600'000	En attente confirmation définitive du programme supplémentaire conc la bibliotheque.	
Lycée classique Echternach : transformation aile gendarmerie en salles de classe et nouveau hall des sports (phases 1-2)	non défini		18'000'000	Aile Gendarmerie: travaux de gros-œuvre en cours. Nouveau hall des sports: études APD en cours.	
HMC Capellen	non défini		28'300'000	Etudes APD achevées. Dossier PAP en élaboration.	
2011					
Lycée technique pour professions de santé - Sud à Bascharage	22'000'000		19'600'000	Finitions du bâtiment "Ferme" en cours. Travaux de gros-œuvre du bâtiment "Cito" en cours.	Mise en service prévue pour 2015.
Administration de la nature et des forêts Diekirch: nouveau bâtiment sur le site de l'ancien Hôtel du Midi	10'000'000		11'000'000	Travaux des installations techniques en cours.	Pose de la 1ère pierre le 14.12.2012, mise en service prévue pour début 2015.
2012					
CJ9 – 5° extension du Palais de la Cour de justice	151'800'000		9'000'000 (part études)	Etude préliminaire terminée, APS en cours.	
Palais de justice Diekirch: réaménagement/nouvelle construction	12'000'000		10'500'000	Etudes d'avant-projet sommaire en cours.	
Lycée Mondorf	non défini		non défini	Acquisition des terrains en suspens.	
Kraizberg Dudelange: mise en conformité Centre Emile Mayrisch	22'000'000		22'000'000	Etudes d'avant-projet sommaire en cours.	
Domaine thermal Mondorf, rénovation et mise en conformité	non défini		60'000'000	Procédure d'appel de candidature pour architectes et ingénieurs en cours.	

adr:ALTERNATIV DEMOKRATESCH
REFORMPARTEI

Groupe parlementaire

ANNEXE 3

CHAMBRE DES DÉPUTÉS Entrée le: 18 DEC. 2013 33
--

Här Mars DI Bartolomeo
 President vun der Deputéierterchamber
 19, Um Krautmaart,
 L-1728 Lëtzebuerg

Lëtzebuerg, den 18. Dezember 2013

Här President,

Sou wéi d'Chambersreglement et virgesäit, bieden echlech, dës parlamentaresch Fro un den Här Minister fir nohalteg Entwécklung an Infrastrukturen weiderzeleeden.

An engem Reportage op Tëlee Lëtzebuerg ginn op schro Mängel un der Piste vum Fluchhafen Findel higewisen. Dës kéinten eng Gefor besonnesch fir déi méi schwéier Fligere bedeuten.

Dowéinst wéilt ech dem Här Minister fir nohalteg Entwécklung an Infrastrukturen dës Froe stellen:

1. *Kann den Här Minister déi Mängel, déi am Reportage opgefouert goufen, bestätegen?*
2. *Wéi eng international Normë muss e Fluchhafen respektéieren, wat d'Piste, Taxiwayen a Parkplaze fir Fligere betrëfft? Ginn dës Normen um Findel respektéiert? Wéi eng Instanz kontrolléiert de Respekt vun dësen Normen?*
3. *Ass et richtig, datt de Ministère schonns zanter Joren, duerch verschidde Rapporten, iwwert Mängel um Fluchhafen informéiert ass? Wa jo, wéi eng konkret Schrëtt sinn ënnerholl ginn, fir déi Mängel ofzeschalten?*
4. *Wéi héich ass de Risiko am Ament anzeschätzen? Wien iwwerhëlt Verantwortung, wann duerch de schlechten Zoustand vun der Piste en Accident oder Schlämmes passéiert?*
5. *Wat ënnerhëlt d'Regierung fir déi Mängel esou séier wéi méiglech ze redresséieren? A wéi enger Zäitschinn gëtt de Fluchhafen nees an d'Rei gesat? Huet de Ministère schonn Zuelen, wat dës Aarbechte wäerte kaschten?*

Mat déiwem Respekt,



Gast Gibéryen

Deputéierten

**Äntwert vum Här Minister vun der Nohaltegkeet an den Infrastrukturen op
parlementaresch Fro N°33 vum 18. Dezember 2013 vum Här Députeierten
Gast Gibéryen**

Den honorablen Députeierten well gaer wëssen wei et mam Zoustand vun der Piste um Flughafen Findel gestallt ass.

Am Reportage vum 17. Dezember 2013 goufe verschidden Rapporten zitéiert, et koum en anonymen « Expert » zu Wuert an et goufe Biller vun engem auslännesche Flughafen gewisen, wou d 'Rieder vun engem Fliger ze gesi sinn, deen sech an den Tarmac agedréckt huet.

Am Reportage gëtt als Kommentar zu deene Biller dat heite gesot : « Am schlëmmste Fall kéint des [d'Piste] beim Passage vun enger schweierer Boeing 747 asacken, sou wi viru kuerzem um Flughafen vu Budapest ».

Aus Recherchen um Internet geet erfier, datt di Biller di hei gewise goufen, zu engem Incident gehéieren, wou e Fliger vum Rullfeld ob engem Taxiway ofkomm ass, an sech am Accôtement nieft der Pist (wat mat Tarmac befestegt war, awer net zu der Piste zielt) agedréckt huet. Déi Duerstellung passt net an de Kontext an d 'Ausso ass deemno och falsch.

Den « Expert » seet am Reportage ënner anerem, « Runway an Taxiway sinn gläichwäerteg an engem desolaten Zoustand ». Och déi Ausso ass ze relativéieren. An de leschte Joeren goufen am Optrag vu Ponts et Chaussées vun auslänneschen Experten méi detailléiert Étuden maache gelooss, déi bestätegen, datt net vun enger Gefor am operationelle Beräich ka geschwat ginn.

Et ass also ersichtlech, datt d 'Aussoen an Andréck, wéi de Reportage se vermëttelt huet, net kennen esou confirméiert ginn.

De lëtzebuurger internationale Flughafen, wéi och di aner zivil Flughäfen, baséiert sich ob d'Regelwierk vun der ICAO, der International Civil Aviation Association, an der och Lëtzebuerg Member ass, an notamment ob d'Annexe 14. D 'Publikatioun an d'Diffusioun vun den relevanten aeronautischen Informatiounen, wouzou och d'Tragfähigkeetsparameteren vun den Flugbetriebsfläche gehéieren, geschitt duerch den Organisme Belgocontrol.

An deene leschte Joeren si verschidden Étuden vun der ANA (Administration de la Navigation Aérienne) a vun der PCH (Administration des Ponts et Chaussées) beobtragt ginn, fir d'Drofähegkeet ze berechnen an d'Iwwerflächeschied vun der Pist ze iwwerpräiwen. Heibäi ass d'ACN/PCN- Method zur Uwendung komm, déi zanter 1981 international normaliséiert duerch d'ICAO ass an och an den europäeschen Länner applizéiert gëtt. Heibäi ass den ACN-Wert (Aircraft Classification Number) en Indicateur deen een gewëssene Fligertyp als Wierkung op eng Landepist huet, ofhängeg dovun op et Beton oder Schwaarzbelag ass. De PCN-Wert (Pavement Classification Number) dréckt d'Drofähegkeet vun enger Landepist aus. Falls den

PCN-Wert méi grouss ass ewéi den ACN Wert, dann kann den Fligertyp bedenkenlos landen. Den PCN Wert kann esouwuel empiréisch ewéi och rechneresch erméittelt ginn.

2008 ass die éischt Étudé vun der Ponts et Chaussées zesummen mam TÜV-Rheinland duerchgefouert ginn, an där d'Drofähegkeet vun der Pist fir di nächst Joerzénge iwwerpréift ginn ass. Et schléisst een doraus, dass opgrond vun dem existenten Opbau, d'Pist an deene nächsten Joeren sollt fräsch gemaach ginn, fir een neien, méi stabillen Ënnergrond ze bauen, deen déi Belaaschtungen laangfristeg besser an den Ënnergrond kann ofdroen.

Allerdéngs ass d'Piste scho méi al, an natierlech de Chargen an dem Wieder ausgesat, an bis d'Aarbechten realiséiert sinn, müssen deementspreechend méi Ennerhaltsaarbechten gemaach ginn, fir die méiglech Iwwerflächeschied an Deformatiounen a Grenzen ze halen. Dat ass vergläichbar mat enger normaler Strooss wou vill Camionen drop fueren. Bei héijen Belaaschtungen entstinn och do mat der Zäit Rëss an Spuerrillen, di musse gefléckt ginn. Um Flughafen ass awer keen Risiko, dass duerfir den Ënnergrond géif abrieche, an duerch d'Entretiensmesuren gëtt séchergestallt, datt de Fluchbetrieb conform zu de Spezifikatiounen kann fonctionnéieren.

Säit 2009 maachen d'Ponts et Chaussées an d'Fluchhafeverwaltung regelméisseg am Dag Kontrollen, fir eventuell Schied fréizäiteg feststellen, an duerch een neien Iwwerflächenbelag an der Nuecht erëm ze flécken. Esou kann een duerch regelméisseg Ennerhaltsaarbechten un der Landepist an un den Taxiwayen gréisser Ausbréch an Schied um Schwaarzelag vermeiden. Dëst ass allerdéngs keng laangfristeg Verbesserung vum Ënnergrond. Et sinn awer schonn an der Vergaangenheet verschidden Tronçonnen am Ënnergrond stabiliséiert ginn.

D'Ponts et Chaussées ass amgaangen mat verschidden internationalen Fachleit eng Grondsanéierung vun der Landepist ze plangen. Hei ass virgesinn, d'Landepist op deenen Plazen wou et noutwenneg ass, bis op den Ënnergrond erauszehuelen an erëm nei opzebauen. Well des Agrëff och een Afloss op den Fluchtrafik waerten hunn, gi gläichzäiteg och all d'Entwässerungsanlagen an d'Belichtungsinfrastrukturen nei geplangt an solle mat der Pistesanéierung realiséiert gin.

Ähnlech wéi ob aneren internationalen Flughäfen, an an enker Zesummenaarbecht mat der Flughafenverwaltung, ass virgesinn an deene nächste Joeren di verschidden Aarbechten ze programméieren an ze realiséieren. Dobei müssen di eenzel Schrett détailléiert geplangt ginn, fir d'Aviatioun sou wéineg wéi méiglech ze beeinträchtegen an de Fonctionnement vun de Pisten an aéronautischen Equipementer oprecht ze halen. Sou kann d'Landepist an hirer Tragfähigkeit verstärkt ginn. Natierlech ass och während der Zäit vun den Aarbechten di deeglech Kontrolle beizehaalen, an déi noutwenneg Ennerhaltsaarbechten um Flughafen gi garantéiert.



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 22 mai 2013 (10h30)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 mai 2013
2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
- Désignation d'un rapporteur
3. 6569 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)
- Désignation d'un rapporteur
4. 6572 Projet de loi
 - a. concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) No 649/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux
 - b. abrogeant la loi du 28 mai 2009 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 689/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux- Désignation d'un rapporteur
5. 6426 Projet de loi modifiant :
 - a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
 - b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz
- Désignation d'un nouveau rapporteur
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
6. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Ali Kaes
- Examen du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
7. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West
- Rapporteur: Monsieur Fernand Boden

- Continuation de l'examen du projet de loi

8. Présentation par Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures du deuxième plan d'action en matière de changement climatique
9. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Roland Schreiner

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

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

M. Georges Gehl, M. Henri Haine, M. Guy Heintz, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 mai 2013

Le projet de procès-verbal de la réunion du 8 mai 2013 est approuvé.

2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Monsieur Ali Kaes est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6569 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)

Monsieur Ali Kaes est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

- 4. 6572 Projet de loi**
a. concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) No 649/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux
b. abrogeant la loi du 28 mai 2009 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 689/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux

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

- 5. 6426 Projet de loi modifiant :**
a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

Après avoir désigné Monsieur Ali Kaes Rapporteur du projet de loi sous rubrique en remplacement de Monsieur Marc Spautz, les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Cet avis date du 22 mars 2013 et a été émis à la suite d'une série d'amendements parlementaires envoyée au Conseil d'Etat en date du 28 novembre 2012.

L'amendement 1 avait pour objet de modifier l'intitulé du projet de loi suite à l'inscription des sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics. Ce nouvel intitulé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

L'amendement 2 avait pour objet d'introduire, outre quelques adaptations mineures nécessaires aux articles 1^{er}, 2 et 9, un nouveau Chapitre III dans la loi précitée du 19 juin 2009 prévoyant les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière ainsi que les procédures y relatives, tel que préconisé par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 juillet 2012. Ainsi :

- le nouvel article 3 modifie l'article 1^{er} de la loi du 19 juin 2009 en vue d'adapter l'objet de la loi. Cette adaptation n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat ;
- le nouvel article 4 ajoute deux nouvelles définitions (« *titre de transport* » et « *opérateurs de transports publics* ») à l'article 2 de la loi du 19 juin 2009. Le Conseil d'Etat marque son accord avec la définition du titre de transport, mais il s'interroge sur la nécessité de définir le concept d'opérateurs de transports publics, alors que, dans le texte qu'il propose pour le nouvel article 11^{ter}, ce concept est omis. De l'avis des responsables gouvernementaux, la définition serait pourtant à maintenir étant donné que, dans le texte proposé par la Commission parlementaire, le concept d'opérateurs de transports publics est bel et bien prévu ;
- le nouvel article 5 adapte l'article 9 concernant les infractions pour tenir compte de l'article 11^{ter} qui sera introduit dans la loi du 19 juin 2009. Le Conseil d'Etat déclare ne pas comprendre la logique consistant à ajouter une référence à l'article 11^{ter} dans l'article 9 sur le constat des infractions pénales sans prévoir également cette référence dans l'article 8 qui détermine les infractions. Les responsables du Ministère ne suivent pas le

raisonnement du Conseil d'Etat et sont d'avis qu'il est impossible d'insérer une référence à l'article 11ter dans l'article 8 de la loi de 2009 qui dispose que : « *Sont punis d'une amende de 25 à 250 euros :*

- *le non-respect de l'interdiction prévue à l'article 5, paragraphe 3;*
- *le refus d'obtempérer à l'injonction de quitter le véhicule ou de s'éloigner des lieux faite par un agent de service conformément à l'article 5, paragraphe 1er, ou par un membre de la police grand-ducale ou par un agent de l'administration des douanes et accises conformément à l'article 5, paragraphe 2; ainsi que*
- *le refus d'exhiber une pièce d'identité. »*

De plus, le Conseil d'Etat ne comprend pas l'articulation du mécanisme de sanctions administratives prévu dans le nouvel article 11ter avec le régime de sanctions pénales prévu dans les articles 8 et 9. Il se demande si les auteurs de l'amendement entendent cumuler le régime des sanctions et rappelle qu'au regard de la règle du *non bis in idem*, la sanction pénale devrait exclure la sanction administrative. Dans ce contexte, il réserve sa position par rapport à la dispense du second vote constitutionnel. Ici encore, les responsables du Ministère déclarent ne pas suivre la logique du Conseil d'Etat et expliquent qu'aucun cas de *non bis in idem* ne se pose car l'amende prévue à l'article 8 punit le refus d'exhiber une pièce d'identité tandis que l'amende de l'article 11ter punit l'absence d'un titre de transport valable : deux faits différents susceptibles d'être punis par deux peines différentes.

Les membres de la commission parlementaire procèdent donc à un échange de vues sur la marche à suivre et se demandent s'il conviendrait plutôt de maintenir la référence à l'article 11ter ou de la supprimer. Si un intervenant exprime sa préférence pour le maintien de la référence à l'article 11ter, car il est d'avis que les contrôleurs ont un métier difficile et il craint que leur autorité ne soit dénigrée sans cette référence, les autres membres de la Commission sont plutôt d'avis qu'il conviendrait de la supprimer. En effet, dans la pratique, la situation sur le terrain sera strictement identique à celle qui existe actuellement : si, lors du contrôle des titres de transport, un client refuse d'exhiber une pièce d'identité au contrôleur, un officier et agent de police judiciaire ou un agent de l'ADA peut être appelé et contraindre le client à exhiber son identité. Ainsi, si la référence à l'article 11ter est supprimée, la seule différence est que le contrevenant se verra uniquement imposer une amende administrative (pour ne pas posséder de titre de transport valable) et non pas une amende pénale supplémentaire (pour avoir refusé de présenter sa carte d'identité au contrôleur). Il est finalement décidé de supprimer la référence à l'article 11ter dans l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 et donc de biffer l'article 5 du projet de loi, devenu superfétatoire ;

- le nouvel article 6 introduit un Chapitre III dans la loi du 19 juin 2009, composé des articles 11bis et 11ter, dont l'objet est la sanction des voyageurs en situation irrégulière et la procédure y relative.

Le Conseil d'Etat propose le texte suivant pour le Nouvel article 11bis de la loi du 19 juin 2009 :

Art. 11bis. *Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics. »*

La commission fait sienne cette proposition.

Pour ce qui est de l'article 11ter, la Commission du Développement durable a proposé le texte suivant :

Art. 11ter.- 1. *Tout usager des transports publics doit être muni d'un titre de transport, valable au début de son voyage, avant d'utiliser les services de transports publics.*

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport à l'agent de service, valable au début de son voyage, sans l'avoir prévenu, préalablement au contrôle, de son intention de régulariser sa situation, est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

2. L'agent de service qui constate qu'un usager qui ne dispose pas de titre de transport en vertu du paragraphe 1, est démuné de moyens de paiement ou qui refuse de payer, remplit un constat. Sur base de ce constat l'usager est sommé par écrit par l'opérateur de transport public concerné d'acquiescer le montant précité.

Si l'usager ne réagit pas à la première sommation endéans un mois, le rappel de paiement est augmenté d'une majoration de 25 euros.

3. Afin de pouvoir dresser le constat prévu au paragraphe 2, l'agent de service est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

4. Si l'usager a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce doit être remise par le détenteur à l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse :

- l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié ;
- l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale ;
- l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit ;
- l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne ;
- l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée ;
- l'utilisation d'un titre de transport acquis après le début du voyage.

Le Conseil d'Etat propose quant à lui le texte suivant :

Art. 11ter. 1. Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport.

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

Si l'usager présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.

2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'usager des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté.

Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.

4. Le rapport est transmis au ministre.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes :

- il estime que l'exigence d'un titre de transport valide au début du voyage est inutile. En effet, ce qui est déterminant, dans une optique de contrôle et de répression, est l'existence d'un titre au moment où l'agent effectue le contrôle. Par ailleurs, si certains opérateurs acceptent une régularisation en cours de voyage, il n'est pas logique, dans les cas où cette possibilité est prévue, de se référer au début du voyage. Les membres de la commission parlementaire sont au contraire d'avis que la référence au début du voyage a une justification importante et doit être gardée dans le texte. En effet, il s'agit du cas particulier des tickets sms : le client qui fait usage de ce type de ticket doit le valider dès son entrée dans le bus ou dans le train et non pas seulement au moment où il se rend compte qu'un contrôle de tickets est en train d'être fait. C'est notamment pour cette raison et parce qu'ils sont d'avis que la version de texte proposée par le Conseil d'Etat est extrêmement simplifiée et ne comporte pas assez de nuances, que les membres de la Commission décident de ne pas retenir le texte suggéré par la Haute

Corporation, mais de maintenir le texte qu'ils avaient établi initialement, quitte à y apporter quelques modifications pour suivre certaines remarques du Conseil d'Etat ;

- le Conseil d'Etat évoque le problème de l'imposition d'une amende administrative à un mineur et estime aléatoire d'envisager l'exécution d'une sanction administrative contre le mineur. Afin de régler ce problème, il propose d'ajouter à l'article 11^{ter} un paragraphe 5 ayant la teneur suivante :
« (5) Si l'usager des transports publics est un mineur d'âge, l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} ne s'applique pas. Le ministre peut adopter la décision visée à l'article 7, paragraphe 1^{er} selon la procédure y prévue. »
En effet, l'article 7, paragraphe 1^{er} donne au ministre le droit d'adopter une décision motivée interdisant l'accès aux moyens de transport public, en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an. Cette décision pourrait, selon les circonstances, être appliquée à l'encontre du mineur qui ne dispose pas de titre de transport valide.
De l'avis des membres de la Commission, la proposition du Conseil d'Etat n'est pas à suivre. En effet, la minorité n'est pas une cause d'irresponsabilité. L'article 1310 du Code civil exprime ce principe de manière claire qu'encore indirecte. La jurisprudence a dégagé l'âge à partir duquel le mineur avait le discernement nécessaire pour être conscient des implications de ses actes à l'âge de fréquenter l'école, c'est-à-dire six ou sept ans. D'ailleurs, une condamnation à l'égard du mineur est exécutoire sur ses propres biens, sauf insuffisance où le patrimoine des parents est alors en cause. En outre, l'affirmation que le mineur d'âge n'a pas de patrimoine ou à tout le moins n'en a pas la capacité d'exercice est incorrecte. Il est en effet admis en doctrine et en jurisprudence que le mineur dispose d'un patrimoine propre sur lequel il peut seul accomplir les actes de la vie courante ;
- aux yeux du Conseil d'Etat, le montant de 150 euros peut paraître élevé, d'autant plus qu'il n'est pas distingué selon la gravité du fait. La Haute Corporation pourrait concevoir que le taux de l'amende soit fixé à un niveau inférieur à 150 euros ; elle admet pourtant qu'une modulation du taux de l'amende en fonction des distances parcourues ou à parcourir est difficile à mettre en pratique et pose problème au regard du principe de la prévisibilité de l'amende. Les membres de la commission parlementaire sont d'avis qu'il faut une amende suffisamment élevée pour prévenir la fraude dans ce domaine. 150 euros paraît adapté en l'occurrence alors qu'une amende trop dérisoire n'aura pas l'effet souhaité ;
- en ce qui concerne le recouvrement des amendes, le Conseil d'Etat estime que les opérateurs de transports publics n'ont pas qualité pour agir, alors que la sanction administrative est un acte de puissance publique et ne relève pas des rapports contractuels entre transporteur et voyageur. Il propose donc que le recouvrement des amendes soit opéré de manière centralisée par application du droit commun des amendes en matière administrative, tel que prévu à l'article 27 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Les responsables du Ministère ne sont pas d'accord avec cette proposition. De leur avis, il est administrativement inimaginable que le Ministère prenne en charge le recouvrement des amendes. En effet, les seuls CFL ont actuellement un service de 4 employés à temps plein pour le traitement des dossiers en question. Suite à ces explications, les membres de la Commission rejoignent l'avis des responsables du Ministère et décident d'ignorer la remarque du Conseil d'Etat ;
- l'article 11^{ter} proposé par le Conseil d'Etat ne prévoit pas de règles spécifiques en cas de fraude ou d'usage de faux. Il faut savoir que les cas de figure visés au paragraphe 4, tel que proposé dans les amendements, sont susceptibles de constituer des faux au sens des articles 196 et suivants du Code pénal. Comme exposé ci-dessus, le cumul de sanctions administratives et pénales pose problème. Le Conseil d'Etat voit deux

solutions. Soit omettre toute référence au faux et s'en remettre à l'application du droit commun, soit prévoir une infraction particulière qui sera consacrée de préférence dans le Code pénal. En ce qui concerne le principe *non bis in idem* soulevé par le Conseil d'Etat, les membres de la commission parlementaire envisagent de supprimer le bout de phrase « *sans préjudice de poursuites pénales éventuelles* ». Ils décident cependant de réserver leur décision et d'éventuellement reformuler le paragraphe 4, afin d'opérer une nuance entre le fait de voyager sans ticket et celui de voyager avec un titre de transport falsifié ;

- suite à une question afférente, Monsieur le Ministre déclare ne pas savoir avec exactitude le montant annuel recouvert grâce aux amendes. En effet, comme discuté ci-dessus, le recouvrement n'est pas géré de manière centralisée. L'on sait cependant que quelque 5.000 dossiers sont gérés annuellement par les CFL. Si l'on estime qu'en moyenne, une amende permettra de recouvrer entre 25 et 30 euros, le montant recouvert par les CFL se situe donc entre 125 et 150.000 euros ;
- si ce chiffre de 5.000 dossiers peut paraître élevé, il faut cependant l'appréhender proportionnellement aux 25 millions de passagers qui empruntent les véhicules des CFL chaque année ;
- d'une manière générale, les contrôles sont moins fréquents dans les bus que dans les trains où ils ont lieu systématiquement. A cet égard, Monsieur le Ministre informe que le nombre de contrôles dans les bus sera prochainement augmenté, à la faveur d'un relèvement sensible du budget afférent.

*

L'examen des articles du projet de loi sera poursuivi au cours d'une prochaine réunion.

6. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

7. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West

Sur proposition de Monsieur le Président, les membres de la Commission décident d'examiner les projets de loi n°6493 et n°6532 au cours de la réunion qui aura lieu le 22 mai à 14h00.

8. Présentation par Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures du deuxième plan d'action en matière de changement climatique

Monsieur le Ministre délégué présente le nouveau plan d'action national en matière de protection du climat. Pour les détails exhaustifs de son exposé, il est prié de se référer aux deux documents joints en annexe du présent procès-verbal.

Le but de ce deuxième plan d'action est de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Luxembourg de 20% jusqu'en 2020. Le plan d'action se base sur six mesures prioritaires :

- les énergies renouvelables ;
- l'efficacité énergétique ;
- la mobilité ;
- la restructuration du système d'impôts ;
- la mise en œuvre d'instruments financiers plus efficaces et plus justes d'un point de vue social ;
- l'amélioration de l'information et de la communication.

Elaboré en tant que mise en œuvre du plan national pour un développement durable et en considération des résultats du Partenariat pour l'environnement et le climat, ce deuxième plan d'action national prend en compte la transversalité de la thématique « protection du climat » et s'appuie sur les plans d'action nationaux existants pour l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, actuellement en phase de révision, ainsi que sur le « paquet logement » et la stratégie globale pour une mobilité durable.

Les membres de la commission parlementaire conviennent de procéder à un échange de vues en la matière au cours d'une prochaine réunion.

Luxembourg, le 27 mai 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

2. Nationaler Aktionsplan Klimaschutz

22 Mai 2013

Aménagement & territoire
Environnement
Transports
Travaux publics

Pour
un développement
durable



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

Einführung

Im Jahr 2006 hat Luxemburg seinen 1. Nationalen Aktionsplan Klimaschutz vorgelegt und damit wichtige Weichen für einen wirksameren nationalen Klimaschutz gestellt. Die nationalen Emissionen, die 2005 ihren absoluten Höhepunkt hatten, sind seither zurückgegangen. Sie liegen aber weiter über dem Kyoto-Budget für das Land und über den Zielwerten, die innerhalb der EU für die Jahre 2013 bis 2020 vereinbart worden sind. Die nationale Klimapolitik steht daher weiterhin vor großen Herausforderungen – dies umso mehr, als mit weiterem wirtschaftlichem und demografischem Wachstum zu rechnen ist und die bedrohliche weltweite Emissionsentwicklung zu raschen Reaktionen bis 2020 zwingt: Bis dahin muss der globale Emissionshöhepunkt überschritten und die Wende eingeleitet sein.

Im Regierungsprogramm 2009 hat die Regierung daher schon einige Schwerpunkte angekündigt, die neben die bereits bestehenden und z.T. ebenfalls neu zu bearbeitenden Pläne und Programme treten sollen, um die nationalen Anstrengungen zur Emissionsminderung zu forcieren. Neben der Erarbeitung einer Klimaanpassungsstrategie und dem Abschluss eines Klimapakts mit den Gemeinden galt dabei das Hauptaugenmerk von vorneherein der Erstellung eines Zweiten Nationalen Aktionsplans zur CO₂-Minderung. Er steht im Mittelpunkt des aktiven Klimaschutzes und bezieht die Beiträge zur Emissionssenkung, die aus anderen Programmen und Beschlüssen stammen, mit ein – nicht zuletzt diejenigen aus dem Klimapakt mit den Gemeinden.

Seit 2006 haben sich nämlich die planerischen und programmatischen Rahmenbedingungen deutlich verändert. Klimaschutz ist immer stärker zu einer Querschnittsaufgabe geworden. Er ist in die Gesamtperspektive des Nachhaltigkeitsplans (PNDD) eingebunden, er schlägt sich in gesetzlichen Regelungen beispielsweise zum Wohnungsbau, zum Verkehr, zur Energiepolitik sowie in Maßnahmen anderer Bereiche nieder. Und er ist auch Gegenstand anderer Berichtspflichten und Planvorlagen, die den Zielen einer Drosselung des Energieverbrauchs und einer Absenkung der Emissionen dienen, so vor allem die Nationalen Aktionspläne zur Energieeffizienz und zur Förderung Erneuerbarer Energien. Diese sind z.T. parallel zum neuen Aktionsplan Klimaschutz zu überarbeiten. Im Laufe dieser Arbeitsprozesse kann es zu Änderungen in den internationalen Vorgaben, zu neuen Erkenntnissen bezüglich der technisch-wirtschaftlichen Potenziale und der politischen Handlungsspielräume kommen, die ihrerseits wiederum Anpassungen ermöglichen bzw. verlangen.

Der nationale Klimaschutz erschöpft sich daher nicht in der Vorlage des Zweiten Nationalen Aktionsplans. Er ist vielmehr ein dynamischer Prozess, in dem der hiermit vorgelegte neue Plan nicht mehr als einen Zwischenschritt und einen Teilaspekt verkörpert, zugleich aber auch klimarelevante Maßnahmen enthält, über die bereits in anderem Zusammenhang entschieden wurde. Immer wieder gilt es, neue Erkenntnisse zu berücksichtigen, ehrgeizigere Ziele zu setzen und weitergehende Maßnahmen vorzusehen, auch wenn gerade eine Planung zum Abschluss gekommen zu sein scheint. Die globalen Veränderungen und Krisen unserer Zeit verlangen uns auch eine neue Dynamik ab.

Wir werden uns alle gemeinsam – Politik wie Zivilgesellschaft – an diese neue Dynamik und die aus ihr folgenden Konsequenzen gewöhnen müssen. Die langfristige Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, und dazu gehört vor allem die Begrenzung der durch den Treibhausgaseneffekt ausgelösten Erderwärmung, stellt eine zentrale Herausforderung für uns alle dar. Sie zwingt uns, immer komplexere Abwägungen vorzunehmen und unsere Entscheidungen fortlaufend daraufhin zu

überprüfen, ob sie das erreichen, was wir uns von ihnen erhoffen, ob sie nicht nur unseren kurzfristigen Bedürfnissen, sondern auch den Ansprüchen kommender Generationen gerecht werden. Wir wissen: Die Art, wie wir leben und wohnen, produzieren und konsumieren sowie unsere Mobilität organisieren, muss sich nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand grundlegend ändern, wenn wir einen gefährlichen Klimawandel noch abwenden wollen. Wir wissen aber noch nicht, wie wir die notwendige Energiewende einleiten und die strukturellen Änderungen, die dafür notwendig werden, umsetzen können, ohne dass dies sich negativ auf andere Nachhaltigkeitsziele und auf unser Luxemburger Gesellschaftsmodell auswirkt.

Trotz langer Erfahrung mit wirtschaftlich-sozialen Konzertierungsprozessen in der Tripartite-Struktur stehen wir beim Nachhaltigkeitsmanagement vor einer neuen Herausforderung. Es gilt, auf einer sehr begrenzten Wissensbasis Entwicklung langfristig zu gestalten, dabei die Einhaltung der Umweltgrenzen zu gewährleisten und die Interessen künftiger Generationen „mitzudenken“, ohne kurzfristig Krisen heraufzubeschwören oder zu verstärken. Dazu müssen wir Neues ausprobieren.

Es reicht nämlich nicht aus, jetzt einzelne Maßnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen zu beschließen, die kurzfristig unsere Emissionsbilanz verbessern. Sie sind zweifellos notwendig, helfen uns allein aber nicht dabei, überkommene Strukturen zukunftsfähig zu machen. Wir müssen uns von lieb gewordenen Gewohnheiten in Politik und Gesellschaft trennen und die strukturellen Voraussetzungen dafür schaffen, dass wir dem immer schnelleren globalen Wandel gewachsen sind und in diesem Rahmen auch einen unserer Verantwortung und unseren Möglichkeiten entsprechenden Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Wir müssen die Strukturen für eine langfristige Wende schaffen: Infrastrukturen, Budgetstrukturen, Planungs- und Vollzugsstrukturen, Informations- und Kommunikationsstrukturen. Und wir müssen *jetzt* damit beginnen – die Nachhaltigkeitsherausforderungen lassen uns nicht beliebig viel Zeit.

Mit der Erarbeitung einer Nachhaltigkeitsstrategie, mit Aktionsplänen für Energieeffizienz und Erneuerbare Energien, einem Weißbuch zur Energiestrategie, mit dem *paquet logement*, mit den Arbeiten an räumlichen und sektoriellen Plänen und anderen Aktivitäten haben wir bereits wichtige Fortschritte erzielt. Von besonderer Bedeutung werden künftig Verbesserungen in der Governance werden. Dabei geht es nicht zuletzt darum, unsere Bürger stärker als dies bei den politischen Wahlen möglich ist, in den Planungs- und Willensbildungsprozess einzubeziehen, in dem über wichtige Weichenstellungen für die Zukunft unseres Landes diskutiert und verhandelt wird. Wir wollen von ihrem Wissen und von ihren Zukunftsvorstellungen profitieren, aber auch die gemeinsame Einsicht in Änderungsnotwendigkeiten und ihre Konsequenzen wecken. Erfolgreich werden wir die Nachhaltigkeitsprobleme mit ihren Zukunftschancen ohnehin nur bewältigen, wenn wir zu einem breiten gesellschaftlichen Konsens finden. Das setzt neue Plattformen und Kooperationsmechanismen im Sinne besserer Governance voraus. Die Grundlagen dafür können nur in einem offenen Diskurs zwischen Politik und Zivilgesellschaft gelegt werden.

Wir haben mit dem Partenariat für Umwelt und Klimaschutz, in dem die Regierung nicht nur mit Unternehmen und Gewerkschaften, sondern auch mit Umwelt- und Dritt-Welt-NGOs zusammenarbeitet, einen ersten Versuch in diese Richtung unternommen. Im Partenariat sind die strategischen Perspektiven für den Zweiten Nationalen Aktionsplan und einige der dahinter liegenden Grundsatzthemen erörtert und in Arbeitsgruppen instrumentell vertieft worden. Aus der gemeinsamen Arbeit, wenngleich nicht immer in vollem Konsens, sind wesentliche Teile dieses

Aktionsplans hervorgegangen; der Prozess ist in einem Synthesedokument und im paquet climat dokumentiert worden.

Einig waren wir uns im Partenariat darüber, dass die Klimakrise nur global überwunden werden kann, und das heißt, wenn alle Staaten in eine künftige Klimavereinbarung einbezogen werden. Auch Entwicklungs- und Schwellenländer müssen mitmachen – von den USA ganz zu schweigen. Aber – und auch das war Konsens im Partenariat: Luxemburg muss von seinem hohen Emissionssockel runter und sowohl in einer weltweiten Vereinbarung als auch im EU-Rahmen einen seiner Emissionsverantwortung und seinen Fähigkeiten entsprechenden Beitrag zum Klimaschutz übernehmen. Dabei sollen Maßnahmen, die im Inland zu endgültigen Emissionsminderungen führen, den Vorrang haben vor Maßnahmen, die nur zu einer Verlagerung der Emissionen führen und vor der Nutzung flexibler Mechanismen. Der Zweite Nationale Aktionsplan zur CO₂-Reduzierung ist ein weiterer Schritt auf diesem Wege – unsere gemeinsamen Anstrengungen werden aber weiter gehen müssen.

Die Erfahrungen mit dem Klimapartenariat haben uns bewogen, den partnerschaftlichen Austausch fortzusetzen und über eine institutionalisierte Form der Einbeziehung zivilgesellschaftlicher Gruppen und Interessen in die Prozesse zur Vorbereitung von Planungen und Entscheidungen von nachhaltigkeitspolitischer Bedeutung gemeinschaftlich nachzudenken. Auch insoweit werden wir den eingeschlagenen Weg fortsetzen, ohne damit an die politische Zuständigkeit und Verantwortung zu rühren. Ein Vorschlag zur Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004 über die Nachhaltigkeitsgremien mit dem Ziel der Schaffung einer nationalen Nachhaltigkeitskommission soll demnächst vorgelegt werden.

I. Klimaherausforderung und Verpflichtungen

1. Der internationale Rahmen

Das Weltklima ist bedroht. Der Klimawandel gefährdet die natürlichen Lebensgrundlagen künftiger Generationen und ruft bereits jetzt hohe Schäden in aller Welt hervor. Dem Kampf gegen Klimaveränderungen gebührt daher höchste Priorität.

Die internationale Staatengemeinschaft hat mit der Unterzeichnung der Klimarahmenkonvention in Rio einen völkerrechtlich verbindlichen Rahmen für den Umgang mit dieser Herausforderung geschaffen – dies ist nunmehr fast 20 Jahre her. Im Kyoto-Protokoll sind wichtige erste Schritte zur Konkretisierung verbindlicher Reduktionsziele für wichtige Treibhausgasemissionen zumindest für viele Industrieländer vereinbart worden – auch das liegt mittlerweile mehr als 15 Jahre zurück. Seither sind die Versuche, zu einem neuen und weiter reichenden globalen Abkommen mit dezidierten Vorgaben zu gelangen, weitgehend im Sande verlaufen.

Dabei hat sich in diesen 15 bis 20 Jahren die Gewissheit der Wissenschaftler verstärkt, dass die bisherigen Bemühungen völlig unzureichend sind und wir auf eine dramatische Erderwärmung mit unabsehbaren Folgen zusteuern. Es bleibt nur noch ein schmales Zeitfenster, um diese Entwicklung umzukehren und mit Hilfe von Innovation und echter Einsparung und vor allem mit dem Ausstieg aus der fossilen Energie die Klimafolgen auf ein noch erträgliches Maß zu begrenzen. Dieses gerade noch verträgliche Maß wird gegenwärtig mit einer Erwärmung von nicht mehr als 2 Grad Celsius gegenüber der vorindustriellen Periode gleichgesetzt. Nach langen Bemühungen ist dieses Ziel auf dem Klimagipfel in Cancun im Dezember 2010 zumindest in die UNO-Vereinbarungen aufgenommen worden. National haben wir uns auf dieses Ziel bereits in der Regierungserklärung von 2009 festgelegt. Es ist für uns die wichtigste Orientierungsmarke für unsere Klimaschutzanstrengungen.

Wissenschaftliche Abschätzungen (z.B. WBGU Deutschland) kommen inzwischen zu dem Ergebnis, dass das 2-Grad-Ziel mit einer mittleren Wahrscheinlichkeit nur noch realisiert werden kann, wenn innerhalb der kommenden 40 Jahre bis 2050 weltweit insgesamt nicht mehr als 750 Mrd. t CO₂e emittiert werden. Gegenwärtig liegen die Jahresemissionen nach den neuesten IEA-Angaben aber bei über 30 Mrd. t CO₂e. Ohne deutliche Senkungen würde das Globalbudget also nur noch für rund 25 Jahre reichen. Um den ärmeren Ländern überhaupt noch eine Entwicklungsperspektive zu eröffnen, müssten die Industrieländer ihre CO₂-Emissionen daher schon bis 2020 halbieren, wobei mindestens 35 % der Reduktion im eigenen Land und der Rest in Kooperation mit Entwicklungsländern stattfinden könnte. Und auch das IPCC sieht das 2-Grad-Ziel nur als erreichbar an, wenn der Höchststand der weltweiten Treibhausgasemissionen spätestens 2020 erreicht ist und die Emissionen global bis zum Jahr 2050 um mindestens 50% gegenüber dem Jahr 1990 gesenkt und danach weiter zurückgeführt werden. Dies hätte zur Folge, dass die Industrieländer ihre Emissionen bis 2050 drastisch um 80-95% vermindern müssen. Legt man die aktuellen Bevölkerungsvorausschätzungen zugrunde, müssten dann die weltweiten durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf und Jahr auf ungefähr 2 t CO₂e gesenkt werden.

Diesen Notwendigkeiten und Perspektiven zum Trotz haben sich die weltweiten Entwicklungen weiter verschlechtert:

- Der Energieverbrauch und die von ihm ausgehenden Treibhausgasemissionen sind weiter angestiegen. Die Zuwachsrate der Treibhausgas-Emissionen ist in den vergangenen 10 Jahren

sogar größer als in den pessimistischsten Zukunftsszenarien des Klimarates der Vereinten Nationen in den neunziger Jahren unterstellt; sie wuchsen mehr als drei Mal so stark wie in den 1990er Jahren. Sie nehmen auch pro Kopf zu, obgleich sie deutlich reduziert werden müssten.

- Das Abkoppeln unseres Wohlstands von der fossilen Energie ist nach wie vor nicht gelungen.
- Effizienzgewinne werden nicht in absolute Verbrauchs- und Emissionsminderungen umgesetzt, sondern vom Mengenwachstum aufgefressen.
- Fukushima mahnt uns, dass die Atomenergie keineswegs die ideale, billige und sichere Alternative ist.
- Der Ausbau erneuerbarer Energien macht weltweit viel zu geringe Fortschritte.
- Es zeigt sich immer mehr, dass auch nicht jede Form und jedes Ausmaß der regenerativen Energieerzeugung mit den Nachhaltigkeitsanforderungen vereinbar ist.

Trotz der im Dezember 2012 vereinbarten Fortführung des Kyoto-Protokolls - mit geringerer Beteiligung als in der 1. Verpflichtungsperiode – ist ein internationaler Durchbruch für ein neues Klimaschutzabkommen noch nicht in Sicht. Dabei brauchen wir dringend eine Vereinbarung, und zwar mit globaler Beteiligung, wie es die Klimarahmenkonvention vorsieht. Sie postuliert in Art. 3 u.a. die gemeinsame, aber unterschiedliche und den jeweiligen Fähigkeiten entsprechende Verantwortung von Industrie- und Entwicklungsländern für das Klimasystem zum Wohl heutiger und künftiger Generationen. Dabei sollen die entwickelten Länder bei der Bekämpfung der Klimaänderungen und ihrer nachteiligen Auswirkungen die Führung übernehmen. Auch fordert die Klimarahmenkonvention die Beachtung des Vorsorgegrundsatzes (Art. 3 Abs. 3) und räumt jedem Staat das Recht auf „sustainable development“ ein (Art. 3 Abs. 4).

Luxemburg ist in diesem Sinne weiterhin bereit, in den Verhandlungsprozessen eine Führungsrolle zu übernehmen und an einer gerechten Lastenverteilung mitzuwirken. Wie bisher sehen wir uns im Rahmen der EU und aller Industriestaaten in einer besonderen Verantwortung für den Schutz des Weltklimas und dafür, dass der notwendige Schutz nicht den Nachholbedarf an wirtschaftlicher Entwicklung in den armen Ländern unmöglich macht. Wir sind in der Gruppe der Industrieländer und der EU allein aber nicht in der Lage, das Problem zu meistern. Die heute in der Atmosphäre befindlichen Treibhausgase stammen zwar zu deutlich mehr als der Hälfte aus den Industrieländern. Aber bei den Emissionen, die neu hinzukommen, liegt der Anteil der Entwicklungsländer bereits jetzt bei 60% und wird bis zum Jahr 2030 auf knapp 70% steigen. Wenn wir gemeinsam das 2-Grad-Ziel einhalten wollen, muss es also einen verbindlichen Rahmen für alle Staaten geben – unabhängig davon, wie die Lastverteilung dafür im Einzelnen aussehen kann bzw. soll.

Bisher haben aber nur die EU und Australien, sieht man von Ländern wie Norwegen und der Schweiz einmal ab, eine verbindliche und quantifizierte Vorgabe für die Zeit bis 2020 formuliert: Im Fall eines internationalen Übereinkommens, wenn andere Industrieländer vergleichbare Anstrengungen unternehmen und große Schwellenländer angemessene Beiträge leisten, will die EU 30 %, ansonsten nach gegenwärtiger Vertragslage 20 % der Emissionen des Jahres 1990 einsparen. Luxemburg hat sowohl diese verbindliche Vorgabe unterstützt als sich auch bereit erklärt, jeweils hohe, seiner Verantwortung und seinen wirtschaftlichen Möglichkeiten entsprechende Lastenanteile bei der Gesamtaufteilung auf die Mitgliedstaaten zu übernehmen. Dies ist ein mittelfristiger Schritt, dem recht bald weitere international abgestimmte folgen müssen.

Die Einigkeit der Europäer beim Klimaschutz war und ist nämlich der Schlüssel zum Erfolg im internationalen Klimaschutz und im Werben für ein Globalabkommen. Deshalb bedauern wir zutiefst,

dass es im Rat der europäischen Umweltminister noch immer nicht zu einer gemeinsamen Schlussfolgerung mit einem klaren Bekenntnis zu der „Roadmap 2050“ der Kommission kam, die auch Luxemburg unterstützt. In ihrer „Roadmap“ schlägt die Kommission sogenannte „Meilensteine“ vor, die zwar noch keine verbindlichen Minderungsziele vorgeben, aber sukzessiv bis zum Erreichen des Langfristziels im Jahre 2050 umgesetzt werden sollen. Sie sieht alle zehn Jahre bis 2050 eine Minderung um weitere 20 Prozentpunkte im Vergleich zu 1990 vor.

2. Die nationalen Aufgaben

Luxemburg bekennt sich zum Geist und zum Auftrag der Klimarahmenkonvention, die den entwickelten Industrieländern eine besondere Verantwortung und den Führungsauftrag beim Schutz des Klimasystems übertragen hat. Für diesen Auftrag hat die Klimarahmenkonvention eine klare Perspektive entwickelt, die auch im Kyoto-Protokoll ihren Niederschlag gefunden hat. Allerdings ist es bis heute nicht gelungen, aus dieser Perspektive konkrete und sanktionsbewährte Handlungspflichten abzuleiten – sieht man einmal von den quantifizierten Selbstverpflichtungen einiger Staaten zur Emissionsminderung ab. Luxemburg gehört zu den Staaten, die im Kyoto-Protokoll unter den dort genannten Voraussetzungen und Rahmenbedingungen eine derartige Selbstverpflichtung übernommen haben.

2.1 Die Vorgaben der 1. Kyoto-Periode

Im Jahr 2012 endete die 1. Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls. Bis dahin galten für Luxemburg jene Regelungen, die in Kyoto allgemein vereinbart und dann im EU-Burden-Sharing für die einzelnen Mitgliedstaaten in einem internen Verhandlungsprozess festgesetzt wurden. Seiner internationalen Verantwortung bewusst hat Luxemburg im Kyoto-Protokoll als Annex B-Land – so wie alle EU-Mitgliedstaaten - die Verpflichtung unterzeichnet, die registrierten und zugerechneten Klimagasemissionen bis 2012 auf 92% der 1990er Werte zu begrenzen, bei Bedarf unter Einbeziehung flexibler Mechanismen.

Im EU-Verbund, der von der im Kyoto-Protokoll geschaffenen Möglichkeit einer „Bubble“ Gebrauch gemacht hat, hat Luxemburg dann in den internen Verhandlungen (Burden Sharing Agreement) eine Vorreiterrolle übernommen und einer Begrenzung auf 72% der Emissionen des Jahres 1990 zugestimmt. Das Land verfügt dadurch über ein eigenes Kontingent an Emissionsrechten in Höhe von 9,48 Mio. t CO₂e pro Jahr bzw. von 47,40 Mio. t CO₂e für die Gesamtperiode von 2008 bis 2012. Diese und alle weiteren nachstehend aufgeführten Mengenangaben zu den Emissionen beziehen sich auf die klimarelevanten Gase des Kyoto-Protokolls (CO₂, CH₄, N₂O und fluorierte Treibhausgase), nicht aber auf Treibhausgase, aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen, Forstwirtschaft (LULUCF in Englisch), sowie internationaler Flug- und Schiffsverkehr.

Selbst nach den Emissionsminderungen, die sich in den letzten Jahren trotz eines im internationalen Vergleich überdurchschnittlichen Wachstums bei der Bevölkerung und beim BIP einstellten, wird das Emissionsbudget nicht ausreichen, um die nationalen Emissionen in der Kyoto-Periode abzudecken. Die Differenz zwischen Ist-Emissionen und AAU-Budget muss durch Zukauf von internationalen Rechten auf dem Markt gedeckt werden. Dies sieht das Kyoto-Protokoll so vor, und es enthält auch keine verbindliche quantitative Begrenzung für die Nutzung flexibler Mechanismen. Zwar wird das mit ihnen ausgleichende Defizit deutlich hinter den im zweiten nationalen Allokationsplan (Juli 2006) eingeplanten 23,65 Millionen Tonnen für die Periode 2008-2012 zurückbleiben. Und somit konnten die damals auf rund 500 Millionen € veranschlagten Ausgaben dementsprechend auch

erheblich reduziert werden. So hat Luxemburg bisher rund 150 Millionen € kontraktiert, von denen aber bisher erst rund 100 Millionen € ausbezahlt werden mussten. Bisher beteiligt sich Luxemburg an 5 „Carbon Funds“ internationaler Finanzinstitute, hat 8 CDM-Transaktionen getätigt und schloss 2 „Green Investment Schemes“ (Estland, Litauen) ab.

Auch mit Hilfe neuer Maßnahmen im Zweiten Nationalen Aktionsplan werden wir ohne diese flexiblen Mechanismen nicht auskommen, zumal die Wirkungen neuer Maßnahmen nicht so kurzfristig eintreten können.

Zukäufe durch flexible Mechanismen sollten erst nach Abschätzung der nationalen Bilanz-Potenziale, der Bestimmung ihrer effektiven CO₂-Minderung und ihrer Realisierbarkeit im Bilanzzeitraum in Höhe der dann erwartungsgemäß nicht abgedeckten Budgetdefizite unter Beachtung der Notwendigkeit des rechtzeitigen Zugriffs auf flexible Mechanismen und der Beschaffungskosten vorgenommen werden.

Über die dabei anzuwendenden Kriterien gibt es unterschiedliche Auffassungen. Im Partenariat für Umwelt und Klimaschutz haben wir darüber einen Diskurs begonnen.

2.2 *Der neue Rahmen der EU von 2013 bis 2020*

Auf dem langen Weg bis 2050, auf dem insgesamt wesentlich stärkere Emissionsminderungen erreicht werden müssen, hält die EU bisher an dem Zwischenziel fest, bis 2020 die EU-Gesamtemissionen 20% unter das Niveau des Jahres 1990 zu drücken. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die EU für den Bereich der großen Energie- und Industrieanlagen, die im ETS (Emissionshandelssystem der EU) zusammengefasst sind, und für die übrigen Emissionssektoren nach 2013 unterschiedliche Spielregeln erlassen:

- ▶ Die Anlagen des *Emissionshandelssektors* werden ab 2013 *EU-weit einheitlich* behandelt und nach den gleichen Kriterien mit Emissionszuteilungen ausgestattet – keine 27 nationalen Allokationspläne mehr, sondern ein harmonisiertes europäisches Instrument! Das Emissionsbudget wird für alle diese Anlagen insgesamt im Jahr *2020 um 21% unter dem des Jahres 2005 liegen*. In diesem Rahmen können sich auch die Luxemburger ETS-Anlagen in Konkurrenz zu den Unternehmen in anderen Ländern entwickeln.
- ▶ Demgegenüber müssen die *übrigen Sektoren* (Verkehr, Haushalte, Gewerbe, Dienstleistungen und Landwirtschaft) bis 2020 ihre Emissionen EU-weit um 10% gegenüber 2005 mindern. Dafür sind die Mitgliedstaaten selbst verantwortlich. Allerdings werden die Emissionsminderungen ganz unterschiedlich auf die einzelnen Mitgliedstaaten aufgeteilt, die dann für die Umsetzung der Minderung selbst verantwortlich sind. Die europäische Kommission hat für dieses Effort Sharing als Hauptkriterium das Bruttoinlandprodukt – also nicht die jeweiligen Reduktionspotenziale, sondern ein wirtschaftliches Leistungsfähigkeitsmaß – als Basis genommen, um die nationalen Beiträge festzulegen. Es gibt Länder (praktisch alle neuen Mitgliedsländer, aber auch Portugal), deren Emissionen nach dem Verteilungsschlüssel sogar noch weiter zunehmen dürfen. Das Maximum gilt für Bulgarien mit + 20 %. Auf der anderen Seite gilt die höchste Emissionsreduktion für Dänemark und Irland und eben erneut – wie in der Kyoto-Periode - für Luxemburg. Mit -20 % im Vergleich zu 2005 wird Luxemburg auch in der ersten Phase der Nach-Kyoto-Periode die stärkste Minderung aller nationalen Emissionsbudgets zu verzeichnen haben. Und wir werden – wenn es denn zu einer international breiteren

Vereinbarung kommt – sicherlich einen noch größeren Beitrag im Rahmen unserer internationalen Verantwortung und unserer Fähigkeiten übernehmen müssen.

Nach den neuen EU-Regeln darf Luxemburg 2013 nicht mehr emittieren als im Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2010, einem Zeitraum, der erheblich von der Wirtschaftskrise beeinflusst war. Dieser provisorische Ausgangswert (noch nicht berücksichtigt sind weitere Änderungen welche sich aus Artikel 10 der Entscheidung Nr.406/2009/EG über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 ergeben) beträgt 9,74 Mio. t CO₂e. In den Folgejahren müssen die Emissionen dann linear gemindert werden, bis 2020 das Ziel-Niveau von 8,32 Mio. t CO₂e erreicht ist.

Somit werden wir nach den gegenwärtig vorliegenden Zahlen in unserem nationalen Budget für alle Emissionen, die nicht aus dem Emissionshandelssektor stammen, in den Jahren von 2013 bis 2020 über folgende Zuteilungen verfügen können (Angaben in Mio. t CO₂e):

	2005	2008	2009	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Emissionen Nicht-ETS	10,41	9,99	9,37	9,86								
	 $\bar{\emptyset} 9,74$											
Emissions-Budget					9,74	9,54	9,33	9,13	8,93	8,73	8,53	8,32

Die Zuteilungsrechte können zeitlich in gewissen Grenzen flexibel in Anspruch genommen werden. Auch kann die Gesamtmenge um **4%** der Nicht-ETS-Emissionen des Jahres 2005 durch CER und ERU aufgestockt werden, also um etwas mehr als 0,38 Mio. t CO₂e pro Jahr. Darüber hinaus ist man bei höheren eigenen Defiziten darauf angewiesen, dass andere Staaten ihre Aufstockungsoptionen und jährlichen Emissionszuweisungen nicht selbst nutzen und daher verkaufen wollen.

- Vorgaben für die Energieeffizienz und für den Einsatz Erneuerbarer Energien kommen hinzu. Zum einen soll Luxemburg den Anteil Erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch von 0,9 % in 2005 auf 11 % in 2020 erhöhen und dabei bis 2020 den Anteil von alternativen Kraftstoffen, vor allem Agrokraftstoffen am Benzin- und Dieselmotorkraftstoffverbrauch auf 10 % steigern. Zu bemerken sei hier, dass die Europäische Kommission im Oktober 2012 einen Richtlinienvorschlag vorgelegt hat, durch den die globalen Landnutzungsänderungen für die Herstellung von Biokraftstoffen begrenzt und die Klimaverträglichkeit der in der EU verwendeten Biokraftstoffe verbessert werden sollen. Dieser Vorschlag sieht unter anderem vor, die Einbeziehung der aus Nahrungsmittelpflanzen gewonnenen Biokraftstoffe bei der Erreichung des in der Richtlinie über erneuerbare Energien vorgesehenen Anteils der erneuerbaren Energien von 10 % auf 5 % zu begrenzen. Einige Mitgliedsstaaten, darunter Luxemburg, haben sich für ein Einbeziehen der sogenannten ILUC-Faktoren in die Berechnungen zu den Emissionsbilanzen der Biokraftstoffe ausgesprochen. Zum anderen soll zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2006/32/EG über Endenergieeffizienz und

Energiedienstleistungen die Effizienz der Endenergienutzung gesteigert werden. Dafür wurde im NEEAP ein nationaler Energieeinsparrichtwert von 9 % festgelegt, der in der Periode 2008 bis 2016 unter Einbezug von älteren Maßnahmen aus den Jahren von 1995 bis 2007, neueren Maßnahmen ab 2008 und geplanten Maßnahmen erreicht werden muss. Durch die im Jahre 2012 beschlossene Energieeffizienzrichtlinie sind neue bindende Maßnahmen für die Mitgliedstaaten festgelegt worden, die hauptsächlich den Bereich der öffentlichen Gebäude betreffen und die Einführung einer Einsparverpflichtung vorsehen. Die Umsetzung dieser Richtlinie wird wesentliche Veränderungen mit sich bringen und neben einer Verbesserung der Energieeffizienz auch eine Reduktion der CO₂-Emissionen zur Folge haben. Grundsätzlich unterstützen alle Verbesserungen der Energieeffizienz und des höheren Einsatzes erneuerbarer Energien unsere Klimaschutzanstrengungen. Nach den bisher vorliegenden Potenzialstudien werden sie bis 2020 allerdings nur einen relativ geringen Beitrag zur Entlastung der Emissionsbilanz bringen.

Das also ist der Rahmen, in dem wir nach gegenwärtigem Stand klimapolitisch agieren müssen. Sobald in der EU aufgrund weltweiter Absprachen neue Entscheidungen - zum Beispiel hin zum 30 %-Ziel oder zu längerfristigen Minderungsvorgaben im Sinne der Roadmap - getroffen werden, müssen und werden wir den dann neu auszuhandelnden nationalen Minderungsverpflichtungen im Sinne der „gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortung“ Rechnung tragen. Wir müssen uns hier auf einen dynamischen Prozess einstellen, in dem die nationalen Emissionsbudgets zunehmend verknappt werden und die CO₂-Preise ansteigen.

II. Nationale Klimaschutzstrategie

Die allgemeine Richtschnur für unsere Klimaschutzpolitik ist im Qualitätsziel 7 des PNDD wie folgt formuliert: „Begrenzung der Wirkungen von Klimaveränderungen und ihrer Kosten für Gesellschaft und Umwelt“. In diesem Sinne werden wir unseren nationalen Beitrag zur Begrenzung des Klimawandels auf 2 Grad Celsius leisten. Nur bei Einhaltung des 2-Grad-Zieles kann davon ausgegangen werden, dass die Klimaveränderungen ohne unumkehrbare Konsequenzen für die Lebens- und Entfaltungsmöglichkeiten künftiger Generationen bleiben und die bereits jetzt deutlich spürbaren Beeinträchtigungen und Kosten in engen Grenzen gehalten werden.

Mit der Anerkennung des 2-Grad-Zieles in der Regierungserklärung 2009 und der Erarbeitung eines Nachhaltigkeitsplanes hat Luxemburg die Voraussetzungen für einen verantwortlichen nationalen Beitrag im Rahmen einer internationalen Klimaschutzstrategie weiter verbessert. Es hat seine Klimapolitik über die mittelfristige Planung bis 2020 hinaus in eine Langfristperspektive bis 2050 eingebunden. In dieser Perspektive wird es unerlässlich sein, sich so schnell wie möglich von der fossilen Energie zu verabschieden. Damit werden weit reichende Konsequenzen und strukturelle Anpassungen verbunden sein.

In dieser Perspektive gilt es auch, die bisherigen nationalen Bemühungen, die vor rund 7 Jahren in den ersten nationalen Aktionsplan Luxemburgs gemündet sind, weiter zu führen. Seither haben wir national auf dieser Grundlage zwar einiges bewegt und Fortschritte erzielt. In den vergangenen 7 Jahren hat sich aber auch gezeigt, dass die klimapolitischen Herausforderungen weiter gewachsen sind und wesentlich größere Anstrengungen von uns allen verlangen werden. Um unsere eigenen Zukunftschancen zu verbessern und die natürlichen Lebensgrundlagen unserer Enkel und Urenkel zu schützen, müssen wir Strategie, Strukturen und Instrumente weiter entwickeln.

Klimaschutz ist nicht nur Pflicht und Anstrengung. Klimaschutz eröffnet auch neue Chancen und Zukunftsperspektiven: Er kann Motor für die Modernisierung der Wirtschaft, für direkte Investitionen und Innovationen in Bereichen mit hohem Wachstums- und Arbeitsplatzpotential sein und eine höhere Energieversorgungssicherheit schaffen.

Der vorgelegte Aktionsplan zielt auf effizienten Klimaschutz ab. Wir ergreifen Maßnahmen, die eine möglichst große Kosteneffizienz aufweisen und eine günstige CO₂-Bilanz, und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nicht beeinträchtigen und die Verbraucher nicht überfordern.

Um unseren Verpflichtungen nachzukommen, um die Chancen von Strukturwandel und Innovation zu nutzen und dadurch die Wirkungen des Klimawandels und dessen Kosten in Grenzen zu halten, werden wir konsequent den Weg gehen, der im PNDD vorgezeichnet ist und in internationalen Verpflichtungen qualitativ und quantitativ konkretisiert ist. Wir müssen unsere Ausgangssituation, die nationalen Entwicklungstendenzen und die Potenziale zur Emissionssenkung und zum Ausgleich unserer Klimabilanz nüchtern analysieren.

1. Ausgangsdaten und Erwartungen

Der langjährige Emissionsanstieg wurde gestoppt

Mit einiger Erleichterung stellen wir fest: Die Emissionen pro Einwohner – ohne LULUCF und internationaler Luftfahrt – konnten in den letzten 20 Jahren erheblich reduziert werden: Beliefen sie

sich 1990 noch auf fast 34 Tonnen, so waren sie im Jahre 2011 auf rd. 23 Tonnen pro Einwohner gesunken, eine Verminderung um rund 31%. Dies ist insofern bemerkenswert, als Luxemburg in diesen Jahren das demografisch und wirtschaftlich am stärksten wachsende EU-Land war. Die Zahlen bieten aber keinen Anlass, sich zufrieden zurück zu lehnen. Sie sind nämlich nach wie vor die höchsten in der EU – Verpflichtung genug, sie weiter zu senken.

Immerhin: Im Vergleich zum Jahr 2006, als der 1. Aktionsplan aufgestellt wurde, haben sich die Treibhausgas-Emissionen – ohne LULUCF und internationaler Luftfahrt – in Luxemburg deutlich verringert. Sie liegen im Jahr 2011 voraussichtlich um 8,1% (2009 waren es -11,2%) unter den Emissionen im Kyoto- Referenzjahr 1990 (Assigned Amount gemäß UNFCCC: 13,17 Millionen Tonnen im Jahre 1990).

Das seit 1998 anhaltende Emissionswachstum, das im Jahre 2005 mit rd. 13,1 Mio. t CO₂ den absoluten Höchststand nach 1993 erreichte, wurde also vorerst gestoppt. Ab 2005 sind die Emissionen zurückgegangen: 2006 wurden 12,95 Millionen Tonnen CO₂ emittiert, 2007 12,36 Millionen Tonnen CO₂, 2008 12,19 Millionen Tonnen CO₂, 2009 11,69 Millionen Tonnen CO₂, 2010 12,25 Millionen Tonnen CO₂, und für 2011 liegen wir jetzt bei 12,10 Millionen Tonnen CO₂. Das sind eine Million Tonnen weniger als 2005. Allerdings beobachten wir mit dem Rückgang der wirtschaftlichen Krise auch einen Wiederanstieg der Emissionen. Dies ist ein erstes Warnzeichen. Solche Veränderungen bzw. Schwankungen können auf einige Besonderheiten Luxemburgs hinweisen. Sie sind nämlich nicht nur durch den Transportsektor bedingt, sondern auch durch die Dominanz einzelner Anlagen. So hat z.B. allein die Gas-Dampf-Turbine der TWINerg im Jahr 2010 rund 200.000 t CO₂ mehr ausgestoßen als 2008. Die Veränderungen haben also nichts mit weniger Energieeffizienz oder mit der Unzulänglichkeit nationaler Maßnahmen zu tun, sie sind rein produktionsbedingt – in den Jahren 2008 und 2011 gab es mehrere Monate Stillstand.

Dies macht deutlich, dass die registrierten Verringerungen im Emissionsvolumen keineswegs endgültig sein müssen. Die Entwicklung der letzten Jahre ist nicht allein auf politische Maßnahmen des 1. Aktionsplans und der Folgebeschlüsse und auch nicht auf endgültige strukturelle Anpassungsprozesse zurückführbar. Wir müssen in unserer Wertung der Tatsache Rechnung tragen, dass wir in dieser Zeit eine starke wirtschaftliche Krise durchlaufen haben. Aber: Auch darauf allein lassen sich die nationalen Verbesserungen nicht zurückführen: Die Gesamtemissionen sind nämlich bereits seit 2005 rückläufig, obgleich seinerzeit das BIP und die Industrieproduktion noch stiegen. Auch der vom allgemeinen internationalen Trend geprägte technische Fortschritt kann allein nicht für die positive nationale Entwicklung verantwortlich sein: Schließlich ist in Luxemburg im Vergleich zu den meisten anderen Ländern die Bevölkerung durchgehend stärker gewachsen, um mehr als 36% seit 1990.

Mit Sicherheit sind also verschiedene sich überlagernde Faktoren für die Emissionsrückgänge in Luxemburg verantwortlich. Welche Minderungen auf die Maßnahmen des Aktionsplans zurückzuführen sind, lässt sich nur sehr grob abschätzen. Das Ergebnis einer Zwischenbilanz: Der größere Teil der feststellbaren Emissionsminderungen dürfte externen Faktoren wie den Ölpreisen, der Wirtschaftslage, dem technischen Fortschritt und den Entwicklungen im Ausland geschuldet sein. Unabhängig davon kann man nach den vorliegenden Berechnungen bzw. Szenarien etwa davon ausgehen, dass in den Jahren 2008 und 2009 jeweils rd. 0,35 Millionen Tonnen CO_{2e} weniger angefallen sind als ohne Aktionsplan. Rechnet man die Beiträge der Biotreibstoffbeimischung, die auf einer EU-Verordnung beruhen, hinzu, so sind es knapp 0,5 Mio. t CO_{2e}. Von 2008 bis 2012 wird das rechnerisch insgesamt zu einer Minderung von rd. 2,5 Mio. t führen.

Für die 1. Kyoto-Periode hat sich durch diese Entwicklung das Defizit in unserer Klimabilanz deutlich verringert. Das heißt auch: Wir brauchen weniger flexible Mechanismen als bisher gedacht und eingeplant. Aber: die Emissionen liegen weiterhin über dem zugeteilten AAU-Budget (rd. 9,5 Mio. t CO_{2e}) des Landes für die Kyoto-Periode, das eine Verringerungspflicht um 28 % gegenüber 1990 widerspiegelt. Zur Erfüllung der Kyoto-Verpflichtungen haben wir also bis 2012 auf die Nutzung flexibler Mechanismen zurückgreifen müssen. Daran haben auch die bereits im Verlauf der Vorarbeiten zum 2. Aktionsplan neu initiierten Maßnahmen nichts ändern können. Im 2. Aktionsplan ist der Blick konsequent auf die Jahre 2013 bis 2020 gerichtet worden.

Und für diese Phase sieht die Perspektive etwas günstiger aus. Was für diese nächste Planungsperiode von Bedeutung ist: Auch die Emissionen der Nicht-ETS-Bereiche sind in den letzten Jahren gesunken, und zwar um 450.000 t im Jahr 2011 im Vergleich zu 2005, und das trotz weiteren Bevölkerungswachstums und bei gestiegenem BIP.

Weitere Entwicklung – Prognosen

So wertvoll die Verringerungen der Emissionen sind, sie sind keine Garantie für weitere künftige Minderungen – im Gegenteil: Wir müssen von einem Wiederanstieg ausgehen, wenn wir unsere Klimaschutzbemühungen nicht verstärken. Bei der Frage, wie sich die nationalen Treibhausgasemissionen im Allgemeinen und diejenigen, die nicht aus dem Emissionshandelssektor stammen, im Besonderen bis 2020 entwickeln werden, stoßen wir an echte Erkenntnisgrenzen. Die ohnehin für eine so kleine und so offene Volkswirtschaft wie Luxemburg bestehenden Prognoseprobleme haben sich angesichts der noch andauernden Phase wirtschaftlicher Einbrüche und Unsicherheiten zusätzlich verstärkt. Die früheren Prognosen haben die Emissionsentwicklung in Luxemburg deutlich überschätzt. Unter dem Eindruck aktueller, aber auch krisenabhängiger Zahlen können neue Prognosen eher zu einer Unterschätzung führen. Welche Spuren die Wirtschafts- und Finanzkrise strukturell hinterlassen wird und ob es dadurch zu einem Niveaueffekt im Emissionssockel kommt, lässt sich z.Z. ähnlich schwer abschätzen wie die weitere Entwicklung im Treibstoffexport, der sich 2007 und 2009 jeweils im Vergleich zum Vorjahr verringert, aber im Folgejahr bereits wieder leicht erholt hat.

Dennoch: Um eine grobe Abschätzung der Luxemburger Emissionsentwicklung kommt man nicht herum, wenn man im Rahmen der nationalen Klimastrategie die künftigen Potenziale und Minderungsmöglichkeiten beim CO₂ für den neuen Aktionsplan abstecken will. Die allgemeine Entwicklung in den kommenden Jahren prägt die klimapolitischen Spielräume in der Post-Kyoto-Phase entscheidend mit.

Laut neuesten Prognosen wird für die Jahre 2010 bis 2020 im Szenario ohne neue Maßnahmen mit einem nationalen Emissionsanstieg um rd. 0,6 Mio. t CO_{2e} gerechnet – ohne LULUCF und internationaler Luftfahrt. An dem Gesamt-Plus ist der Verkehrsbereich mit rd. 0,7 Mio. t CO_{2e}, der Energie- und Industriesektor mit rd. 0,1 beteiligt, während im Haushaltssektor mit einem Rückgang um rund 0,2 Mio. t CO_{2e} gerechnet wird. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass die übrigen Emissionssektoren weitgehend konstant bleiben. Allerdings sind seinerzeit die Minderungen durch die nach gegenwärtigem europäischem Recht verbindliche Erhöhung des Agrokraftstoffeinsatzes auf 10 % noch nicht berücksichtigt. Kalkuliert man sie zusätzlich, so wird die Emissionserhöhung bis 2020 nur noch etwa 0,2 Mio. t CO_{2e} betragen. In den Berechnungen zum NEEAP 2 geht man zudem davon aus, dass die für den NEEAP 1 angestellten und im Klimaschutzbericht verwendeten Berechnungen

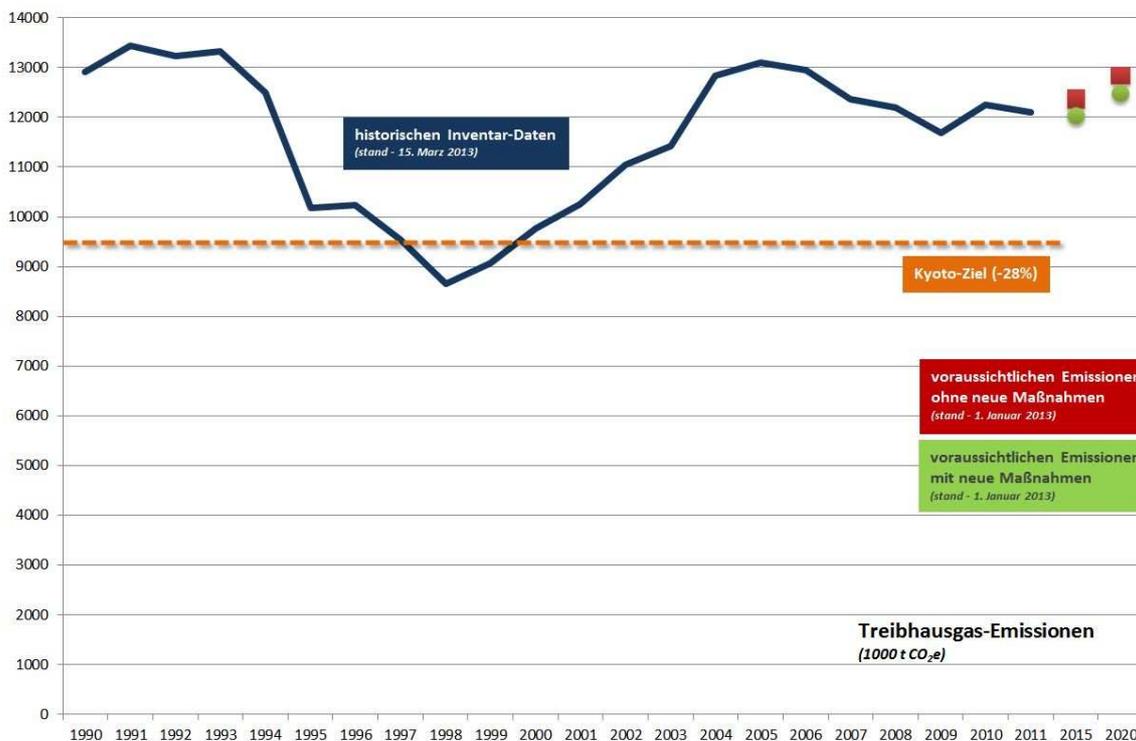
über Emissionsminderungen der Effizienzmaßnahmen aufgrund von Änderungen in den Rahmenbedingungen und verbesserter Umsetzung schon bis 2016 etwas höher als seinerzeit geschätzt ausfallen.

Nach gegenwärtigem Erkenntnisstand rechnen wir daher bis zum Jahr 2020 mit einem Anstieg der Emissionen außerhalb des Emissionshandelssystems auf knapp 10,4 Mio. t CO_{2e}, und zwar vor der Auflage eines neuen Aktionsplans, also ohne die Durchführung der darin vorgesehenen, z.T. in NEEAP sowie NREAP enthaltenen Maßnahmen.

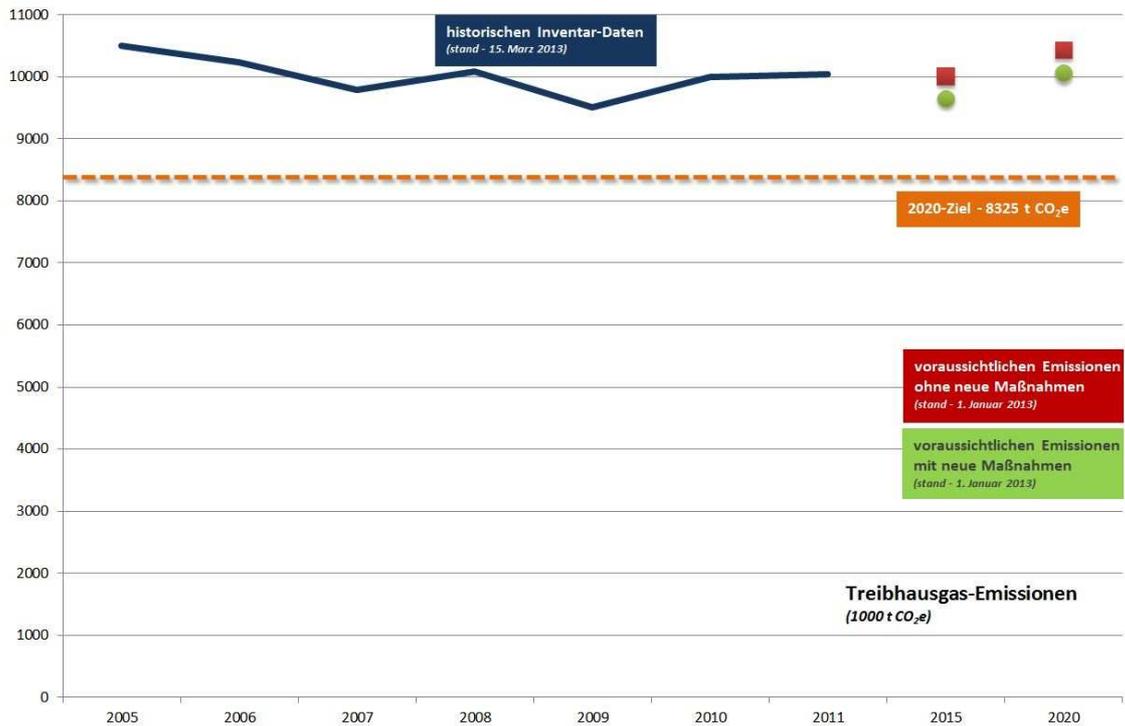
Ohne weiteres Handeln könnten die Emissionen im Jahr 2020 also bis zu 2,1 Mio. t CO_{2e} über unser Emissionsbudget von 8,3 Mio. t CO_{2e} hinaus anwachsen. Dies wollen wir nicht zulassen. Wir werden daher unser Hauptaugenmerk darauf richten:

- ▶ den weiteren demografischen und wirtschaftlichen Wachstumsprozess möglichst ohne Zusatzemissionen in unserer Bilanz zu gestalten,
- ▶ die bestehenden Anlagen im Bereich der Gebäude, der Fahrzeuge und der Produktionsstätten energetisch bzw. thermisch zu sanieren und über Effizienzgewinne die resultierenden Emissionen absolut zu senken,
- ▶ die „strategischen Potenziale“ – insbesondere Treibstoffexportveränderungen und flexible Mechanismen – verantwortungsbewusst, effizient und unter Berücksichtigung ihrer tatsächlichen Emissionsminderungen zu nutzen.

Graph 1 – Emissionen Luxemburg – Bisherige Entwicklung und Prognosen



Graph 2 – Nicht ETS Emissionen Luxemburg – Bisherige Entwicklung und Prognosen



2. Nationale Potenziale und Handlungsfelder

Orientierungs- und Anknüpfungspunkt für den Aktionsplan bietet die Emissionsbilanz Luxemburgs. Sie zeigt, wo – außerhalb der großen ETS-Anlagen – national die meisten fossilen Energien verbraucht werden und daher die höchsten Emissionen entstehen. Aus ihr geht hervor, in welchen Emissionssektoren die Maßnahmen langfristig ansetzen müssen, um die Energiewende erfolgreich meistern zu können.

Emissionsstruktur (Nicht-ETS): Emissionsquellen 2011 in Mio. t (CO₂e)

Treibstoffexport	5,02
Inlandsverkehr	1,81
Haushalte/G/H/D	1,46
Industrie/Energie	0,91
Landwirtschaft	0,72
Sonstige	0,14
Gesamt Nicht-ETS	10,05

Die Bilanz sagt aber noch nicht unmittelbar etwas über die kurz- und mittelfristig nach Effizienzkriterien sinnvoll nutzbaren Potenziale zur Emissionsminderung aus.

So zeigt der Blick auf die Bilanz, dass wir rein theoretisch und rechnerisch bis 2020 die im Vergleich zum aktuellen Emissionsniveau absolut notwendige Emissionsverringerung von knapp 1,75 Mio. t CO_{2e} auf unsere Budgetzuteilung in Höhe von 8,3 Mio. t einfach dadurch sicherstellen könnten, dass wir den Treibstoffexport auf etwa 60 % seines gegenwärtigen Volumens reduzieren. So einfach und problemlos ist das aber nicht. Gewiss haben wir die Möglichkeit, die Treibstoffbesteuerung zu erhöhen. Das Ergebnis hängt dann aber davon ab, wie in den Nachbarländern die Preis- und Steuerpolitik aussieht und die Verbraucher auf veränderte Preisdifferenzen reagieren. Darüber hinaus können mit einer kurzfristigen steuerpolitischen Variante dieser Art hohe Steuerausfälle verbunden sein. Und schließlich hängt es von einer ganzen Reihe zusätzlicher Faktoren ab, ob die Entlastung der Luxemburger Bilanz auch tatsächlich in gleichem oder zumindest ähnlichem Umfang zu einer Gesamtmineralion an CO₂-Emissionen führt, oder nicht überwiegend Verlagerungen ins Ausland vorgenommen werden.

Sieht man einmal von solchen Unsicherheiten ab, so würden wir es uns im Hinblick auf die Nachhaltigkeitskriterien und die klimapolitischen Herausforderungen auch zu leicht machen, wenn wir ausschließlich auf den Treibstoffexport setzen wollten. Echte CO₂-Minderungen können wir nämlich im Inland dort erreichen, wo wir die Effizienz erhöhen, erneuerbare Quellen statt bisher in Luxemburg eingesetzter fossiler Quellen nutzen und echte Einsparungen bzw. Verbrauchsminderungen realisieren. Und dort bieten sich Möglichkeiten, deren Realisierung z.T. sogar günstiger ist.

Wir gehen daher in unserem Aktionsplan bewusst von einem Vorrang derjenigen Maßnahmen aus, die zu echten Minderungen beim Inlandsverbrauch und den im Inland selbst entstehenden Emissionen führen. Unsere wichtigsten einheimischen Potenziale sind:

Inlandsverkehr

Hier könnte es mittelfristig gelingen, selbst bei Bevölkerungswachstum durch finanzielle und regulative Unterstützung des ohnehin laufenden technischen Minderungsprozesses an neuen Autos eine leichte Emissionsminderung zu erzielen. Insbesondere, wenn es gelingt, den Modal Split kontinuierlich zugunsten des öffentlichen Verkehrsanteils zu erhöhen.

Angesichts der Tatsache, dass 2009 erstmals das Absinken der spezifischen CO₂-Emissionen pro km bei der Inlandsflotte den Emissionszuwachs durch Erhöhung des Gesamtbestandes überkompensiert hat, ist bis 2020 eine weitere Entlastung zu erwarten.

Das mit Hilfe der im Maßnahmenprogramm enthaltenen zusätzlichen Aktivitäten erschließbare Potenzial veranschlagen wir auf -0,15 Mio. t CO_{2e} bis 2020.

Haushalte/Gebäude

Nach Berechnungen des Wohnungsbauministeriums für den Aktionsplan können die Emissionen aus dem *Gebäudebestand* langfristig gesehen, im Hinblick auf die Einhaltung des 2-Grad-Zieles, von 2,11 t CO₂/a/Kopf auf unter 0,3 t CO₂/a/Kopf reduziert werden. Rein rechnerisch ist hier also durch Sanierung eine absolute Minderung von rd. 1,5 – 1,8 t CO₂/a/Kopf durchaus möglich, insgesamt etwa 0,7 – 0,8 Mio. t CO₂/a bei insgesamt rd. 170.000 Wohnungen und Durchschnittsfamiliengröße. Allerdings braucht der Sanierungsprozess Zeit. Fordern und Fördern in Zusammenhang mit

Sensibilisierung und Beratung müssten daher die Sanierungsintensität pro Jahr deutlich erhöhen. Zur Orientierung: Wenn man die Sanierungsquote auf rd. 2,5 % des Bestandes pro Jahr erhöhen könnte (4.200 Gebäude pro Jahr), ließe sich bis 2020 eine Reduktion von bis zu 0,2 Mio. t CO₂ erreichen. Dies erscheint jedoch selbst mit verbesserten Förderprogrammen unrealistisch; im NEEAP wird von einer Sanierungsquote von 1 % ausgegangen. Unser Ziel muss es zwar sein, diese Quote zu erhöhen. Insgesamt rechnen wir aber in diesem Bereich nur mit einer Emissionsminderung um bis zu 40.000 t CO₂ im Jahr 2020.

Um das zu erwartende Bevölkerungswachstum auf der Energie- und Emissionsseite abzufangen, müssen zudem möglichst bald für alle *Neubauten* „Niedrigstenergiegebäudestandards“ verbindlich eingeführt werden (der fast bei null liegende oder sehr geringe Energiebedarf muss laut EU-Richtlinie zu einem ganz wesentlichen Teil durch Energie aus erneuerbaren Quellen gedeckt werden). Eine entsprechende großherzogliche Verordnung mit festem Zeitplan zur progressiven Einführung des Passivhausstandards bei Wohngebäuden liegt bereits seit Mai 2012 vor.

Wenn darüber hinaus die Sanierung *gewerblicher und öffentlicher Gebäude* verstärkt und die neuen Standards für alle öffentlichen Neubauten eingehalten werden, kann insgesamt eine leichte Minderung erzielt werden.

In engem Zusammenhang mit dem Gebäudesektor bzw. den Haushaltsverbräuchen stehen auch die durch neue Maßnahmen möglichen *Stromeinsparungen*.

Das realisierbare Potenzial im Bereich Haushalte/Gebäude schätzen wir mit Hilfe der bestehenden und der hier vorgeschlagenen Maßnahmen auf -0,14 Mio. t CO₂e bis 2020.

Industrie/Energie

Über die in der freiwilligen Vereinbarung vorgesehenen Maßnahmen hinaus sind weitergehende Einsparungen möglich.

Das realisierbare Potenzial im Bereich Industrie schätzen wir auf rd. - 0,1 Mio. CO₂e bis 2020.

Agrokraftstoffe

Mit den Agrokraftstoffen, die dem im Inland verbrauchten und ins Ausland exportierten Treibstoffen beigemischt werden, haben wir weitere Minderungspotenziale, die zur nationalen Bilanzentlastung beitragen.

Der von der EU verbindlich vorgeschriebene Einsatz alternativer Energien bei den Kraftstoffen – verlangt wird derzeit eine Erhöhung der Beimischung auf 10% im Jahr 2020 – würde sich bilanztechnisch (bei etwa gleich bleibend hohem Treibstoffexport) in einer Minderung von fast einer halben - 0,5 Mio. t CO₂e auswirken.

Wir verfügen also – nehmen wir mögliche Veränderungen beim **Treibstoffexport** hinzu - durchaus über Potenziale, die wir in der Zukunft für einen nationalen Klimaschutzbeitrag ausschöpfen können,

der unserer Emissionsverantwortung und unserer Leistungsfähigkeit gerecht wird. Wir werden dabei allerdings auch den internationalen Rechtsrahmen respektieren und Effizienzaspekte beachten müssen.

Zu erwähnen sei noch dass der Aktionsplan Klimaschutz noch um einen weiteren Teilbereich ergänzt werden muss: Dabei geht es um eine weitere Analyse, welchen Beitrag Schutz und Pflege von natürlichen Ressourcen sowie die Landwirtschaft zum Klimaschutz leisten können. Die im Maßnahmenkatalog angeführten Aktionen erheben daher keinesfalls den Anspruch den Beitrag von Land- und Forstwirtschaft zur Emissionsbegrenzung vollständig abzudecken.

Wir werden also – wenn sich die allgemeinen Rahmenbedingungen nicht wesentlich verschlechtern – unsere nationalen Defizite und damit auch die Notwendigkeit flexibler Mechanismen mit Hilfe des neuen Aktionsplans und der Maßnahmen aus dem Paquet logement, aus dem Klimapakt mit den Gemeinden, den bereits eingeplanten Investitionen in den öffentlichen Transport, den in Energieeffizienzplan und Aktionsplan für erneuerbare Energien enthaltenen und anzupassenden Ansätzen kontinuierlich verringern können. Aus effizienz- und haushaltspolitischen Gründen wollen und können wir nicht auf flexible Mechanismen nach 2012 verzichten.

3. Ziele und Handlungsperspektiven für den Aktionsplan

Im Partenariat konnte ein Konsens darüber gefunden werden, dass Luxemburg unter Berücksichtigung von Effizienzkriterien vorrangig auf *eigene* Minderungsanstrengungen und auf *effektive* Verminderungen der Emissionen setzen sollte, die zugleich in möglichst hohem Maße der nationalen Wirtschaft und den im Inland Beschäftigten zugutekommen. Luxemburg muss die dennoch erforderliche Nutzung flexibler Mechanismen gemäß dem EU Klima- und Energiepaket vornehmen.

Um dies garantieren zu können, setzt der Aktionsplan vor allem auf die Ausschöpfung von inländischen Potenzialen durch Verhaltensänderung und technische sowie organisatorische Innovation im privaten und öffentlichen Sektor Luxemburgs. Dazu wollen wir an die Effizienzreserven von privaten und öffentlichen Gebäuden und von Produktions- wie Konsumprozessen heran, wir wollen den inländischen Verkehr reduzieren, verbrauchs- und emissionsärmer machen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöhen, unsere nationalen Planungs- und Entscheidungsprozesse verbessern und unsere Kommunikation sowohl intern als auch mit der Zivilgesellschaft intensivieren.

Staatliche Anpassungen allein reichen dazu nicht aus. Darum haben wir so starken Wert darauf gelegt, nicht nur die Zivilgesellschaft in das Partenariat einzubeziehen, sondern auch gesondert einen Pakt mit den Gemeinden ins Leben zu rufen. Ohne die Gemeinden lässt sich der Strukturwandel, der für eine Nachhaltigkeitswende erforderlich ist, nicht gestalten. Ohne sie wird auch das notwendige Umdenken an der Basis nicht zu vermitteln sein. Wir sehen es als ein ermutigendes Zeichen für eine breite gesellschaftliche Akzeptanz der Klimaschutzbemühungen an, dass die Gemeinden sich dem Gedanken des Klimapakts so konstruktiv geöffnet haben und ein staatlich-kommunales Gemeinschaftswerk mittragen. Dass dafür staatliche Budgetmittel eingesetzt werden, soll den weiteren Überlegungen zu einer grundlegenden kommunalen Finanzreform nicht entgegenstehen.

Mit den Gemeinden, aber auch mit allen anderen Partnern sind wir uns darin einig, dass der Umbau zu einer carbonarmen bzw. –freien Gesellschaft und die dazu erforderliche Instrumentierung soziale Ungleichgewichte nicht vergrößern, sondern verringern soll. Wir werden daher bei allen verbindlichen Normen deren finanzielle Konsequenzen für den Bürger künftig besser evaluieren, bei allen

umwelt- sowie klimapolitischen Finanzierungsregeln und Abgaben- oder Steuertatbeständen die Möglichkeit einkommensabhängiger Differenzierungen erwägen.

Nationale Ansätze für den Klimaschutz finden dort ihre Grenze, wo sie zwar möglicherweise zu einer Bilanzentlastung beitragen, aber nicht in zumindest ähnlichem Umfang zu einer globalen Emissionsminderung, vielmehr überwiegend zu einer örtlichen bzw. regionalen Verlagerung der Emissionstätigkeit führen. Solche Maßnahmen sind nicht nur klimapolitisch fragwürdig. Soweit sie aus Standortverlagerungen von bisher im Inland ansässigen Produktionen ins Ausland resultieren - und somit zum „carbon leakage“ führen – können auch negative Folgen für einzelne Sektoren unserer Wirtschaft entstehen. Dieselben Aspekte gelten in gewissem Maße auch für Maßnahmen gegen den Tanktourismus. Wie viel an Tankvorgängen dadurch einfach in unsere Nachbarländer verdrängt und welcher Anteil an Kraftstoffen tatsächlich eingespart wird, ist unbekannt; andererseits ist von einem gewissen Ausmaß der Verlagerung an national mit Steuer- und Arbeitsplatzverlusten zu rechnen. Vergleichbare Informationsdefizite haben wir bei den EU-rechtlich vorgesehenen und bilanzentlastend wirkenden Beimischungen von Agrokraftstoffen, über deren Klimabeitrag derzeit diskutiert wird, und letztlich auch bei den flexiblen Mechanismen, die aus CDM- und JI-Projekten entstehen. Wir werden im Partenariat mit den dort vertretenen Organisationen ein Vorgehen zu vereinbaren versuchen, die diesbezüglichen Informationsdefizite durch einzelne Studien und durch die Entwicklung von Monitoringsystemen, soweit dies national möglich ist, nach und nach abzubauen. Bei dem gegenwärtigen Wissensstand halten wir es aber nach wie vor für angemessen, zum Ausgleich der Klimabudgetdefizite, die nach Minderung von im Inland stattfindenden Emissionen noch übrig bleiben, die zur Verfügung stehenden Alternativen nach Effizienzgesichtspunkten zu nutzen.

Nach diesen Grundsätzen und unter Würdigung der im PNDD formulierten, im Partenariat konkretisierten Nachhaltigkeitsprinzipien und Klimaschutzziele gestalten wir den Zweiten Nationalen Aktionsplan zur CO₂-Minderung. Wir konzentrieren die Maßnahmen auf die Minderung jener Emissionen, die aus mobilen und stationären Anlagen stammen, die nicht in das Emissionshandelssystem eingebunden sind. Die Aufgabe lautet dabei:

Für den Nicht-ETS-Sektor müssen die CO₂-Emissionen von gegenwärtig rd. (10 Mio. t) CO₂e vorrangig durch Minderung von im Inland auftretenden Emissionen auf 8,32 Mio. t CO₂e im Jahr 2020 heruntergefahren, der im Inland nicht vermeidbare Emissionsrest durch andere Mechanismen kompensiert werden. Es gibt eine realistische Möglichkeit, die nach gegenwärtigem Informationsstand bis 2020 auftretenden Defizite durch „eigene“ Maßnahmen deutlich zu verringern und dadurch die „einheimische“ Effizienz zu erhöhen.

Ziel des Aktionsplans ist es, Luxemburgs Bilanzdefizite bis 2020 möglichst weitgehend durch nationale Anstrengungen zur Minderung von Inlandsemissionen auszugleichen. Die Nutzung von flexiblen Mechanismen nimmt im Ausmaß der Defizitverringerung ab. Ihr soll stärker die Rolle von Ergänzungs- und Übergangsmaßnahmen zuteilwerden.

Dies wird unter folgenden Bedingungen gelingen:

- ▶ Das Bevölkerungswachstum darf nicht über den Neubau, über eine vergrößerte Pkw-Flotte und über sonstige Mengeneffekte die jeweiligen technischen Effizienzgewinne überkompensieren.

Es bedarf daher vor allem einer scharfen, über 2017 hinausgehenden Regulierung der Neubaustandards, sowie einer schärferen Regulierung der Neuzulassungen bei Kfz.

- ▶ Das BIP-Wachstum, das emissionsbilanzwirksam vor allem in Klein- und Mittelbetrieben des Nicht-ETS-Bereichs und im „Finanzsektor“ stattfindet (ETS-Anlagen sind dabei ja außen vor), muss emissionsneutral zustande gebracht werden.

Es bedarf daher deutlicherer Effizienzanforderungen und -anstrengungen bei betrieblichen Prozessen, des forcierten Einsatzes von Erneuerbaren im betrieblichen Bereich und intensiver Aufklärungsmaßnahmen sowie verstärkter Contracting-Initiativen.

- ▶ Der Treibstoffexport darf nicht noch weiter ansteigen, sondern sollte – unabhängig von den bilanzentlastend wirkenden pflichtigen Agrokraftstoffanteilen – einen Beitrag zum Bilanzausgleich leisten. Als Mindestziel für den Treibstoffexport gilt: Er soll – soweit dies mit nationalen Parametern möglich und mit dem nationalen Interesse vereinbar ist – nicht weiter wachsen. Vorsichtige und graduelle Anpassungen der Akzisen (inklusive Kyoto-Cent) werden kontinuierlich vorgenommen im Anbetracht von verbesserten empirischen Kenntnissen über die Bestimmungsfaktoren des Treibstoffverkaufs und im Anbetracht von ihren möglichen Auswirkungen auf den nationalen Haushalt.
- ▶ Absolute Emissionsminderungen werden durch Sanierung von Beständen erzielt, d.h. durch Gebäudesanierung, schnelleren Austausch der Kfz-Flotte und technischer Aggregate, darüber hinaus durch Einsparungen aufgrund von Verhaltensänderungen.

Bei Eingriffen in Bestände und bei Verhaltensänderungen wird es – soweit der Privatsektor betroffen ist – nicht ohne Anreizinstrumente, bessere Information bzw. Kommunikation und die Förderung bzw. Bereitstellung klimafreundlicherer Alternativen – so vor allem im öffentlichen Verkehr – abgehen.

Um die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, hat die Regierung ein prioritäres Maßnahmenprogramm – aus bereits umgesetzten, neuen und zusätzlichen Maßnahmen - für diesen Aktionsplan beschlossen.

III. Maßnahmenprogramm

N°	Vorgesehene Maßnahme	Ziele/Erläuterungen	Umgesetzte Aktionen 2011-2013	Vorgesehene Aktionen ab 1.1.2013	Zeitplan	Zuständigkeit
1 Bewährtes weiterentwickeln						
1.1 Produktion und Einsatz erneuerbarer Energien stärken						
1	Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der bestehenden finanziellen Förderungssysteme	<ul style="list-style-type: none"> Energieeinsparung und Einsatz erneuerbarer Energiequellen im Haushaltsbereich, Unternehmen, Landwirtschaft und öffentlichem Sektor effektiver fördern. Bessere Abstimmung von Maßnahmen und Zielsetzungen. Effektivere und kohärentere Bearbeitung der Förderanträge. Breitere Bekanntmachung der im Bereich der Unternehmen existierenden Förderungssysteme für die KMU und die Industrie. 	<ul style="list-style-type: none"> In Kraft treten des « RGD du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement » ab Januar 2013. Im Bereich der Unternehmen existieren derzeit Förderungssysteme für die KMU und die Industrie. Es gilt vor allem diese den Unternehmen breiter bekannt zu machen und deren Nutzung zu verstärken. 	<ul style="list-style-type: none"> Gezielte Kampagne KMU und Industrie. 	2013-2014 Fortlaufend	MDDI, MECE
2	Anpassung der Einspeisevergütung für Strom aus erneuerbaren Energiequellen (RGD vom 8. Feb. 2008)	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Tarife und Anpassung an die aktuellen Rahmenbedingungen der Investitionen in erneuerbare Energien. Gesamtbewertung mit starkem Akzent auf die Wärmenutzung. Analyse von Ersatzinvestitionen in bestehenden Anlagen und Entwicklung nötiger ergänzender Instrumente. 	<ul style="list-style-type: none"> In Kraft treten des « RGD du 15 nov. 2012 mod. le RGD du 8 février 2008 relatif à la production d'électricité basée sur les sources d'énergie renouvelables » ab Januar 2013. Überprüfung, im Rahmen der Fortschreibung des LUREAP, von Höhe und Struktur der Einspeisevergütung. In Kraft treten des neuen Rechtsrahmens der Einspeisevergütung Anfang 2013. 	<ul style="list-style-type: none"> Vorlage der Reform der Verordnung über die Einspeisetarife für erneuerbaren Strom. 	Mitte 2013	MECE
3	Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas (RGD vom 8. Feb. 2008)	<ul style="list-style-type: none"> Einführung der Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas, differenziert nach privaten Produzenten und Produzenten mit 	<ul style="list-style-type: none"> In Kraft treten des « RGD du 15 déc. 2011 relatif à la production, la rémunération et la commercialisation 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Tarife. 	2013-2020	MECE

		öffentlicher Beteiligung.	de biogaz » ab Januar 2012.			
4	Konzept zur gezielteren Förderung der Nutzung von Biomasse	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung neuer Konzepte zur konsequenteren Nutzung von Biomasse in Form von Holz, Grünabfällen, landwirtschaftlichen Abfällen und Klärschlämmen. • Erwägen verschiedener Ansatzpunkte in staatl. Planungsinstrumenten, Informations- und Entscheidungssystemen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlaufen der Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung der Waldmobilisierung und der Nutzung des Holzes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des Konzepts. • Durchführung erster Umsetzungsschritte. • Erarbeitung eines Konzepts für andere Biomassefraktionen. 	2013 2013-2014 2014	AEV, MDDI, AGE, MA
1.2 Energieeffizienz steigern und Energieverbrauch senken!						
5	Präzisierung und Umsetzung eines Rechtsrahmens für den „Plan sectoriel logement“	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Wohnraum sowie Lenkung der Bevölkerungsverteilung unter Berücksichtigung des Konzepts der dezentralen Konzentration und des Systems der zentralen Orte als Entwicklungsschwerpunkte. • Definition eines strukturellen, räumlichen und organisatorischen Bezugsrahmens für den künftigen Wohnbau und Förderung des Prinzips der „Stadt der kurzen Wege“. • Unterteilung des Landes in „städtische“ Wohnvorranggemeinden und ländliche komplementäre Gemeinden, wobei der Wohnbau hauptsächlich in den Wohnvorranggemeinden stattfinden soll. • Territoriale Koordination Wohnungsbau auf regionalem und interkommunalem Niveau. • Effiziente Aktivierung und Nutzung des Baugrunds. • Vorgaben im Bereich landsparender und ökologisch nachhaltiger Erschließung. • Erhöhung der Erstellung von Wohnbauten, durch u.a. „zones pour projets d’envergure destinés à l’habitat“. • Sicherstellen der Koordination und der Kommunikation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung des « Plan sectoriel logement » mit folgenden Zielen: <ul style="list-style-type: none"> – Territoriale Koordination des Wohnungsbaus auf regionalem und interkommunalem Niveau. – Effiziente Aktivierung und Nutzung des Baugrunds. – Vorgaben im Bereich der landsparenden und ökologisch nachhaltigen Erschließung. – Erhöhung der Erstellung von Wohnbauten. – Sicherstellen der Koordination und der Kommunikation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beginn der Prozedur des « Plan sectoriel logement PSL ». • Inkraft treten des « RGD déclarant le PSL obligatoire ». • Schnelle Entwicklung von einigen „zones pour projets d’envergure“ in Form von Pilotprojekten durch „plans d’occupation du sol POS“. 	2013-2015	MDDI, ML

6	Neuordnung und Vereinfachung der finanziellen Hilfen für den Wohnungsbereich, mit besonderem Augenmerk auf die AltbauSanierung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausrichtung der Förderung für Wohnbauten an Kriterien der Energieeffizienz. • Fortlaufende Kontrolle der Wirksamkeit. 	<ul style="list-style-type: none"> • In Kraft treten des « RGD du 12 déc. 2012 instit. un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement » (01/2013). • Vereinfachung über Bündelung der Beihilfen im Rahmen des « APL relative à la promotion du logement et de l'habitat durables ». 	<ul style="list-style-type: none"> • In Kraft treten der « Loi rel. à la promotion du logement et de l'habitat durables » • Neugestaltung der sozialen Staffelung. 	2015	MDDI, MECE
7	Energetische Sanierung staatlicher Bauten	<ul style="list-style-type: none"> • Seit einigen Jahren lässt ABP an allen dazu geeigneten Projekten energetische Sanierungsarbeiten durchführen, je nach Möglichkeiten in unterschiedlichem Maße. So ist Fenster, Dach- und Fassaden-sanierungen, oder beim Austausch von Heizungs- oder Lüftungsanlagen eine deutliche Verbesserung der Energieeffizienz zu verzeichnen. • Eine neue Europäische Richtlinie im Bereich Energieeffizienz, sieht ab 2014 eine Renovierungsquote von 3%/a aller öffentlichen Gebäude vor. Für die Gebäude des Luxemburger Staates bedeutet dies eine Sanierung von ca. 60.000 m²/a. Aktuell (2013): ca. 12.000 m²/a oder 0,6 %/a. • In Anbetracht der geschätzten Kosten von 1.000-1.500 €/m² BGF würde eine Renovierungsquote von 3 % oder 60.000 m² eine zusätzliche Investition von 50-75 Mio €/a mit sich bringen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorantreiben der energetischen Sanierung staatlicher Gebäude. • Zur Verfügung stellen der Budgetmittel und personeller Kapazitäten zur energetischen Sanierung staatlicher Bauten. • Aufstockung der finanziellen Möglichkeiten der zuständigen staatlichen Behörden. • Ausarbeitung und Publikation von Musterverträgen durch MECE (Anfang 2012). 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzen der begonnenen Maßnahmen. • Umsetzen der Energieeffizienzrichtlinie. 	2013-2020	MECE, MDDI, ABP
8	Monitoring der Energieverbrauchs staatlicher Bauten	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel ist das Senken des Energieverbrauchs staatlicher Gebäude. • Ein Energiemonitoring staatlicher Gebäude kann nur zielführend sein, wenn die Energie- 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung eines globalen Meßkonzeptes für Gebäude aus Bestand und Neubau. • Festlegung der prinzipiellen Zonen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung einer Datenbank. • Festlegung der benötigten 	Mitte 2013	MDDI, ABP

		<p>verbräuche zentral geführt werden. Zurzeit erfassen Energiezähler Verbräuche nur für ganze Gebäudekomplexe und/oder zwecks Abrechnung. Eine angemessene und zeitnahe Reaktion auf Änderungen im Energieverbrauch ist damit nicht gewährleistet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um den Meßaufwand zu minimieren werden Gebäude, Gebäudeteile sowie funktionale Gebäudeeinheiten mittel- und langfristig mit vernetzten Smart-Metering-Zählern ausgestattet, welche automatisch an eine zentrale Datenbank angebunden sind. Diese erlaubt vergleichende Analysen und die Detektion von Auffälligkeiten des Energieverbrauches, um letztendlich Aktionspläne für die energetische Gebäudesanierung zu erarbeiten. 	<p>und Nutzungsarten, die separat erfasst werden sollen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschätzung der finanziellen Mittel für die Erstausrüstung/Nachrüstung von Zählern. • Priorisierung der nachzurüstenden Gebäude. • Ausarbeitung eines Standards für die Messgeräte. • Festlegung der Art und Qualität der Messgeräte und der Fernübertragungsart (Protokoll). • Ausarbeitung von Standardpositionen für die Messgeräte in den Leistungsverzeichnissen. 	<p>Informationen (Jahres-, Monats-, Wochen-, Stundenwerte)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung der Struktur. • Realisierung einer Software zur Erfassung und Verarbeitung der Energieverbräuche. 		
9	Verschärfung der Baustandards für Zweckneubauten	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der energetischen Baustandards für Zweckneubauten in mehreren Schritten auf das Niveau „Nahe Null“. 	<ul style="list-style-type: none"> • In Planung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verschärfung der Vorgaben in 2 bis 3 Jahresschritten ab Ende 2013. 	2013-2020	MECE, MDDI
10	Schaffung eines Anreizsystems zur Deckung des Restenergiebedarfs aus Erneuerbaren im Haushaltssektor	<ul style="list-style-type: none"> • Deckung der benötigten Restenergie möglichst weitgehend aus erneuerbaren Quellen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung und Ausweitung der Förderungen für erneuerbare Energien ab Januar 2013. • Über die Verschärfung der Baustandards hinaus, soll durch ein Anreizsystem sichergestellt werden, dass die jeweils benötigte Restenergie möglichst weitgehend aus erneuerbaren Quellen gedeckt wird. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung und Ausweitung der Förderungen für erneuerbare Energien. • Anpassung der Förderungen für erneuerbare Energien 2016. 	2013 2015	MDDI, MECE, ML
11	Standardisierung der Vorschriften für kommunale Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel ist eine verbesserte Energieeffizienz und eine verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien im Bereich der kommunalen Infrastrukturen. • Nachstehende Rahmenbedingungen werden ihre Auswirkungen zeigen. • « RGD du 31 août 2010 concernant la performance énergétique des bâtiments fonctionnels ». 	<ul style="list-style-type: none"> • In Kraft treten der „Loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes“. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der „Circulaire ministérielle“ an den Zweckbaupass und Überarbeitung der Beihilfen. • Verschärfung des « RGD du 31 août 2010 conc. la performance énergétique 	Ende 2013 2014	MDDI, MECE

		<ul style="list-style-type: none"> • « Loi du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ». • « Loi du 12 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes ». • Außer den Anpassungen der bestehenden Instrumente sind keine Neuerungen im Bereich der Standardisierung der Vorschriften kommunaler Gebäude vorgesehen. 		<p>des bâtiments fonctionnels ».</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verstärkte Förderung der Gemeinden mittels Klimapakt 	2013-2022	
12	Stärkere Nachhaltigkeitsorientierung der Finanzhilfen für den Wohnungsbau	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Finanzhilfen an Privatpersonen und „Promoteurs publics“ für den Wohnungsneubau. • Anpassung der Sanierungsförderung für Altbauten. • „Ökologisierung“ der Beihilfen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kopplung der Fördersätze an den Energiepass und Verschärfung der Mindeststandards (erfolgte 2012). • Ausarbeitung eines Rahmengesetzes « APL relative à la promotion du logement et de l'habitat durables ». • Verschärfung der Mindeststandards. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozedur und In Kraft treten der « Loi rel. à la promotion du logement et de l'habitat durables » • Bindung der Förderung an Nachhaltigkeitszertifikat. • Neugestaltung der sozialen Staffelung. 	2013-2014 2014-2015 2014-2015	ML, MDDI
13	Schnellere Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung	<ul style="list-style-type: none"> • Schnelleres Abschreiben von Investitionen in die energetische Sanierung für Vermieter. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorlage des « projet de loi déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le domaine du logement » 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozedur und In Kraft treten des Gesetzes bezügl. der schnelleren Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung sowie des RGD bezgl. des reduzierten TVA-Satzes im Falle einer energetischen Sanierung. 	2013-2014	MDDI, ML, MECE, MFIN, Administration des Contributions
14	Förderung der Elektro-Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Zielsetzung bis 2020: ca. 10%, was etwa 40.000 Autos entspricht, des Luxemburger Fuhrparks sind Elektroautos. • Einrichtung von ca 850 Ladestationen für Elektroautos bis 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung verschiedener Pilotprojekte. • In Kraft treten der „Loi du 7 août 2012 mod. la loi mod. du 1^{er} août 2007 rel. à l'organisation du marché de l'électricité“ und Beauftragung der Netzbetreiber mit dem Aufbau/ Be- 	<ul style="list-style-type: none"> • Gründung einer/mehrerer Arbeitsgruppen aus Mitgliedern MDDI, MECE, Gemeinden und Unternehmen zur Koordination des Plans. • Einbindung der betroffenen 	2013-2020	MDDI, MECE, ILR

			<p>treiben einer öffentlichen Ladeinfrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Kraft treten des „RGD du 18 février 2013 port. introduction d'une aide financière (...) pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO₂ (...). 	<p>en Sektoren, u.a. der Mitglieder der ILEA („équipementiers d'automobiles“).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diskussion mit den Netzbetreibern über die konkrete Umsetzung dieses Vorhabens. • Überarbeitung bestehender Förderreglements. 		
15	Förderung der Erdgasmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Erdgas-Tankstellennetzes bis 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gründung einer Arbeitsgruppe mit betroffenen Akteuren zur Identifikation der Hemmnisse in der Nutzung von Erdgas/Biogas im Bereich Mobilität. 	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle Förderung weiterer Erdgastankstellen. 	2013-2020	MDDI, MECE
16	Anpassung der Prime car-e	<ul style="list-style-type: none"> • Im Sinne der Förderung der Elektromobilität bleibt auch 2013 die Prämie für Elektroautos in Höhe von 5.000 € bestehen. • Die Car-e Prämie für konventionell betriebene Autos wurde 2013 nicht mehr weitergeführt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Abschaffung der Car-e Prämie für konventionell betriebene Autos • Verlängerung der Förderung der Elektromobilität für 2013 « RGD du 18 févr. 2013 portant introduction d'une aide financière aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO₂ ». 	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Anpassungen. • Verlängerung der Förderung der Elektromobilität über 2013 hinaus. 	2013-2020	MDDI, MECE
17	Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Einsparpotenziale im Bereich der Querschnitt-Technologien und stärkere Nutzung der Querschnittstechnologien. • Unterstützung des Energie-Einspar-Contractings für KMU des tertiären Sektors. • Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinie 2012/27/EU. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung, Information und Grundberatung für Industrie im Rahmen der freiwilligen Vereinbarung. • Ein Mustervertrag, welcher an Luxemburger Verhältnisse angepasst ist, wurde von myenergy erstellt und Anfang 2012 publiziert. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diverse Pilotvorhaben. • Förderung von Contracting für kommunale Infrastrukturen. • Dauerhaftes Monitoring der auf 2016 ausgelegten freiwilligen Vereinbarung zwecks Erkennung der Notwendigkeit einer Anpassung. 	2013-2014 2013 2013-2014	MECE, MDDI, myenergy, Luxinnovation, CRTE, OAI, CRTI-B, Klima-Bündnis

18	Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen mit ETS-Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung des Anreizes zur Energie- und Emissionseinsparung des ETS-Systems. • Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinie 2012/27/EU. 	<ul style="list-style-type: none"> • Freiwillige Vereinbarung mit der FEDIL. 	<ul style="list-style-type: none"> • „Learning factory“ • Staatliche Einnahmen aus ETS für Energieeffizienzmassnahmen einsetzen. 	2013-2020	MDDI, MECE
19	Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien bei öffentlicher Beschaffung und im gesamten öffentlichen Planungsprozess	<ul style="list-style-type: none"> • Vorgehen der öffentlichen Hand in Bereichen Umweltschutz- und Nachhaltigkeitspolitik. • Unterstützung des "pre commercial / green public procurement" zur Absicherung der Effizienz durch umweltsparenden technischen Fortschritt und spezielle ökotechnologische Entwicklungen. 		<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung fester Spielregeln (Geschäftsordnung für Ministerien, Handbuch für Gemeinden). • Laufendes Monitoring. 	2013-2020	MDDI, MECE
2 Neues wagen!						
2.1 Auf Ökotechnologie und Forschung setzten!						
20	Öko-Technologien in Forschung und Anwendung fördern	<ul style="list-style-type: none"> • Effizientere Nutzung öffentlicher Möglichkeiten zur Förderung des Einsatzes von Ökotechnologie in Unternehmen, um den Standort Luxemburg zu stärken. • Unterstützung der für Ökotechnologien relevanten Branchen bei der Orientierung am internationalen Markt und bei Beteiligung an internationalen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Bereich Erzeugung erneuerbarer Energien und Emissionsminderung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung verschiedener Optionen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge. 	2013-2014	MECE, MDDI, Luxinnovation, Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, CRP's
2.2 Die Mobilität von morgen gestalten!						
21	Integrative und strukturierte Raumentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des motorisierten Verkehrs. • Die Bürger näher an ihren Arbeitsort bringen und eine kompaktere Stadtplanung sowie eine gesunde Mischung der Funktionen und Aktivitäten gewährleisten, welche dem öffentlichen Personennahverkehr und der sanften Mobilität zugutekommen. • Gewährleistung einer konzentrierten und kohärenten Entwicklung der Ballungsgebiete als Gegenpol zur Stadt Luxemburg. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung des neuen Landesplanungsgesetzes. • Ausarbeitung und Publikation der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu). • Ausarbeitung der sektoriellen Leitpläne: Transport (PST), Geschützte Landschaften (PSP), Wohnungsbau (PSL) und Aktivitätszonen (PSZAE). • Staat-Gemeinden-Konventionen und 	<ul style="list-style-type: none"> • In Kraft treten des neuen Landesplanungsgesetzes • Beginn der Prozedur « Plans directeurs sectoriels primaires ». • In Kraft treten der RGD „déclarant obligatoire les plans directeurs sectoriels ». 	2013-2015	MDDI, MIGR, Gemeinden

		<ul style="list-style-type: none"> • Der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu) setzt sich als Ziel, dass bis 2020 25 % des täglichen Verkehrsaufkommens auf die sanfte Mobilität entfallen und dass von dem verbleibenden motorisierten Verkehrsaufkommen wiederum 25 % auf den öffentlichen Personenverkehr entfallen. 	der EVTZ Alzette-Belval.	<ul style="list-style-type: none"> • Fortführung der Staat-Gemeinden-Vereinbarungen und der EVTZ Alzette-Belval. 	Kurz- bis mittelfristig	
22	Förderung der sanften Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“, werden landesweit verschiedenste Maßnahmen im Bereich Infrastrukturen, finanzielle Förderung, Serviceangebote und Gesetzgebung noch stärker gefördert. 	<ul style="list-style-type: none"> • Thematisierung im Zuge des Nationalen Aktionsplans für sanfte Mobilität. • Thematisierung im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu). 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der benötigten Gesetzgebung zur Umsetzung der Maßnahmen. • Schaffung von effizienten, kohärenten und vollständigen Netzen für die sanfte Mobilität. • Gewährleistung der benötigten Intermodalität. • Integration der sanften Mobilität in die Planungsprozesse der Raum- und Kommunalplanung. • Gewährleisten, dass das „System sanfte Mobilität“ integrierender Bestandteil der Umsetzung von spezifischen Stadtentwicklungsprojekten ist. 	Kurz-, mittel- und langfristig	MDDI, MIGR, CdT, Gemeinden
23	Reorganisation des öffentlichen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung einer neuen Netzhierarchie auf nationalem Niveau zur Optimierung des Angebots im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“. • Umstrukturierung des ÖV-Netzes in der Stadt Luxemburg um der starken polyzentrischen Entwicklung gerecht zu werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung der Maßnahmen im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu). • Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Umstrukturierung Busnetz. • Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel an sogenannten Umsteigepunkten (z.B. „Pôles d'échange“) • Planung eines Bedarfverkehrsangebots außerhalb der Hauptverkehrszeiten in bestimmten länd- 	Mittel- bis langfristig	MDDI, SNCFL, CdT, Gemeinden

				lichen Regionen. • Einführung der Tram in der Stadt Luxemburg.		
24	Ausbau und Verbesserung der Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Beseitigung von Engpässen im Schienen- und Busnetz mit Hilfe von Infrastrukturmaßnahmen im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung der Maßnahmenpakete im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu). • Reservierung verschiedener Korridore im Zuge der Ausarbeitung des PST. • Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte. • Umsetzung der Doppelgleisigkeit der Strecke Luxemburg-Petingen. • Fertigstellung des Umbaus des Hauptbahnhofs in Luxemburg. • Umsetzung diverser Projekte zur Buspriorisierung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bau der Umsteigepunkte Hollerich, Howald und Pont Rouge zur Annäherung der Bahn an die Entwicklungszentren in der Stadt Luxemburg. • Strukturelle Optimierung des Schienennetzes (z.B. neue zweigleisige Bahnlinie Luxemburg-Bettemburg). • Kontinuierliche Erneuerung der Schienenfahrzeuge und Busse. • Strukturelle Optimierung des Busnetzes (z.B. neue Busspuren). 	Mittel- bis langfristig	MDDI, SNCFL, Gemeinden
25	Parkraummanagement in urbanen Gebieten	<ul style="list-style-type: none"> • Parkflächen regulieren: z.B. in urbanen Gebieten die auszuweisenden Parkflächen bei neuen Projekten anhand eines Stellplatzschlüssels an die ÖPNV-Erreichbarkeit des Standortes binden. • Ermöglichung im Stadt- und Vorstadtgebiet einer Reduzierung der Pkw-Nutzung und somit eine Förderung der sanften Mobilität bzw. des ÖPNV im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele des „MoDu“. 	<ul style="list-style-type: none"> • Thematisierung im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu). • Durchführung der relevanten Studien und Ausarbeitung des gesetzlichen Rahmens. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beginn der Prozedur des Parkraummanagements im Zuge des PST. • In Kraft treten im Zuge des RGD „déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel transports“. 	2013-2015	MDDI, MIGR, Gemeinden, CdT
26	Förderung der Intermodalität	<ul style="list-style-type: none"> • Anbieten einer Alternative zum PKW. • Kombinieren von verschiedenen Verkehrsmitteln. • Im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“, attraktive Alternativen zum Auto anbieten. • Gewährleistung eines kohärenten, intelligenten, effizienten und auf die individuellen Bedürfnisse angepassten 	<ul style="list-style-type: none"> • Thematisierung im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu). • Umsetzung diverser P+R Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des P+R Netzes. • Einführung der Telematik zur Sicherung der Intermodalität. 	2013-2020	MDDI, SNCFL, CdT

		Kombinieren von verschiedenen Verkehrsmitteln um von A nach B zu gelangen.				
27	Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Position des öffentlichen Transportes im grenzübergreifenden Verkehr. • Zusammenführen nationaler Ziele um eine gemeinsame nachhaltige Mobilitätsstrategie („Schéma de mobilité transfrontalière – SMOT“) zu identifizieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung erster Maßnahmen aus dem gemeinsamen Mobilitätskonzept (SMOT) mit der Region Lothringen. • Vorbereitungsarbeiten zur Erstellung weiterer Mobilitätskonzepte (SMOT) mit der Wallonie und dem Grenzgebiet Rheinland-Pfalz und Saarland. 	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung weiterer Mobilitätskonzepte mit der Wallonie und dem Grenzgebiet Rheinland-Pfalz und Saarland. • Umsetzung weiterer Maßnahmen aus dem gemeinsamen Mobilitätskonzept mit der Region Lothringen. 	Kurz- bis mittelfristig	MDDI, SNCFL, CdT
28	Förderung von alternativen Nutzungsformen des PKW	<ul style="list-style-type: none"> • Veränderung des Mobilitätsverhaltens im städtischen Raum. • Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Unternehmen in Aktivitätszonen. • Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei bestimmten Zielgruppen zur Reduzierung der Zahl der Pkws auf den Straßen und somit der negativen Umwelteinflüsse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von relevanten Studien und Förderung einzelner Pilotprojekte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Fahrgemeinschaften („Carpooling“) und „Carsharing“. • Förderung der Elektromobilität in Kombination mit „Carpooling“ und/oder „Carsharing“, komplementär zum ÖV. 	Kurz-, mittel- und langfristig	MDDI, CdT, Gemeinden
2.3 Das Steuer- und Abgabensystem nachhaltig umbauen!						
29	Überprüfung der Autosteuer	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der Gestaltung des Verhältnisses von Autosteuer und Kaufprämie zwecks Erhöhung der verbrauchs- und emissionsmindernden Gesamtwirkung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung, ob nicht das Verhältnis von Autosteuer und Kaufprämien anders gestaltet werden kann, um die verbrauchs- und emissionsmindernde Gesamtwirkung zu erhöhen. • Prüfung der Möglichkeiten der Einführung eines Zuschlagssatzes « super polluant » für emissionsintensive Fahrzeuge. 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge. 	Mittelfristig	MDDI, MFin, Administration des douanes et accises
30	Reform der Dienstwagenbesteuerung	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines Anreizes zur Verwendung umweltfreundlicherer Firmenfahrzeuge (z.B. durch ein System der Besteuerung über die Höhe der CO₂-Emissionen der Dienstwagen). 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung verschiedener Optionen und Abgleich mit Erfahrungen aus anderen EU-Ländern. 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge. 	mittelfristig	MDDI, MFin, Administration des contributions directes
31	Sukzessive Anpassung der	<ul style="list-style-type: none"> • Schrittweise Anpassung der Steuer- bzw. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung verschiedener Optionen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der 	mittelfristig	MDDI, MFin,

	Steuersätze auf Verkehrskraftstoffen	sonstigen Abgabensätze für Verkehrskraftstoffe.		Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge.		Administration des Douanes et Accises
2.4 Effiziente und sozial gerechte Finanzinstrumente entwickeln!						
32	Neue Formen der Anreiz- und Förderinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> Breitere Anwendung der im „paquet Logement“ vorgesehenen neuen Formen der Anreiz- und Förderinstrumente in anderen Bereichen. 	<ul style="list-style-type: none"> Ausarbeitung eines Vorschlags zur Einführung eines „éco-prêt à taux zéro“ im Rahmen des « APL relative à la promotion du logement et de l’habitat durables ». 	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzen des « Avant-projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables ». 	2013-2014	ML, MDDI, MFin, MECE
33	Sanierungsmöglichkeiten von Mietwohnungen verbessern	<ul style="list-style-type: none"> Einkommensabhängige Staffelung der Hilfen für Wohnungseigentümer und Mieter unter Wahrung ökologischer bzw. energetischer Belange. 	<ul style="list-style-type: none"> Ausarbeiten des « Avant-projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables » 	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzen des « Avant-projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables ». 	mittelfristig	ML, MDDI, MFin, MECE
34	Subventionen auf ihre Umweltschädlichkeit überprüfen	<ul style="list-style-type: none"> Erwägung, umweltschädliche Subventionen einer gesonderten Prüfung zu unterziehen. 	<ul style="list-style-type: none"> Ausarbeitung einer Nachhaltigkeits-zertifizierung LUNAZ. 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung eines gesetzlichen Rahmens. 	2013-2014	MFin, MDDI, Partenariat
2.5 Information, Kommunikation und Entscheidungsstrukturen verbessern!						
35	Kapazitätsanpassung bei myenergy	<ul style="list-style-type: none"> myenergy muss in die Lage versetzt werden, den Klimapakt mit den Gemeinden informativ und administrativ zu begleiten. myenergy muss weiterhin und bei Bedarf in die Lage versetzt werden die ihr aufgetragenen Aufgaben zu erfüllen. 	<ul style="list-style-type: none"> Gewährung eines Finanzrahmens erfolgt (Ende 2012). Bereitstellung notwendiger kommunaler Klimaberater (Anfang 2013). 	<ul style="list-style-type: none"> Anpassungen der Personaldecke bei Bedarf. 	2013-2020	MECE, MDDI
36	Unterstützung kommunaler Kapazitäten	<ul style="list-style-type: none"> Förderung und Bestimmung von externen und internen Beratern, um die Gemeinden bei der Umsetzung des Klimapakts zu unterstützen. 	<ul style="list-style-type: none"> Gewährung eines Finanzrahmens erfolgt (Ende 2012). Bereitstellung notwendiger kommunaler Berater (Anfang 2013). 		Erledigt	MDDI
37	Ausbau des Partenariats für Umwelt und Klimaschutz zu einer Nachhaltigkeits-kommission	<ul style="list-style-type: none"> Der vorliegende Aktionsplan ist weitgehend durch Vorarbeiten und politisch-zivilgesellschaftliche Abstimmungsprozesse im Partenariat entwickelt worden. Ein derartiges Gremium benötigt eine klare Perspektive und einen formalen Rahmen mit einer entsprechenden Arbeitsstruktur. 	<ul style="list-style-type: none"> Vorbereitung der Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004. 	<ul style="list-style-type: none"> Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004 über die Nachhaltigkeitsgremien mit dem Ziel der Schaffung einer nationalen Nachhaltigkeitskommission 	2013-2014	MDDI, Ministerien, die im interministeriellen Komitee vertreten sind, Staatsministerium

38	Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den verschiedenen Sektoren	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Informationen über die Energieverbräuche und die damit zusammenhängenden Treibhausgasemissionen. • Vor allem im tertiären Bereich gibt es aber Nachholbedarfe. • Ziel ist eine volkswirtschaftlich fundierte und die treibenden Faktoren enthaltende nationale Projektionsbasis für eine längerfristige Energieentwicklung zu schaffen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Erste Schritte zur Realisierung eines Projekts zur Erstellung gemeinsamer Projektionen des Energieverbrauchs und der Emissionen, sowie die Evaluierung der Auswirkungen von nationalen und internationalen Maßnahmen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellen eines gemeinsamen Instrumentes zu den Projektionen basierend auf den ökonometrischen Modellen des Statec. • Erstellen von Instrumenten und Methodologien zur Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen des Aktionsplans (Treibhausgase u. „NEC“-Gase) • Verstärkte Anforderungen bezügl. Qualitätskontrolle (Projektionen u. Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen) laut der neuen EU Verordnung „Monitoring Mechanism“ • Monitoring u. Quantifizierung der Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen des Klimapaktes 	2015	MDDI, MECE, Statec
39	Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> • Zwingende Erfassung der kommunalen Daten zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung im Rahmen des Klimapaktes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Umsetzung erfolgte im Rahmen des Klimapaktes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der Möglichkeiten des Aufbaus einer Datenbank mit dem SIGI, ggf. Umsetzung. 	2013	MDDI, SIGI
40	Evaluierung des Aktionsplans	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoring- und Evaluierung der Umsetzung der im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen. 			fortlaufend	MDDI
41	Ausweitung des Angebots für Ausbildung und Erziehung zu	<ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbieten von Schulungsprogrammen diverse Akteure wie z.B: Chambres 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der festgehaltenen Roadmap des 	2013-2020	myenergy, MDDI, MCM, Chambre

	Fragen der Energieeffizienz, der erneuerbaren Energien und des ökologischen Baues; in Verbindung mit zusätzlichen zielgruppenspezifischen (Handwerker, Energieberater usw.) Möglichkeiten der Zertifizierung für garantierte Qualitäten		professionnelles, u.a....). <ul style="list-style-type: none"> • Koordination des von der EU kofinanzierten Projektes „Build-up“ durch myenergy. • Koordination des luxemburgischen Teils am europaweiten Projekt zur Förderung der Ausbildung im Handwerk „Build-Up Skills Luxembourg“. • Arbeiten an der Erstellung eines freiwilligen Labellingsystems für Energieberater im Bereich Wohnungsbau. • Anpassung der Ausbildung der Heizungsmonteur und der Elektriker an die Anforderungen der Richtlinie 2009/28/EG. 	luxemburgischen Teils am europaweiten Projekt zur Förderung der Ausbildung im Handwerk „Build-Up Skills Luxembourg“.		des métiers, IFSB
42	Programme zur Sensibilisierung und gezielten Information von Hauseigentümern und -verwaltern für die mittelbaren Vorteile von energieeffizient errichteten und sanierten Gebäuden (Komfort, Verkehrswert etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • In den letzten Jahren wurden in diesem Bereich verstärkt Anstrengungen unternommen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Systematischer Ausbau der myenergy-Infopoints. • Organisation der myenergy-days und Präsenz von myenergy auf Messen. • Online-Publikation von Informationsdokumenten zum Energiesparen und zur Verwendung erneuerbarer Energien. 	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung und der Intensivierung der Bemühungen. 	Fortlaufend	MDDI, MECE, ML
43	Sensibilisierung für energieeffizientes Bauen und Sanieren	<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung von Musterkampagnen mit regionalen Ereignissen zur Sensibilisierung für energieeffizientes Bauen und Sanieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Auflagen der myenergy-days und intensive Präsenz bei anderen Messen. • Organisation von regionalen Ereignissen im Rahmen der myenergy-Infopoints. 	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Auflagen der myenergy-days und intensive Präsenz bei anderen Messen. 	2013-2020	MDDI, MECE
44	Pilotprojekt „Energiesparcheck-Helfer“	<ul style="list-style-type: none"> • Energiesparcheck-Helfer beraten vorzugsweise einkommensschwache Haushalte um deren Kosten für Energie und Wasser zu reduzieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Erste Vorbereitungsschritte des Pilotprojektes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbereitung und Durchführung eines Pilotprojektes und bei Bewährung flächendeckende Umsetzung. 	2013-2014	MECE, MDDI, MT, MF
45	Einsatz neuer Kommunikationsformen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführen von Informations- und Sensibilisierungskampagnen für einen umweltfreundlichen Transport in Verbindung mit nationalen/regionalen Ereignissen. 			2013-2020	MDDI, CdT

46	Auf- und Ausbau eines Telematiksystems für den öffentlichen Transport	<ul style="list-style-type: none"> • Vernetzung aller Daten die im Bereich der Mobilität (Straße, ÖPNV, Parkraum usw.), damit jeder auf die benötigten Informationen online zugreifen kann. 			2013-2018	MDDI, CdT
47	Einführung eines ökologischen Mobilitätslabels für Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines Labels „transport écologique“ als Anreiz für Unternehmen, die an der Initiative „Mobilitéitspass“ teilnehmen und verbrauchs- und schadstoffarme Fahrzeuge einsetzen. 			2013-2015	MDDI, CdT
48	Ausbau der Beratung und Unterstützung von Industrie sowie KMU in Fragen der Energieeffizienz und des Einsatzes erneuerbarer Energien		<ul style="list-style-type: none"> • Vorbereitung diverser Projekte 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau einer nationalen Weiterbildungsstruktur • Einführung eines neuen Bewertungstools zur Energieeffizienz für KMU'S • Projekt „Learning factory“ 	Fortlaufende Umsetzung	MDDI, MECE
2.6 Einen Klimapakt mit den Gemeinden schließen!						
49	Einen Klimapakt mit den Gemeinden schließen		<ul style="list-style-type: none"> • „Loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes (...)“. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortlaufende Umsetzung bis 2020 	2013-2020	MDDI, MIGR, Syvicol
2.7 Eine Klimaanpassungsstrategie entwickeln ! (→ « Stratégie nationale d'adaptation au changement climatique », Mai 2011)						
50	(u.a.) Ausbau und Anwendung eines rechtlichen Rahmens zur Begünstigung der Agroforstwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Agroforstwirtschaft ist eine Form der Landnutzung, bei der mehrjährige Holzpflanzen willentlich auf derselben Fläche angepflanzt werden, auf der auch landwirtschaftliche Nutzpflanzen angebaut und/oder Tiere gehalten werden. • Sie erlaubt es Bäume auf landwirtschaftlichen Nutzflächen produktiv in die heutige europäische Landwirtschaft zu integrieren. • Solche Systeme erlauben es ökonomische und ökologische Prämissen von Natur- und Klimaschutz und Landwirtschaft zu kombinieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlaufen der Ausarbeitung eines Konzeptes für die Agroforstwirtschaft. 	<ul style="list-style-type: none"> • Übernahme der Ergebnisse des Konzeptes in das nationale Programm für die ländliche Entwicklung. 	2014	MA, ASTA, Administration de la nature et des forêts
51	(u.a.) Optimierung der Kohlenstoffspeicherung des Waldes	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Anwendung neuer Erkenntnisse soll der Beitrag des Waldes zur Speicherung bzw. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nationales Forstprogramm. • Landeswaldinventar. 	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung stabiler, struktureicher und 	2020	MA, Administration de

	<p>sowie Optimierung der Kohlenstoffspeicherung in landwirtschaftlich genutzten Böden, welche zudem zu einer Verbesserung der strukturellen Bodenstabilität zur Verringerung der Erosionsgefahren durch Erhöhung des organischen Kohlenstoffs führt</p>	<p>Neutralisierung des Kohlenstoffs optimiert werden. Neben der Senkenfunktion des Waldes soll auch durch Förderung langlebiger Holzprodukte ein positiver Beitrag zur Stabilisierung des Kohlenstoffkreislaufs geleistet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Waldbewirtschaftung. • Einführung eines Ökopunktesystems. 	<p>standortgerechter Mischwälder.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Orientierung am aktuellen Stand der Forschung. • Modell und Demonstrationsvorhaben. • Daten und Karten zu den Auswirkungen des Klimawandels auf die Bodenerosion. 		<p>la nature et des forêts</p>
--	---	---	--	---	--	--------------------------------

2. Nationaler Aktionsplan Klimaschutz

Conférence de presse du 22 mai 2013



Vorgeschichte zum 2. nationalen Aktionsplan Klimaschutz

- Regierungsprogramm 2009:
 - 2. nationaler Aktionsplan Reduktion Treibhausgasemissionen
 - Klimaanpassungsstrategie → 1. Teil Mai 2011
 - Klimapakt mit den Gemeinden → *Loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes*
- Klimaschutz als Querschnittsaufgabe, in Gesamtperspektive des Nachhaltigkeitsplanes (PNDD) eingebunden
- Klimaschutz als dynamischer Prozess

Vorgeschichte zum 2. nationalen Aktionsplan Klimaschutz

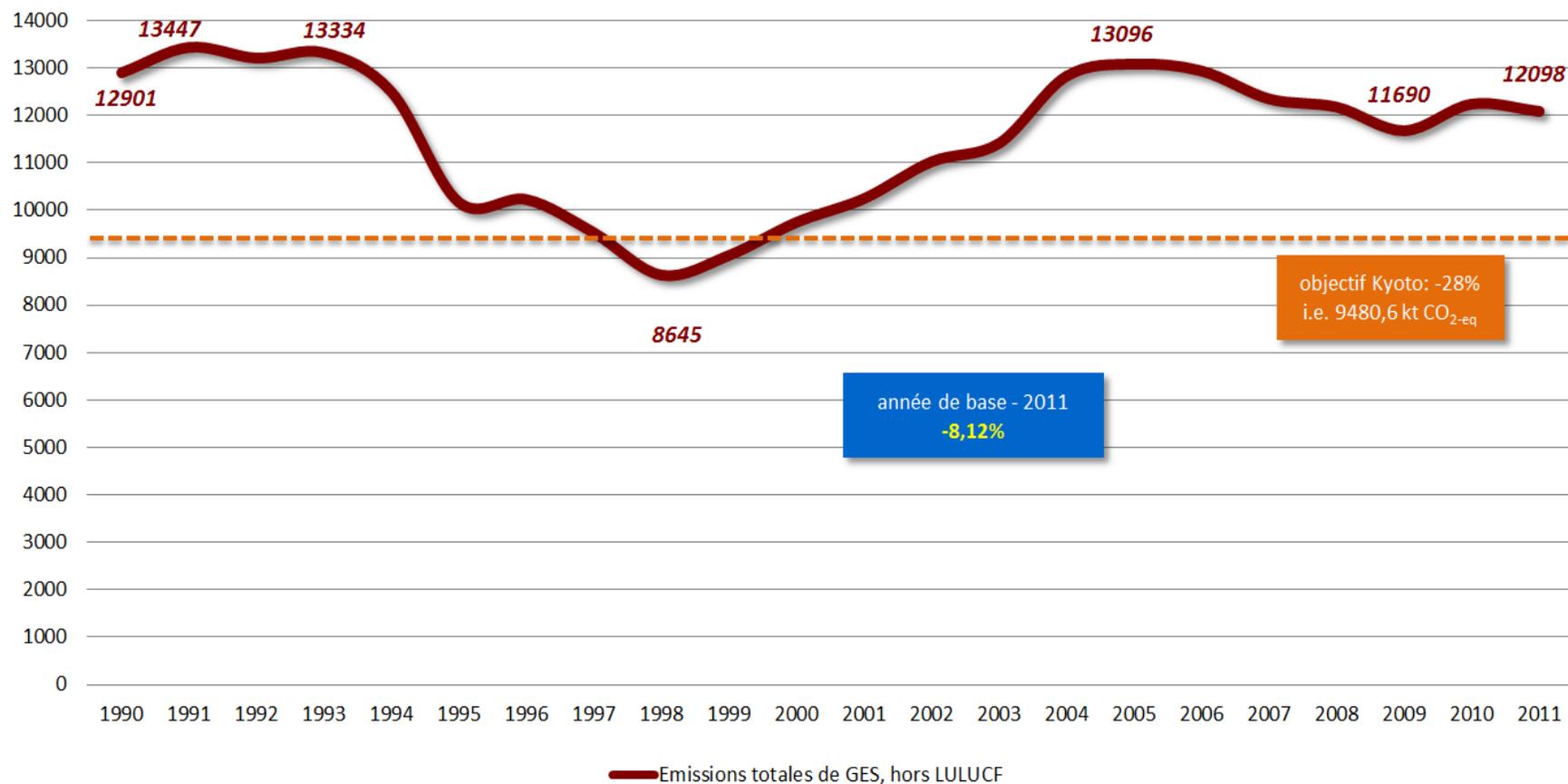
- **Partenariat für Umwelt-und Klimaschutz:**
 - intensiver Informations-, Diskussions- und Meinungsbildungsprozess
 - Vertreter von Regierung, Unternehmen, Gewerkschaften, Gemeinden und NGOs
 - Steuerungsgruppe und 5 themenspezifischen Arbeitsgruppen
 - Erörterung von :
 - langfristige strategische Ausrichtung künftiger Klimapolitik
 - neu zu gestaltende oder zu verändernde Maßnahmenbereiche
 - Arbeitsgruppen : mehr als 300 Einzelvorschläge, Aktionen bzw. Maßnahmen

Vorgeschichte zum 2. nationalen Aktionsplan Klimaschutz

- Synthesedokument : der von allen Beteiligten getragene Konsens:
 - rd. 120 Vorschläge
 - wichtigste Grundlage für den Entwurf des 2. nationalen Aktionsplans Klimaschutz
- Auftrag vom Partenariat an die Regierung: Ausarbeitung einer Liste prioritärer Maßnahmen (Mai 2011)
- Konsultationsdebatte Parlament (Juni 2011)
- Auftrag der Regierung an das MDDI :
 - Ausarbeitung des 2. nationalen Aktionsplanes Klimaschutz mit Bezug auf das Synthesedokument sowie die Liste prioritärer Maßnahmen
 - Beginn der Umsetzung der prioritären Maßnahmen

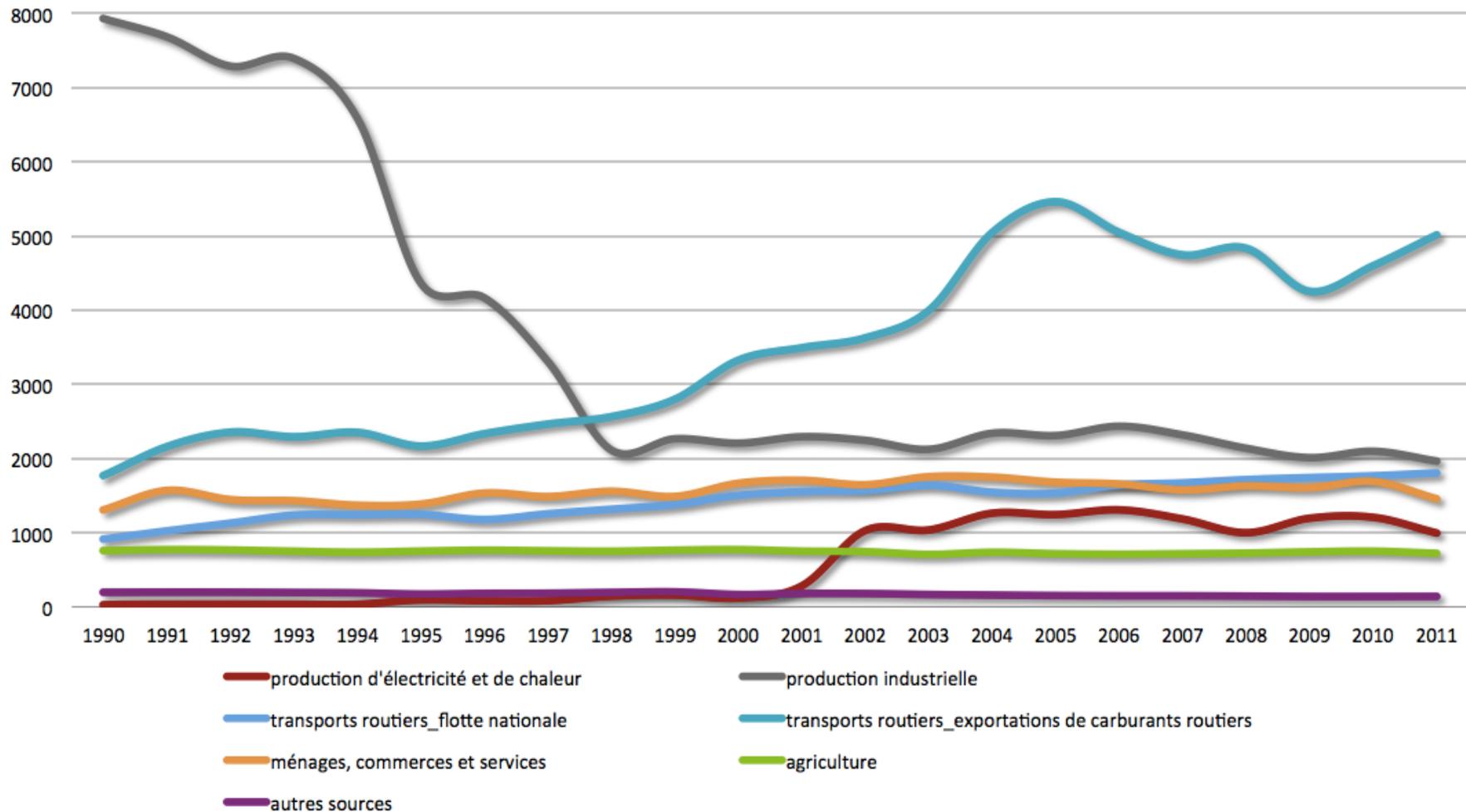
Entwicklung der Treibhausgasemissionen 1990-2011

(1.000 Tonnen)



Entwicklung der Treibhausgasemissionen 1990-2011

(1.000 Tonnen)

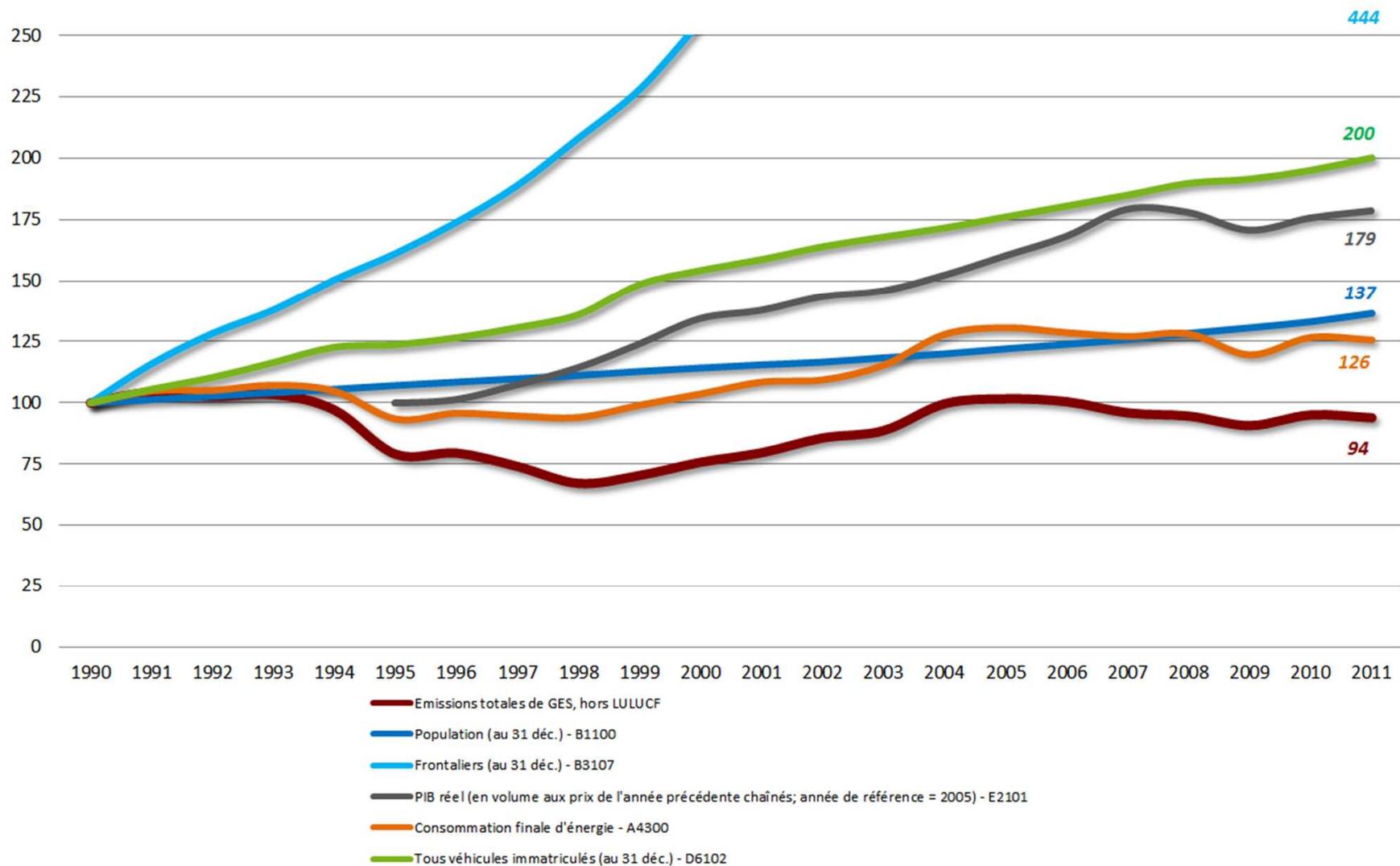


6493 - Dossier consolidé : 223



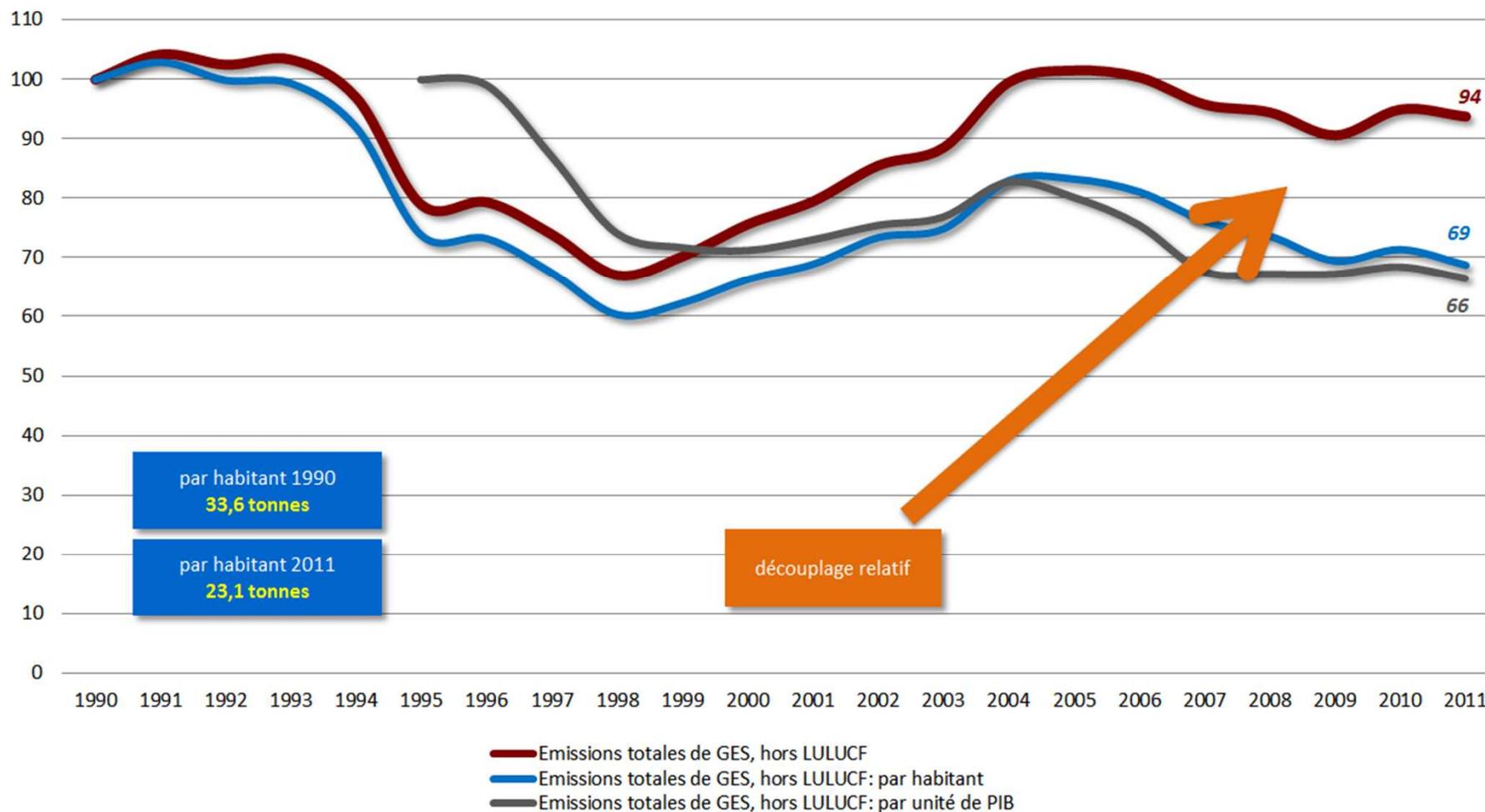
Entwicklung Treibhausgasemissionen / Energieverbrauch / Bevölkerung 1990-2011

(1990 = 100 ausser BIP : 1995 = 100)

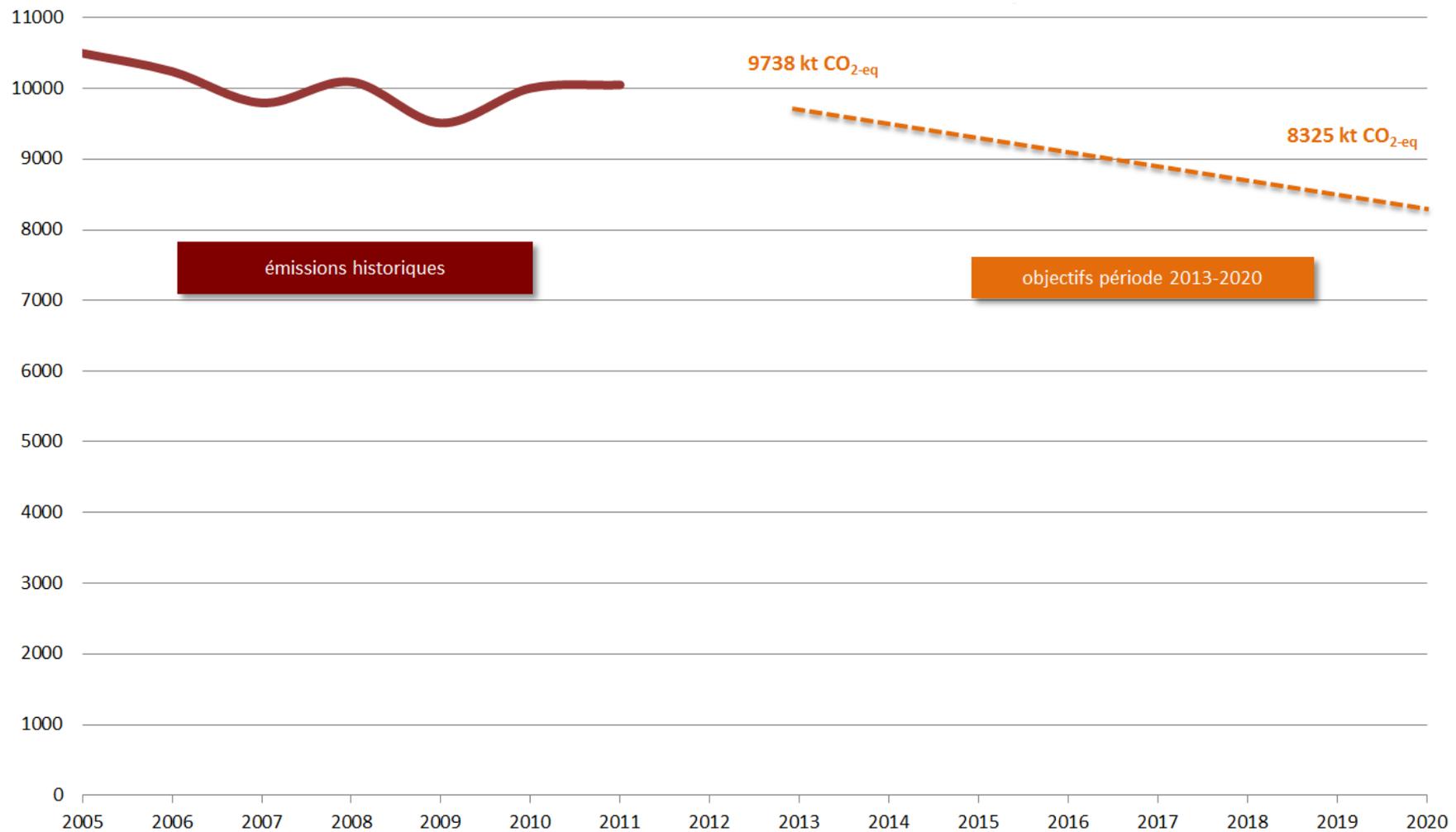


Entwicklung Treibhausgasemissionen pro Kopf / BIP

(1990 = 100 ausser BIP : 1995 = 100)



Entwicklung Treibhausgasemissionen nicht-ETS Sektoren und Reduktionsziele 2013-2020 (1000 Tonnen)





MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Département de l'environnement

myenergy
L u x e m b o u r g

PacteClimat

Ma commune s'engage pour le climat

Pacte climat - Situation au 16 mai 2013

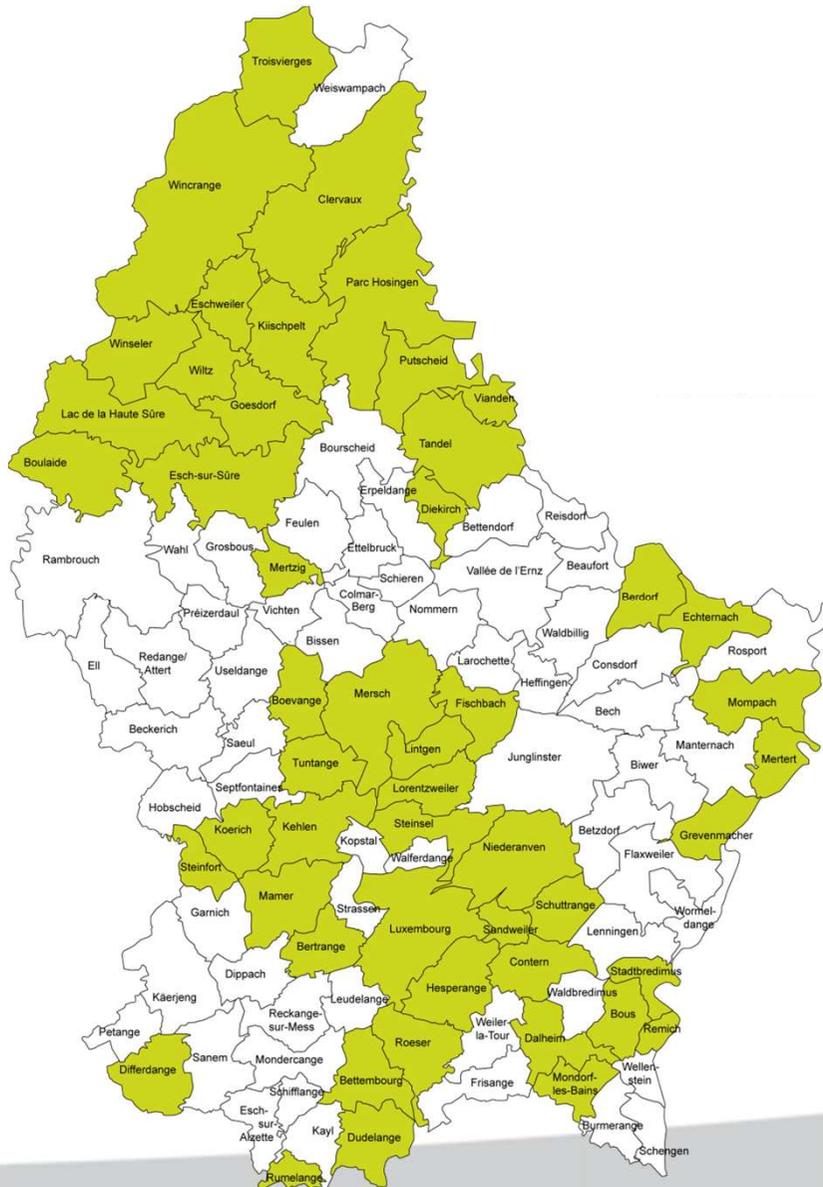
16.05.2013



Situation

- 59 communes ont formulé une demande de participation
- 50 contrats ont été signés

(Situation au 16 mai 2013)



Situation

- Conseiller Climat
 - 3 communes ont opté pour un conseiller climat interne
 - 56 communes ont opté pour un conseiller climat externe
- Mise en pratique du pacte climat a démarré dans 24 communes
 - Réalisation des premiers états des lieux par les conseillers climat et les équipes climat



Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

1 - Produktion und Einsatz erneuerbarer Energien stärken

1-1 Überprüfung und Anpassung der bestehenden finanziellen Förderungssysteme

- bereits umgesetzt :
 - **Neues Förderregime Prime House** : *Règlement grand-ducal du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement* » ab Januar 2013.
 - Hohe Förderbeträge für Erdwärmepumpen und Holzheizungen
- vorgesehene Aktionen :
 - **Breitere Bekanntmachung der existierenden Fördersysteme im Bereich KMU und Industrie** (gezielte Kampagnen).

1-2 Anpassung der Einspeisevergütung für Strom aus erneuerbaren Energiequellen (RGD vom 8.2.2008)

- bereits umgesetzt
 - Neue Einspeisetarife für Photovoltaik ab 1.1.2013 : *Règlement grand-ducal du 15 novembre 2012 modifiant le règlement grand-ducal du 8 février 2008 relatif à la production d'électricité basée sur les sources d'énergie renouvelables*

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- in der Prozedur :
 - Generelle Reform der Verordnung über Einspeisetarife für erneuerbaren Strom : Überprüfung von Höhe und Struktur der Einspeisevergütungen sowie Vorlage des entsprechenden *projet de règlement grand-ducal*
 - Anpassung der Tarife an die aktuellen Rahmenbedingungen
 - Stärkerer Akzent auf Wärmenutzung

1-3 Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas (RGD vom 8. Feb. 2008)

- bereits umgesetzt :
 - Einführung einer Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas : *Règlement grand-ducal du 15 décembre 2011 relatif à la production, la rémunération et la commercialisation de biogaz*
- vorgesehene Aktionen :
 - Überprüfung der Tarife (2013-2020)

1-4 Konzept zur gezielteren Förderung der Nutzung von Biomasse

- In Ausarbeitung u. weiter vorgesehene Aktionen :
 - Weiterführung der Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung der Waldmobilisierung und der Nutzung des Holzes
 - Durchführung erster Umsetzungsschritte (2013-2014)
 - Erarbeitung eines Konzepts für andere Biomassefraktionen (2014)

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

2 - Energieeffizienz steigern und Energieverbrauch senken!

2-1 Präzisierung und Umsetzung eines Rechtsrahmens für den „Plan sectoriel logement“

- bereits umgesetzt :
 - Ausarbeitung des « Plan sectoriel logement » mit folgenden Zielen:
 - Territoriale Koordination des Wohnungsbaus auf regionalem und interkommunalen Niveau.
 - Effiziente Aktivierung und Nutzung des Baugrunds.
 - Vorgaben im Bereich der landsparenden und ökologisch nachhaltigen Erschließung.
 - Erhöhung der Erstellung von Wohnbauten.
 - Sicherstellen der Koordination und der Kommunikation.
- vorgesehene Aktionen :
 - Überprüfung Beginn der Prozedur des „Plan sectoriel logement PSL“.
 - Inkraft treten des „règlement grand-ducal déclarant le PSL obligatoire“
 - Schnelle Entwicklung von einigen „zones pour projets d’envergure“ in Form von Pilotprojekten durch „plans d’occupation du sol POS“.

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

2-2 Neuordnung und Vereinfachung der finanziellen Hilfen für den Wohnungsbereich

- bereits umgesetzt :
 - **Neues Förderregime Prime House** : *Règlement grand-ducal du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement* » ab Januar 2013
 - Grundlegende Aufwertung der Maßnahmen in der AltbauSanierung
 - Je höher die Effizienz, umso höher der Förderbetrag
 - Kombination einer bauteilbezogenen Förderung und einem Anreiz zu Gesamtsanierungen
 - Ausführung einer Gesamtsanierung in Etappen möglich
 - Kopplung an den Energiepass
 - Hoher Förderbetrag für Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung
 - Anpassung der Finanzbeihilfen im Bereich des Neubaus
 - Schwerpunkt auf Passivhäuser
 - Berücksichtigung der verschärften Anforderungen der Energieeffizienzverordnung
 - Lenkung zum verdichteten Wohnungsbau
 - Anreiz zum Einbau eines zweckmäßigen Sonnenschutzes
- in der Prozedur :
 - Bündelung sämtlicher finanziellen Hilfen für den Wohnungsbereich : Vorlage des *projet de loi relative à la promotion du logement et de l'habitat durables*

Bilanz finanzielle Beihilfen in den Bereichen erneuerbare Energien / Energieeffizienz

- Seit 2001 gezahlte finanzielle Beihilfen in den Bereichen erneuerbare Energien / Energieeffizienz : 295 Millionen € (133.000 Anträge)
- Förderregime prime House 2008-2012: 52 Millionen €
 - 14.500 Anträge
 - 11.800 Beihilfen ausgezahlt
 - Gesamtsumme Beihilfen : 52 Millionen €
 - Neubau : 4,2 Millionen €
 - Über 100 Passivhäuser (EFH oder Wohnungen in MFH)
 - Über 360 Niedrigenergiehäuser (EFH oder Wohnungen in MFH)
 - Altbausanierung : 5 Millionen €
 - Über 1.300 Sanierungen
 - Nur 35 Komplettsanierungen

Bilanz finanzielle Beihilfen in den Bereichen erneuerbare Energien / Energieeffizienz

- Anlagentechnik im Bereich der erneuerbaren Energien:
 - Solarthermie : 4.200 Beihilfen ; 15,7 Millionen €
 - Photovoltaik : 1.650 Beihilfen ; 20,5 Millionen € (+92 Millionen € Stromvergütung ; ohne fonds de compensation)
 - Wärmepumpen : 600 Beihilfen ; 2,6 Millionen €
 - Holzheizungen : 940 Beihilfen ; 3,7 Millionen €

Grundlegende Aufwertung der Maßnahmen in der Altbausanierung

- Neues Förderregime Prime House Dezember 2012 (Neugestaltung der „Prime d’assainissement énergétique“)
- Projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables : 3 Instrumente gegen Energiearmut :
 - Complément à la prime d’assainissement énergétique
 - Prêt à taux zéro pour l’assainissement énergétique
 - Subvention d’intérêt complément à l’assainissement énergétique
- Informations und Sensibilisierungskampagne in Zusammenarbeit mit myenergy

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

2-3 Energetische Sanierung staatlicher Bauten

- fortlaufend:
 - Vorantreiben energetische Sanierung staatlicher Gebäude
 - Aufstockung der finanziellen Möglichkeiten der zuständigen staatlichen Behörden.
 - Umsetzen der Energieeffizienz-direktive

2-4 Monitoring des Energieverbrauchs staatlicher Bauten

- bereits umgesetzt (u.a.):
 - Ausarbeitung eines globalen Meßkonzeptes für Gebäude aus Bestand und Neubau
 - Festlegung der prinzipiellen Zonen und Nutzungsarten, die separat erfasst werden sollen
 - Abschätzung der finanziellen Mittel für die Erstausrüstung/Nachrüstung von Zählern
 - Priorisierung der nachzurüstenden Gebäude
 - Ausarbeitung eines Standards für die Messgeräte.
- vorgesehene Aktionen (u.a.):
 - Ausarbeitung einer Datenbank.
 - Realisierung einer Software zur Erfassung und Verarbeitung der Energieverbräuche.

2-5 Verschärfung der Baustandards für Zweckneubauten

- in Planung ; Verschärfung der Vorgaben in 2 bis 3 Jahresschritten ab Ende 2013 (2013-2020)

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

2-6 Stärkere Nachhaltigkeitsorientierung der Finanzhilfen für den Wohnungsbau

- bereits umgesetzt :
 - Kopplung der Fördersätze an den Energiepass und progressive Verschärfung der Mindeststandards (ab 2012).
- In der Prozedur:
 - *projet de loi relative à la promotion du logement et de l'habitat durables*
- In Ausarbeitung:
 - Bindung der Förderung an Nachhaltigkeitszertifikat (2014-2015)

2-7 Schnellere Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung

- bereits umgesetzt :
 - Vorlage des *projet de loi déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le domaine du logement*
- vorgesehene Aktionen :
 - In Kraft treten des Gesetzes bezügl. der schnelleren Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung sowie der Verordnung bezügl. des reduzierten TVA-Satzes im Falle einer energetischen Sanierung.

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

2-8 Förderung der Elektro-Mobilität

- Kontext :
 - 60 % des nationalen Energieverbrauchs werden dem Transportsektor zugeschrieben.
 - Die gewichtete mittlere Weglänge einer Einzelfahrt im privat Auto in Luxemburg überschreitet die 60 km-Marke nicht.
 - Neben der Förderung der sanften Mobilität und des öffentlichen Transports soll der Anteil der individuellen motorisierten Transports nachhaltiger werden :
 - Autos mit geringerem Verbrauch
 - Technologien die einen geringen Ausstoß an Schadstoffen (CO₂, NO_x, Feinstaub) aufweisen
 - Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen
 - Intelligenter Nutzungformen
- bereits umgesetzt:
 - Der rechtliche Rahmen wurde durch das Gesetz vom 7. August 2012 definiert (*loi du 7 août 2012 modifiant la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité*)
 - Weiterführung der finanziellen Beihilfen für Elektroautos (règlement grand-ducal du 18 février 2013 port. introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO₂)

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

2-8 Förderung der Elektro-Mobilität

- vorgesehene Aktionen :
 - Luxemburg soll zu einer exemplarischen Plattform werden, welche ein Netzwerk aus öffentlichen Ladensäulen bietet, und so eine nachhaltigere Mobilität zu fördert.
 - Installation von ± 800 öffentlichen Ladesäulen zum Aufladen der Elektrofahrzeuge bis 2020
 - Weiterführen der Arbeitsgruppe unter der Koordination des Ministeriums für Wirtschaft und Außenhandel und des Ministeriums für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen um mit den Netzbetreibern in Abstimmung mit den interessierten Partnern ein Konzept zur Förderung der Elektromobilität auszuarbeiten. Diese Konzept soll dazu dienen:
 - das Projekt Elektromobilität zu koordinieren;
 - die Leistung der Installation, des Betriebens und des Unterhalts zu organisieren;
 - einen Plan zu definieren an welchen Orten die Ladeinfrastruktur sich befinden soll.
 - Die verwendete Technologie und das zentrale Verwaltungssystem zu definieren, welches landesweit für die öffentliche Ladeinfrastruktur eingesetzt werden soll
 - Realisierung verschiedener Pilotprojekte

2-9 Anpassung der Prime car-e

- bereits umgesetzt:
 - Abschaffung der car-e Prämie für konventionell betriebene Autos
 - Weiterführung der finanziellen Beihilfen für Elektroautos für 2013

Bilanz finanzielle Beihilfen für PKWs mit niedrigen CO₂-Emissionen (Prime CAR-e)

- **Gezahlte Beihilfen :**
 - Prime CAR-e : 24.300 Autos; 22,5 Millionen €
 - Prime CAR-e plus : 7.000 Autos; 15,3 Millionen €
- **Entwicklung CO₂-Emissionen:**
 - 2012 : 13,9% der Neuanmeldungen ≤ 100 g CO₂/km (x 17 im Vergleich zu 2009)
 - Durchschnittsemissionen Neuanmeldungen 2012 : 138,4 g CO₂/km (-16,6% im Vergleich zu 2007)
 - Durchschnittsemissionen aller PKWs 1.1.2013 : 156,6 g CO₂/km (-13,6% im Vergleich zum 1.1.2005)

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

2-10 Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen

- bereits umgesetzt:
 - Sensibilisierung, Information und Grundberatung für Industrie im Rahmen der freiwilligen Vereinbarung.
 - Ein Mustervertrag, welcher an Luxemburger Verhältnisse angepasst ist, wurde von myenergy erstellt und Anfang 2012 publiziert.
- vorgesehene Aktionen :
 - Diverse Pilotvorhaben (2013-2014)
 - Förderung von Contracting für kommunale Infrastrukturen (2013)
 - Dauerhaftes Monitoring der auf 2016 ausgelegten freiwilligen Vereinbarung zwecks Erkennung der Notwendigkeit einer Anpassung (2013-2014)

2-11 Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen mit ETS-Anlagen

- bereits umgesetzt:
 - Freiwillige Vereinbarung mit der FEDIL
- vorgesehene Aktionen :
 - Projekt „Learning factory“
 - Staatliche Einnahmen aus ETS für Energieeffizienzmassnahmen einsetzen

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

2-12 Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien bei öffentlicher Beschaffung und im gesamten öffentlichen Planungsprozess

- vorgesehene Aktionen :
 - Erstellung fester Spielregeln (Geschäftsordnung für Ministerien, Handbuch für Gemeinden).
 - Laufendes Monitoring

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

3 – Die Mobilität von morgen gestalten!

3-1 Integrative und strukturierte Raumentwicklung

- bereits umgesetzt:
 - Ausarbeitung neuen Landesplanungsgesetzes
 - Ausarbeitung und Publikation der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu)
 - Ausarbeitung der sektoriellen Leitpläne: Transport (PST), Geschützte Landschaften (PSP), Wohnungsbau (PSL) und Aktivitätszonen (PSZAE)
 - Staat-Gemeinden-Konventionen und der EVTZ Alzette-Belval.
- vorgesehene Aktionen :
 - In Kraft treten des neuen Landesplanungsgesetzes
 - Beginn der Prozedur « Plans directeurs sectoriels primaires » (2013-2015)
 - In Kraft treten des „règlement grand-ducal déclarant obligatoire les plans directeurs sectoriels“
 - Fortführung der Staat-Gemeinden-Vereinbarungen und der EVTZ Alzette-Belval

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

3-2 Förderung der sanften Mobilität

- bereits umgesetzt:
 - Thematisierung im Zuge des Nationalen Aktionsplans für sanfte Mobilität sowie der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).
- vorgesehene Aktionen :
 - Schaffung der benötigten Gesetzgebung zur Umsetzung der Maßnahmen.
 - Schaffung von effizienten, kohärenten und vollständigen Netzen für die sanfte Mobilität.
 - Gewährleistung der benötigten Intermodalität.
 - Integration der sanften Mobilität in die Planungsprozesse der Raum- und Kommunalplanung.
 - Gewährleisten, dass das „System sanfte Mobilität“ integrierender Bestandteil der Umsetzung von spezifischen Stadtentwicklungsprojekten ist.

3-3 Reorganisation des öffentlichen Verkehrs

- bereits umgesetzt:
 - Ausarbeitung der Maßnahmen im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu)
 - Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte.

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- vorgesehene Aktionen :
 - Allgemeine Umstrukturierung Busnetz.
 - Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel an sogenannten Umsteigepunkten (z.B. „Pôles d'échange“)
 - Planung eines Bedarfverkehrsangebots außerhalb der Hauptverkehrszeiten in bestimmten ländlichen Regionen.
 - Einführung der Tram in der Stadt Luxemburg.

3-4 Ausbau und Verbesserung der Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr

- bereits umgesetzt:
 - Ausarbeitung der Maßnahmenpakete im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu)
 - Reservierung verschiedener Korridore im Zuge der Ausarbeitung des PST
 - Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte
 - Umsetzung der Doppelgleisigkeit der Strecke Luxemburg-Petingen
 - Fertigstellung des Umbaus des Hauptbahnhofs in Luxemburg
 - Umsetzung diverser Projekte zur Buspriorisierung.

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- vorgesehene Aktionen :
 - Bau der Umsteigepunkte Hollerich, Howald und Pont Rouge zur Annäherung der Bahn an die Entwicklungszentren in der Stadt Luxemburg.
 - Strukturelle Optimierung des Schienennetzes (z.B. neue zweigleisige Bahnlinie Luxemburg-Bettemburg).
 - Kontinuierliche Erneuerung der Schienenfahrzeuge und Busse.
 - Strukturelle Optimierung des Busnetzes (z.B. neue Busspuren).

WEITERE MASSNAHMEN

3-5 Parkraummanagement in urbanen Gebieten

3-6 Förderung der Intermodalität

3-7 Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität

3-8 Förderung von alternativen Nutzungsformen des PKW

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

4 – Das Steuer- und Abgabensystem nachhaltig umbauen!

4-1 Überprüfung der Autosteuer

- Analyse der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge

4-2 Reform der Dienstwagenbesteuerung

- Prüfung verschiedener Optionen und Abgleich mit Erfahrungen aus anderen EU-Ländern.

4-3 Sukzessive Anpassung der Steuersätze auf Verkehrskraftstoffen

- Prüfung verschiedener Optionen.

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

5 – Effiziente und sozial gerechte Finanzinstrumente entwickeln!

5-1 Neue Formen der Anreiz- und Förderinstrumente

- bereits umgesetzt:
 - Ausarbeitung eines Vorschlags zur Einführung eines „éco-prêt à taux zéro“ im Rahmen des „projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables“
- vorgesehene Aktionen :
 - Umsetzung des „éco-prêt à taux zéro“

5-2 Sanierungsmöglichkeiten von Mietwohnungen verbessern

- bereits umgesetzt:
 - Ausarbeitung des *projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables*

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

6 – Information, Kommunikation und Entscheidungsstrukturen verbessern!

6-1 Kapazitätsanpassung bei myenergy

- Gewährung eines höheren Finanzrahmens
- Bereitstellung notwendiger kommunaler Klimaberater

6-2 Unterstützung kommunaler Kapazitäten

- Gewährung eines Finanzrahmens erfolgt (Ende 2012).
- Bereitstellung notwendiger kommunaler Klimaberater im Rahmen des Klimapakts (ab Anfang 2013).

6-3 Ausbau des Partnershiats für Umwelt und Klimaschutz zu einer Nachhaltigkeitskommission

- vorgesehene Aktionen :
 - Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004 über die Nachhaltigkeits-gremien mit dem Ziel der Schaffung einer nationalen Nachhaltigkeitskommission

6-4 Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den verschiedenen Sektoren

- bereits umgesetzt:
 - Erste Schritte zur Realisierung eines Projekts zur Erstellung gemeinsamer Projektionen des Energieverbrauchs und der Emissionen, sowie die Evaluierung der Auswirkungen von nationalen und internationalen Maßnahmen.

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- vorgesehene Aktionen :
 - Erstellen eines gemeinsamen Instrumentes zu den Projektionen basierend auf den ökonomischen Modellen des Statedec.
 - Erstellen von Instrumenten und Methodologien zur Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen des Aktionsplans (Treibhausgase u. „NEC“-Gase)
 - Verstärkte Anforderungen bezügl. Qualitätskontrolle (Projektionen u. Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen) laut der neuen EU Verordnung „Monitoring Mechanism“
 - Monitoring u. Quantifizierung der Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen des Klimapaktes(2015)

6-5 Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den Gemeinden

- Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des Klimapaktes.
- Überprüfung der Möglichkeiten des Aufbaus einer Datenbank mit dem SIGI

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

6-6 *Evaluierung des Aktionsplans*

6-7 *Ausweitung des Angebots für Ausbildung und Erziehung zu Fragen der Energieeffizienz, der erneuerbaren Energien und des ökologischen Baues; in Verbindung mit zusätzlichen zielgruppenspezifischen (Handwerker, Energieberater usw.) Möglichkeiten der Zertifizierung für garantierte Qualitäten*

- Anbieten von Schulungsprogrammen diverse Akteure wie z.B: Chambres professionnelles, u.a....).
- Koordination des von der EU ko-finanzierten Projektes „Build-up“ durch myenergy.
- Koordination des luxemburgischen Teils am europaweiten Projekt zur Förderung der Ausbildung im Handwerk „Build-Up Skills Luxembourg“, und Umsetzung der festgehaltenen Roadmap.
- Arbeiten an der Erstellung eines freiwilligen Labellingsystems für Energieberater im Bereich Wohnungsbau.
- Anpassung der Ausbildung der Heizungsmonteur und der Elektriker an die Anforderungen der Richtlinie 2009/28/EG.

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

6-8 Programme zur Sensibilisierung und gezielten Information von Hauseigentümern und -verwaltern für die mittelbaren Vorteile von energieeffizient errichteten und sanierten Gebäuden (Komfort, Verkehrswert etc.)

- Systematischer Ausbau der myenergy-Infopoints.
- Organisation der myenergy-days und Präsenz von myenergy auf Messen.
- Online-Publikation von Informationsdokumenten zum Energiesparen und zur Verwendung erneuerbarer Energien.

6-9 Sensibilisierung für energieeffizientes Bauen und Sanieren

- Weitere Auflagen der myenergy-days und intensive Präsenz bei anderen Messen.
- Organisation von regionalen Ereignissen im Rahmen der myenergy-Infopoints.

6-10 Pilotprojekt „Energiesparcheck-Helfer“

- Vorbereitung und Durchführung eines Pilotprojektes und bei Bewährung flächendeckende Umsetzung (2013-2014)

Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

WEITERE MASSNAHMEN

6-11 *Einsatz neuer Kommunikationsformen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs*

6-12 *Auf- und Ausbau eines Telematiksystems für den öffentlichen Transport*

6-13 *Einführung eines ökologischen Mobilitätslabels für Unternehmen*

6-14 *Ausbau der Beratung und Unterstützung von Industrie sowie KMU in Fragen der Energieeffizienz und des Einsatzes erneuerbarer Energien*



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 08 mai 2013

Ordre du jour :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 18 mars et du 10 avril 2013
2. 6477 Projet de loi modifiant
 1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;
 2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière
 3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement; et
 4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis

- Echange de vues avec des représentants de la Chambre d'agriculture
3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
- Rapporteur: Madame Marie-Josée Frank
- Adoption des propositions d'amendements
4. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West
- Rapporteur: Monsieur Fernand Boden
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Ali Kaes
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Roland Schreiner

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

M. Joé Ducomble, M. Guy Heintz, M. Claude Origer, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Marco Gaasch, M. Pol Gantenbein, M. Aly Leonardy, M. Camille Schroeder, de la Chambre d'agriculture

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 18 mars et du 10 avril 2013

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

- 2. 6477 Projet de loi modifiant**
- 1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;**
 - 2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière ;**
 - 3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ; et**
 - 4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement**

Les représentants de la Chambre d'agriculture exposent leurs commentaires vis-à-vis du projet de loi sous rubrique. Pour le détail exhaustif de ces commentaires, il est prié de se référer au document parlementaire 6477². En résumé, il peut être retenu ce qui suit :

- le projet de loi, de même que la législation déjà en vigueur, a un impact important sur le secteur agricole dans son ensemble. En effet, la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles intervient dans l'ensemble des projets et aménagements situés en zone verte. Or, par définition, c'est précisément dans cette zone verte que les agriculteurs exercent la majorité de leurs activités. La Chambre d'agriculture s'est dès lors particulièrement impliquée dans la rédaction de l'avis relatif au projet de loi en question ;

- bien souvent, l'opinion publique perçoit une opposition entre le monde de l'agriculture et les tenants d'une meilleure protection de la nature et le secteur agricole est considéré comme un élément préjudiciable ayant un impact négatif sur la biodiversité. Pourtant, de l'avis de la Chambre professionnelle, le secteur agricole devrait plutôt être considéré comme un allié important pour la préservation de la nature ;
- la pression de l'urbanisation et le développement des infrastructures dans la société luxembourgeoise moderne engendrent une perte importante de terrains réservés à l'agriculture, cette situation étant bien entendu encore exacerbée par la taille réduite du pays. Or, le projet de loi sous rubrique contient plusieurs dispositions qui, en l'état, ne feraient qu'accroître la perte de surfaces agricoles. Les représentants de la Chambre d'agriculture expriment donc leurs vives inquiétudes pour leur futur et estiment qu'il serait de première importance de réserver des terrains agricoles à une production alimentaire de qualité ;
- la carte reprise en page 3 du document parlementaire 6477² illustre, de manière non exhaustive et sans considérer les zones faisant partie du plan directeur sectoriel « Paysages », les zones de protection actuellement connues. De l'avis des représentants de la Chambre d'agriculture, cette carte met clairement en évidence la multiplication à outrance des zones de protection de différents types. Or, ils constatent que le projet de loi sous rubrique continue sur cette voie en introduisant des zones protégées agréées et en simplifiant la procédure de désignation des zones protégées d'importance communale. Ils estiment que cette politique a engendré des règles contraignantes allant à l'encontre de la simplification administrative et qu'elle risque de ne pas arriver aux objectifs visés faute d'adhésion des acteurs du terrain. Ils font en outre valoir que les différentes contraintes concernant les pratiques agricoles sur les surfaces situées en zones de protection ne facilitent pas la tâche des exploitants agricoles et que la multiplication des zones de protection risque de mettre en péril le développement structurel des exploitations agricoles en limitant considérablement le choix des sites aptes à la construction de bâtiments agricoles ou en le retardant excessivement par une prolifération de démarches administratives supplémentaires. La Chambre d'agriculture s'exprime donc clairement contre la création de nouvelles zones de protection, surtout si celles-ci font perdre à l'agriculture ses terrains agricoles ; elle estime que la première priorité doit être la mise en œuvre des zones de protection existantes ensemble avec les acteurs du terrain ;
- dans ce même contexte, la Chambre d'agriculture est d'avis que la politique de protection de la nature suit une approche trop restrictive face aux exploitants agricoles et n'implique pas suffisamment les acteurs du terrain. Cela se traduit par un manque d'informations pertinentes permettant à ces acteurs de saisir la finalité des différents types de zones de protection et de s'identifier avec les objectifs environnementaux en s'engageant en faveur de la protection de la nature. Vu la multiplication de zones de protection, l'absence de concertation avec les acteurs du terrain préalablement à la désignation de ces zones et l'approche restrictive adoptée en matière de législation, il est compréhensible qu'actuellement la protection de la nature soit avant tout perçue comme une contrainte par les exploitants agricoles. C'est pour cette raison que la Chambre d'agriculture plaide en faveur d'une démarche de partenariat, démarche qui favorisera inévitablement une meilleure acceptation par les acteurs directement concernés ;
- en ce qui concerne l'implantation de bâtiments agricoles en zone verte, les membres de la chambre professionnelle font savoir que la recherche d'un site approprié devient de plus en plus difficile. En outre, les autorisations requises en vertu de différents textes législatifs ne cessent de se multiplier et engendrent parfois des situations ingérables. Ainsi, la réalisation de projets en zone verte s'en retrouve systématiquement retardée, faute d'accord au niveau du site d'implantation ou bien du fait de l'incompatibilité des

obligations formulées par les responsables des différentes administrations. Les représentants de la Chambre d'agriculture sont d'avis que le projet de loi entraînera de nouvelles contraintes liées aux différentes zones de protection et risquera de freiner à long terme le développement du secteur agricole. Ils plaident en faveur d'une simplification de l'implantation de bâtiments en zone rurale et d'une approche cohérente en matière d'autorisations en zone verte. Ils informent en outre que des discussions, à ce jour non finalisées, ont été menées récemment entre le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, le Ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural et la Chambre d'agriculture au sujet de l'élaboration d'un guide précis en matière d'autorisations en zone verte. Un tel guide faciliterait à la fois la planification du projet par le demandeur et l'évaluation dans le cadre de la procédure d'autorisation du projet par les administrations concernées ;

- la perte de terrains agricoles est, comme déjà évoqué ci-avant, une conséquence directe de la croissance économique et démographique du pays et de l'exiguïté du territoire national. C'est également une conséquence du fait que les terrains agricoles ne disposent actuellement d'aucune protection spécifique contre leur utilisation à d'autres fins. La Chambre d'agriculture estime que cette situation n'est plus tolérable, d'autant que le système de compensation environnementale prévu par le projet de loi sous rubrique risque d'accentuer cette perte ; elle est donc d'avis que des mécanismes de protection des terrains agricoles doivent être mis en place et suggère d'inscrire un certain nombre de mesures supplémentaires allant dans cette direction dans le projet de loi. Ainsi, par exemple, la Chambre d'agriculture estime que le changement d'affectation de terrains agricoles vers des utilisations non agricoles mérite d'être soumis à autorisation et propose de reformuler l'article 14 du texte coordonné de la loi de façon à imposer expressément une autorisation ministérielle à chaque fois qu'un terrain agricole est utilisé à d'autres fins ;
- pour finir, les représentants de la Chambre d'agriculture commentent le système numérique d'évaluation et de compensation que le projet de loi prévoit de mettre en place. S'ils estiment d'emblée que ce système de compensation aura des effets positifs, ils mettent également en avant les retombées négatives qu'il aura pour le secteur agricole. Tout d'abord, ils font valoir que le fait d'imposer systématiquement des compensations pour pratiquement toute autorisation constitue en pratique un doublement des pertes en surface agricole. En effet, la grande majorité des situations demandant compensation constitue déjà une perte de surface agricole. Ainsi, par exemple, chaque fois qu'une route est construite, ce sont des terrains agricoles qui sont utilisés à ces fins et donc perdus pour l'agriculture. Si maintenant la loi sur la protection de la nature impose en plus de façon systématique des compensations, il est évident que ces mesures auront de nouveau un impact sur la surface utilisée par l'agriculture. Une deuxième retombée négative pour la production agricole est l'effet sur les prix des terrains. Déjà maintenant, alors que le système de compensation n'est pas encore en place, certains promoteurs ou certaines communes sont en train d'acheter des terrains à des prix qui ne correspondent plus à la réalité économique agricole. Ce renchérissement des prix se fait au détriment des agriculteurs. Ainsi, les représentants de la Chambre d'agriculture estiment que le système de compensation ne profitera certainement pas aux exploitants agricoles et demandent à ce que ce système soit aménagé de telle sorte qu'il nuise le moins possible au secteur agricole. Dans ce contexte, ils proposent de mettre en œuvre plusieurs aménagements au projet de loi, comme par exemple :
 - o réduire le nombre de situations demandant compensation au strict nécessaire ;
 - o équilibrer le système des éco-points ;
 - o se diriger vers un concept de compensation environnementale globale (p. ex. mesures dans le domaine énergétique ou climatique) ;
 - o privilégier des mesures compensatoires sur des terrains non agricoles (p. ex. friches industrielles) ;

- introduire une protection des terrains agricoles.

*

Suite à cet exposé, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- les responsables gouvernementaux ainsi que les membres de la commission parlementaire saluent la grande qualité de l'avis de la Chambre d'agriculture et déclarent être d'accord avec nombre des revendications qui y sont exprimées ;
- un membre de la commission parlementaire s'interroge sur l'opportunité, à l'instar de l'établissement de plans sectoriels divers, de mettre également sur pied un plan sectoriel agricole dans lequel les meilleures terres agricoles seraient répertoriées et ainsi protégées. Cet exercice permettrait de définir les besoins en terrains agricoles dans le pays et donc de connaître la situation avec exactitude. Les représentants de la chambre professionnelle sont cependant d'avis que cet exercice serait à la fois inefficace et extrêmement compliqué à réaliser dans la pratique, d'autant plus qu'il est impossible de définir avec objectivité ce qu'est un « bon » terrain agricole par opposition à un « mauvais » terrain agricole. La valeur des terrains agricoles pour une exploitation donnée n'est en effet pas seulement fonction de sa valeur agronomique, mais également de la situation de ces terrains dans le parcellaire agricole et de leur accessibilité à partir des bâtiments de ferme. Ainsi, par exemple, la disponibilité suffisante de surfaces fourragères de qualité est d'une importance primordiale pour une exploitation laitière ;
- la proposition de la Chambre d'agriculture relative à la création de zones agricoles protégées rencontre l'approbation des responsables gouvernementaux qui confirment que des discussions sont en cours et qu'un mécanisme de protection pourrait être mis en œuvre au niveau de l'aménagement du territoire au moyen du plan sectoriel « Paysages ». En outre, le Ministère déclare trouver intéressante la proposition de la chambre professionnelle concernant la reformulation de l'article 14 du futur texte coordonné. Les modalités pratiques de la mise en œuvre de cette proposition devront cependant encore être arrêtées ;
- plusieurs intervenants souhaitent recevoir des précisions sur les modalités pratiques du fonctionnement du système numérique d'évaluation et de compensation. Tous sont en effet d'avis que cet outil, qui sera destiné à estimer la valeur écologique d'une zone visée par un projet en vue de définir l'envergure des mesures compensatoires nécessaires, aura des implications importantes, devra être totalement objectif et ne pourra en aucun cas prêter à des divergences d'interprétation. Dans ce contexte, les membres de la commission parlementaire confirment leur décision de ne pas entamer l'instruction du projet de loi sous rubrique avant d'avoir pris connaissance du texte de l'avant-projet de règlement grand-ducal d'exécution, texte qui influencera la teneur même de la loi. Les responsables du Ministère confirment que ledit texte est en cours de finalisation et qu'il sera très prochainement présenté à la Chambre des Députés. Ils expliquent en outre que la mise en place d'un tel système, qui sera à la fois plus flexible et plus simple pour tous les acteurs concernés, s'est révélée nécessaire au regard du grave déficit qui existe à l'heure actuelle suite au manquement récurrent à l'obligation de compensation. Ils précisent également que les mesures de compensation n'auront pas, comme la Chambre d'agriculture l'énonce erronément dans son avis, de caractère systématique ;
- dans ce même contexte et suite à une remarque afférente, les représentants de la Chambre d'agriculture font valoir que les mesures compensatoires intégrées à la production agricole pourraient constituer une sorte de mesures agro-environnementales complémentaires à celles prévues par la PAC. Cette démarche a d'ailleurs fait ses preuves en Allemagne. En pratique, un organisme public ou semi-public garantirait la

réalisation des éco-points, qu'il mettrait en œuvre par des mesures flexibles et volontaires sur base contractuelle avec des exploitants individuels. Ainsi, ces exploitants pourront réaliser des mesures intégrées à leur production compatibles avec leur mode d'exploitation ;

- de l'avis d'un membre de la Commission, l'exposé des représentants de la Chambre d'agriculture est une parfaite illustration du fait que le modèle luxembourgeois de croissance économique arrive à ses limites. Selon lui, le projet de loi sous rubrique devrait être considéré comme une opportunité de finalement réussir à combiner la protection de la nature avec un futur prospère pour le secteur agricole ;
- de l'avis des représentants gouvernementaux, la proposition de la Chambre d'agriculture en matière d'autorisations de construire en zone verte mérite réflexion. Ceux-ci rappellent cependant que le texte du projet de loi prévoit déjà une simplification substantielle des procédures par le biais de la mise en place d'une notice d'impact qui déterminera si un projet est susceptible ou non d'affecter une zone Natura 2000 de manière significative et si par conséquent une évaluation des incidences s'impose (articles 12 et 12*bis* du texte coordonné) ;
- les responsables du Ministère déclarent ne pas rejoindre la proposition de la chambre professionnelle concernant le concept de compensation environnementale globale (p. ex. mesures dans le domaine de l'assainissement énergétique des bâtiments). Ils rappellent en effet qu'un des principaux buts du projet de loi sous rubrique est la préservation de la biodiversité, eu égard aux engagements luxembourgeois aux niveaux européen et international ;
- suite à une question concernant la taille des haies vives, la Chambre d'agriculture se déclare opposée à l'avancement de la période d'interdiction d'une quinzaine de jours, car la période la plus propice à la taille des haies se retrouverait considérablement réduite ;
- la Chambre d'agriculture exprime son désaccord avec le chapitre 9*bis* du projet de loi ayant trait au droit de préemption, dont elle demande la suppression. Elle constate en effet que l'Etat est en train d'introduire, un peu partout dans différentes législations, des droits de préemption. Or, elle est d'avis que les droits de préemption contrecarrent la simplification administrative. Elle se pose en outre la question de l'utilité de ce droit de préemption, car dans les zones protégées d'intérêt national ou d'importance communale, l'Etat et les communes peuvent déjà grever les terrains de servitudes et de charges en vue d'assurer la protection de la nature ;
- suite à une question afférente, la Chambre d'agriculture explique pour quelles raisons elle est d'avis que le texte du projet de loi devrait prévoir la possibilité de déroger, dans certains cas, à l'interdiction d'utilisation d'herbicides sur les surfaces publiques, interdiction formulée à l'article 8*bis* du projet de loi. En effet, si la généralisation de l'interdiction peut être justifiée d'un point de vue écologique, il faut savoir qu'elle impliquera un surplus de travail assez considérable en cas de recours à des techniques de lutte mécaniques et thermiques, sans pouvoir pour autant garantir une propreté parfaite. En plus, l'interdiction absolue de traitements herbicides nécessite, de l'avis des représentants de la chambre professionnelle, une analyse approfondie de la prolifération de certains adventices qui, par leur robustesse et leur potentiel de reproduction, envahissent les bords des routes, les prairies et les pâtures sur l'entièreté du territoire luxembourgeois. Pour certaines de ces mauvaises herbes, les expériences acquises dans les pays voisins indiquent qu'en cas d'infestation massive, seule une stratégie intégrant des traitements phytopharmaceutiques permet de les repousser efficacement.

*

Après un bref échange de vues, il est décidé de requérir l'accord de la Conférence des Présidents afin que la Commission du Développement durable puisse également s'entretenir avec des représentants du Mouvement écologique et de *natur&ëmwelt* au sujet du projet de loi sous rubrique. Pour rappel, une entrevue avec des représentants du SYVICOL a d'ores et déjà été convoquée et aura lieu en date du 15 mai prochain.

3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Les membres de la commission parlementaire adoptent les amendements discutés lors de la réunion du 10 avril dernier et qui sont repris en annexe du présent procès-verbal. Ces amendements seront envoyés au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

4. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West

Ce point n'a pas été abordé.

5. 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.

6. Divers

Il s'avère que l'amendement relatif au projet de loi concernant l'aménagement du territoire, amendement qui a été soumis au Conseil d'Etat en date du 2 mai dernier, est incomplet et devra être légèrement modifié. La Commission du Développement durable décide donc de réserver la teneur suivante à l'article 19 du projet de loi n°6124 :

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 est levée 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.

(8) Par dérogation aux paragraphes (5) et (7) alinéa 1er, au cas où le vote du conseil communal sur le projet d'aménagement général, tel que prévu à l'article 10 de la loi précitée du 19 juillet 2004, intervient avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel, la commune peut achever sa procédure d'adoption du plan d'aménagement général. Dans ce cas, la commune doit procéder à une mise en conformité par révision, telle que prévue par l'article 8 de la loi précitée du 19 juillet 2004. Cette révision doit intervenir dans les deux années à partir de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel.

En effet, la dérogation vise uniquement le délai supplémentaire accordé à la commune pour permettre à cette dernière de faire aboutir la modification entamée de son plan d'aménagement général. Le texte énonce un point de départ précis d'application de cette disposition, à savoir dans les deux années à partir de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel. Le paragraphe (8) poursuit le but de ne pas mettre en échec les projets de plans d'aménagement général dont la procédure serait entamée avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel, afin d'éviter que la commune ne soit pas obligée de recommencer l'intégralité de la procédure pour tenir compte de la nouvelle donne de l'aménagement du territoire. Par contre, tous les autres effets, notamment celui qu'aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan, restent applicables. L'effet de *standstill* reste en tout état de cause d'application. Pour la clarté du texte, il est donc précisé qu'il s'agit de la dérogation au paragraphe (7), alinéa 1er. Un tel rajout évitera toute interprétation mettant en cause le principe qu'aucune autorisation de construire ne puisse être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan.

Pour le reste, le projet de loi demeure strictement identique à la version datée du 2 mai dernier.

Luxembourg, le 21 mai 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

Amendements au projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Amendement 1 concernant le paragraphe (2) de l'article 2 (ancien II)

Le paragraphe (2) de l'article 2 est modifié comme suit :

« (2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1^{er}, avec la teneur suivante :

« Dans les mêmes conditions, le ~~ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué~~ peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. » »

Motivation de l'amendement 1 :

La Commission du Développement durable propose de reprendre la proposition de la Chambre des salariés afin de rendre les dispositions du paragraphe 2 plus générales pour tenir compte notamment du cas de parents divorcés. L'amendement proposé dans ces conditions, s'inspire des dispositions inscrites à l'article 93 du Code de la sécurité sociale.

Amendement 2 concernant le paragraphe (3) de l'article 2 (ancien II)

Le paragraphe (3) de l'article 2 est modifié comme suit :

« (3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé ~~complété in fine~~ par le libellé la phrase suivante :

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal. » »

Motivation de l'amendement 2 :

Le Conseil d'Etat propose de ne pas faire référence à un règlement grand-ducal qui fixerait les conditions d'utilisation des plaques rouges, mais de compléter la phrase formant l'alinéa 1^{er} du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 par le texte suivant :

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers, aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation sont délivrés et retirés par le ministre. »

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat, tout en complétant le libellé, afin de créer la base légale pour la fixation, par règlement grand-ducal, des conditions de délivrance, d'utilisation et de retrait des plaques rouges.

Amendements 3a, 3b, 3c, 3d concernant l'article 3 (ancien III)

L'article 3 est modifié comme suit :

Art. 3.- ~~Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant:~~

~~„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:~~

(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

- 1) l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 6 points
- 2) le fait de commettre comme conducteur, ~~ou~~ propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12 : 6 points
- 3) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis : 6 points
- 4) les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 4 points
- 5) - la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,
- le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable : 4 points
- 6) la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte : 4 points
- 7) le délit de fuite : 4 points
- 8) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers : 4 points

- 9) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum : 4- **3** points
- 10) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré : 4- **3** points
- 11) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré
pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points
- 12) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie
pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points
- 13) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant : 2 points
- 14) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés : 2 points
- 15) l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale : 2 points
- 16) l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité : 2 points
- 17) l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit : 2 points
- 18) l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs : 2 points
- 19) l'inobservation d'un signal C, 1a : 2 points
- 20) l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération : 2 points
- 21) la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable : 2 points
- 22) le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, ~~des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation : 2 points
- 23) le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de

transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué : 2 points

24) le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué : 2 points

25) - l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection
- le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement
- l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication : 1 point »

(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant :

« Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions. »

(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1^{er} janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1^{er} janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.

Motivation des amendements 3a, 3b, 3c et 3d :

Amendement 3a portant sur le paragraphe (1) :

Le Conseil d'Etat recommande vivement de maintenir un système de retrait des points où toute condamnation pour un délit routier entraîne la perte de 4 points, les contraventions graves continuant par ailleurs à être sanctionnées par la perte de 2 points.

Afin de respecter la logique dont fait état le Conseil d'Etat, la commission parlementaire propose d'amender l'article 3 afin de prévoir les réductions de points suivantes:

- Contravention : 0 ou 1 point

- Contravention grave : 0, 2 ou 3 points
- Délit : 0, 4 ou 6 points.

Cette modification entraîne une réorganisation des rubriques du tableau de l'article III.

La rubrique 4 devient la rubrique 9.

La rubrique 5 devient la rubrique 4.

La rubrique 6 devient la rubrique 5.

La rubrique 7 devient la rubrique 6.

La rubrique 8 devient la rubrique 7.

La rubrique 9 devient la rubrique 8.

Amendement 3b portant sur les points 2), 10), 11) et 12) du paragraphe (1) :

Le Conseil d'Etat recommande en relation avec le libellé des rubriques 2, 10, 11 et 12 d'écrire, à l'instar du texte retenu par ailleurs, « propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal » pour rester en phase avec la rédaction de l'article 12.

La commission parlementaire décide de suivre, en partie, cette recommandation en ajoutant à la rubrique 2 le terme « détenteur ou gardien », aux rubriques 10, 11 et 12 celui de « gardien ». Le terme de « détenteur ou gardien...d'un animal » n'est pas retenu puisqu'un cavalier, par exemple, n'a pas besoin de permis de conduire pour circuler sur la voie publique et ne peut donc pas perdre de point(s) en cas d'infraction. Le texte du Conseil d'Etat n'étant pas suivi entièrement, cette modification constitue un amendement.

Amendement 3c portant sur un paragraphe (2) nouveau:

La commission parlementaire propose encore d'amender l'article 3 afin de réduire le délai de récupération pour obtenir la reconstitution totale du capital de points. Actuellement, ce délai est de trois ans sans infraction. Alors que le système français du permis à points est généralement plus sévère que le système luxembourgeois actuellement applicable, le Code de la Route français prévoit une modulation du délai légal en fonction de la gravité de l'infraction commise allant de 3 ans à 6 mois.

Dans ces conditions, il est proposé de réduire le délai actuel de 3 à 2 ans, tout en prévoyant qu'en présence d'une infraction donnant lieu à la perte d'au moins 3 points, le titulaire du permis de conduire qui n'a pas commis, dans cet intervalle, une nouvelle infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points, récupérera les points perdus au terme du délai de 3 ans à compter de la condamnation définitive voire du paiement de l'avertissement taxé.

Amendement 3d portant sur un paragraphe (3) nouveau:

Le paragraphe (3) nouveau fixe la date d'entrée en vigueur des mesures prévues aux paragraphes (1) et (2). Il précise ainsi que la mesure plus favorable décrite ci-dessus serait applicable aux infractions commises après l'entrée en vigueur des dispositions du présent article ainsi qu'aux infractions plus anciennes qui n'ont pas encore abouti à une condamnation définitive ou du paiement de l'avertissement taxé. Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1^{er} janvier 2014.

Amendement 4 concernant l'article 6 (ancien VI)

L'article 6 est complété par le nouveau paragraphe 1^{er} suivant :

**« (1) Le premier alinéa du paragraphe 1^{er} est complété in fine par le libellé suivant :
« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques. » »**

Motivation de l'amendement 4:

Cet amendement est proposé afin de donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 (cf. article 5 du présent projet de loi) à l'article 4bis.

Suite à cet ajout, les paragraphes subséquents sont renumérotés

Amendement 5 concernant l'article 7 (ancien VIII)

Le dernier tiret de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955, modifié par l'article 7 du présent projet de loi, est modifié comme suit :

« - défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b). »

Motivation de l'amendement 5:

En raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la référence aux candidats de la police est supprimée. La commission parlementaire décide de reprendre, en partie, la proposition de texte du Conseil d'Etat

Amendement 6 concernant l'article 9 (ancien X)

L'article 9 aura la teneur suivante :

« Article 9

L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 12.

Paragraphe 1^{er}

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1^{er}, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1^{er} toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du

présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphe 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1^{er}, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25

MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

- i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10 ;
- ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels ;
- iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée
 - reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
 - est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
 - est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1^{er} sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1^{er} sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1^{er} ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1^{er}, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1^{er}.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal. » »

Motivation de l'amendement 6:

Comme le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à revoir le libellé de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 afin de le redresser sur le plan rédactionnel dans le sens de ses observations et d'en assurer ainsi la cohérence formelle, la commission parlementaire propose de réécrire entièrement l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 à l'article 10 (ancien), article 9 nouveau.

Amendements 7a, 7b et 7c concernant l'article 10 (ancien XI)

L'article 10 est modifié comme suit :

Article 10

L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :

« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. »**

(3) Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation

réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »

Motivation des amendements 7a, 7b et 7c:

Amendement 7a portant sur le paragraphe (1) de l'article 10 nouveau:

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (1) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Les paragraphes subséquents sont renumérotés en conséquence.

Amendement 7b portant sur le paragraphe (2) de l'article 10 nouveau:

Lors de l'examen de l'article II (article 2) du projet de loi, le Conseil d'Etat a fait part de ses doutes quant à l'opportunité de limiter les hypothèses dans lesquelles l'autorité administrative voire le juge judiciaire peut restreindre le droit de conduire. Il a également à ce moment signalé son doute quant à la conformité de la démarche aux exigences de la directive 2006/126/CE. Dans ces conditions, il a demandé de faire abstraction du paragraphe 1^{er} (paragraphe 2 nouveau) de l'article sous examen.

La commission parlementaire propose l'amendement ci-dessus en concordance avec ses remarques formulées à l'égard de l'article 2 (amendement 1).

Amendement 7c portant sur un nouveau paragraphe (5) de l'article 10 nouveau:

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (5) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Amendement 8 concernant l'article 12 (ancien XIII)

L'article 12 est modifié comme suit :

Article 12

~~La première phrase de l'alinéa 1^{er}~~ Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant :

« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7. Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation.**»

Motivation de l'amendement 8 :

Au regard des problèmes de conformité susmentionnés par rapport aux exigences du droit européen, le Conseil d'Etat a réservé la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant qu'il soit saisi d'une nouvelle mouture de texte.

L'amendement soumis a pour objectif de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et d'amender l'article 13 (ancien), article 12 nouveau en complétant le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955.

*

Remarque supplémentaire :

En fin d'examen des modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article *2bis* de la loi précitée du 14 février 1955 et au régime légal du permis à points (article 3 du projet de loi), le Conseil d'Etat a, dans son avis, attiré l'attention de la Chambre des Députés sur l'arrêt prononcé le 6 octobre 2011 par la Cour européenne des droits de l'Homme (affaire *Wagner c/ Luxembourg*). Dans cet arrêt, la Cour a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, empêchant ainsi le propriétaire d'un véhicule, dont la responsabilité pénale se trouvait engagée au titre d'une ordonnance pénale suite à une surcharge de ce véhicule, de pouvoir contester les faits et de se défendre contre le retrait de points. Le Conseil d'Etat aurait souhaité savoir comment il sera dorénavant fait droit aux exigences de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En effet, pour autant que nécessaire, la modification projetée de l'article *2bis* de la loi de 1955 pourrait fournir le cadre pour cette éventuelle mise en conformité.

La commission parlementaire a été informée par les représentants du ministère que l'affaire évoquée concerne un employeur ayant perdu des points sur son propre permis de conduire suite à une infraction (surcharge d'un véhicule lui appartenant) commise par l'un de ses employés. La Cour européenne des droits de l'Homme a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, cette absence ayant empêché l'employeur d'organiser utilement sa défense.

Il s'avère que, dès le dépôt de la plainte de l'employeur dont question ci-dessus auprès de la Cour européenne des droits de l'Homme, le Parquet a adapté le contenu des courriers adressés aux personnes concernées, de sorte que le premier courrier envoyé en début de procédure (citation ou ordonnance pénale) les informe désormais du risque de la perte de points en cas de condamnation définitive.



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 06 mars 2013

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 20 février 2013
2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur: Monsieur Marc Spautz
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
3. 6529 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2011-2012)
 - Rapporteur: Monsieur André Bauler
 - Adoption d'une prise de position
4. 6516 Projet de loi relatif à la construction d'une nouvelle Bibliothèque nationale à Luxembourg-Kirchberg
 - Rapporteur: Monsieur Fernand Boden
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 18: Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. La période du contrôle de subsidiarité a débuté le 31 janvier 2013 et expirera le 28 mars 2013.

COM (2013) 49: Rapport général sur le règlement REACH
Le document précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité.
6. Divers

*

Présents : M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Lydia Mutsch, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer
M. Claude Franck, M. Paul Rasqué, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Thierry Hirtz, M. Jean Leyder, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Roger Negri

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

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

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 20 février 2013

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

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

Monsieur Ali Kaes est désigné comme Rapporteur de projet de loi sous rubrique, en remplacement de Monsieur Marc Spautz.

3. 6529 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2011-2012)

La Commission du Développement durable adopte la prise de position relative au débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2011-2012), telle que reprise en annexe 1 du présent procès-verbal. Cette prise de position sera transmise aux membres de la Commission des Pétitions.

4. 6516 Projet de loi relatif à la construction d'une nouvelle Bibliothèque nationale à Luxembourg-Kirchberg

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis du Conseil d'Etat du 26 février dernier relatif au projet de loi sous rubrique. Si elle marque son accord avec ledit projet de loi, la Haute Corporation propose d'apporter les modifications suivantes au texte de la future loi :

- à l'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. En outre, il suggère de séparer chaque tranche de mille par un point et de biffer la mention « toutes taxes comprises ». Par ailleurs, le Conseil d'Etat demande de supprimer la partie de phrase « sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement

des travaux », car une telle formulation est équivoque et ne répond pas aux prescriptions de l'article 99 de la Constitution, qui exige la fixation d'un plafond des dépenses à autoriser par le législateur, incorporant des éléments identifiables pour le Parlement. Partant et sous peine d'opposition formelle, la première phrase de l'article 2 devra s'écrire comme suit :

« *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent dépasser le montant de 112.171.000 euros.* »

La commission parlementaire décide de suivre les propositions du Conseil d'Etat ;

- le Conseil d'Etat propose également de prévoir un article supplémentaire dans le texte du projet afin de procéder à l'abrogation formelle de la loi du 20 juillet 1998 relative à la construction d'une annexe à la Bibliothèque nationale à Luxembourg-Kirchberg. Ainsi, le législateur retirerait de manière explicite l'autorisation qu'il a accordée par cette loi. La Haute Corporation propose de réserver la teneur suivante à cet article nouveau :

« **Art. 4.** *La loi du 20 juillet 1998 relative à la construction d'une annexe à la Bibliothèque nationale à Luxembourg-Kirchberg est abrogée.* »

La Commission décide de faire sienne cette proposition.

Monsieur le Président-Rapporteur est chargé de préparer son projet de rapport, qui sera soumis au vote des membres de la Commission au cours de la réunion qui se tiendra le 13 mars prochain.

5. Examen des documents européens

Un responsable du Ministère présente le document COM (2013) 18 qui est une proposition de directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution.

La stratégie européenne en matière de carburants de substitution évalue les principales options permettant de remplacer le pétrole par d'autres carburants et de contribuer ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports. Elle dresse en outre une liste de mesures visant à promouvoir le développement commercial des carburants de substitution en Europe, en complément d'autres stratégies visant à réduire la consommation de pétrole et les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports.

Les principaux carburants de substitution sont l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants, le gaz naturel (sous forme de gaz naturel comprimé ou de gaz naturel liquéfié) et le gaz de pétrole liquéfié. L'insuffisance d'infrastructures pour ces carburants de substitution, ainsi que de spécifications techniques communes pour les interfaces véhicule-infrastructure, est considérée comme un obstacle majeur à leur commercialisation et à leur adoption par les consommateurs. La proposition de directive sous rubrique vise donc à assurer la mise en place d'une infrastructure pour les carburants de substitution et la mise en œuvre de spécifications techniques communes pour cette infrastructure dans l'Union européenne. Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Electricité : étant donné que la situation en matière de points de recharge en électricité varie considérablement d'un Etat à l'autre, la proposition de la Commission prévoit d'imposer, dans chaque Etat membre, un nombre minimum de points de recharge, utilisant une prise standard. Le but est de mettre en place un nombre suffisant de points de recharge pour que les constructeurs automobiles puissent se lancer dans une production de masse, à des prix raisonnables. Une prise commune à toute l'Union européenne représente un élément indispensable au déploiement de ce carburant de substitution. Pour dissiper les incertitudes du marché, la Commission a annoncé que la prise de « type 2 » servirait de prise standard commune dans toute l'Europe ;

- Hydrogène : il existe déjà un nombre important de stations de ravitaillement dans plusieurs Etats membres, certaines d'entre elles n'étant toutefois pas ouvertes au public. La proposition de la Commission prévoit de relier entre elles les stations de ravitaillement existantes pour former un réseau répondant à des normes communes, afin d'assurer la mobilité des véhicules à hydrogène. Ces dispositions s'appliqueront aux quatorze Etats membres qui disposent à l'heure actuelle d'un réseau d'hydrogène ;
- Biocarburants : les biocarburants sont mélangés à des carburants classiques et n'ont pas besoin d'infrastructures spécifiques ;
- Gaz naturel liquéfié (GNL) et comprimé (GNC) : le GNL est employé dans les transports par voies navigables, tant maritimes que fluviales. L'infrastructure pour le ravitaillement en GNL des navires est encore très peu développée. La Commission européenne propose que des stations de ravitaillement en GNL soient installées dans les ports du réseau central transeuropéen de transport, d'ici 2020 pour les ports maritimes et d'ici 2025 pour les ports fluviaux. Le GNL est également utilisé par les poids lourds, mais l'UE ne compte que 38 stations de ravitaillement. La Commission propose que d'ici 2020, des stations de ravitaillement soient installées tous les 400 km le long des routes du réseau central transeuropéen de transport.
Le GNC est utilisé principalement par les voitures. La proposition de la Commission européenne prévoit que d'ici 2020, des points de ravitaillement ouverts au public, répondant à des normes communes, soient disponibles dans toute l'Europe, à des intervalles ne dépassant pas 150 km.
- Gaz de pétrole liquéfié (GPL) : aucune action n'est prévue pour le GPL, l'infrastructure de base étant déjà établie.

Suite à la présentation du document sous rubrique, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la proposition de directive sous rubrique prévoit uniquement que les Etats membres auront l'obligation de mettre en place des cadres d'action nationaux comprenant un ensemble minimum d'éléments défini par la directive. Ils seront toutefois libres de choisir comment parvenir aux objectifs qu'elle définit. Cette liberté de transposition de la directive permet aux Etats membres de recourir aux instruments qu'ils jugent les plus efficaces pour atteindre ces objectifs ;
- le Gouvernement a fait réaliser une étude technico-économique pour la mise en œuvre nationale de l'électro-mobilité au Luxembourg. Cette étude date de 2011 et est reprise en annexe 2 du présent procès-verbal. Ses résultats ont notamment servi de base de réflexion à la modification de la législation relative à l'organisation du marché de l'électricité. Ainsi, la loi du 7 août 2012 modifiant la loi modifiée du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité prévoit notamment que « *les gestionnaires de réseau déploient une infrastructure nationale commune de bornes de charge publiques pour véhicules électriques sur le territoire défini par leur concession. Ils mettent également en place une infrastructure nationale basée sur un système central commun permettant la communication des données entre les bornes de charge et les fournisseurs. (...) Les gestionnaires de réseau de distribution assurent l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique* ». Des discussions sont actuellement en cours avec les gestionnaires de réseau afin de les aider à remplir leurs obligations vis-à-vis de la nouvelle loi ;
- les objectifs du Gouvernement luxembourgeois en matière d'électro-mobilité à l'horizon 2020 sont de 40.000 voitures électriques et de 850 bornes de charge publiques pour

voitures électriques. Le coût pour l'infrastructure et l'exploitation des bornes de charges publiques est estimé entre 8 et 10 millions d'euros ;

- les *smart grids* sont actuellement à l'étude au sein du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur, compétent en la matière. Les *smart grids* sont des réseaux de distribution d'électricité « intelligents » qui utilisent des technologies informatiques de manière à optimiser la production, la distribution, la consommation d'électricité et qui ont pour objectif de mieux mettre en relation l'offre et la demande entre les producteurs et les consommateurs d'électricité. Ils devraient permettre d'économiser l'énergie en lissant les pointes de consommation et en optimisant la production et la distribution de l'électricité en fonction de la consommation ;
- certains Etats membres, comme notamment le Danemark, ont pris la décision de charger des entreprises privées d'assurer le bon fonctionnement du réseau d'électro-mobilité. Si le Grand-Duché n'a quant à lui pas retenu cette option et a décidé que le financement des bornes électriques se ferait par le biais du tarif d'utilisation du réseau à basse tension, il n'est cependant pas exclu que des initiatives privées émergent dans le secteur ;
- de l'avis de plusieurs intervenants, deux questions cruciales restent à clarifier afin d'assurer le succès futur de l'électro-mobilité : d'une part, la standardisation des prises sur tout le territoire de l'Union européenne et, d'autre part, la question de la provenance de l'électricité.

Après avoir examiné le document COM (2013) 18, les membres de la Commission du Développement durable concluent que la proposition de directive est conforme au principe de subsidiarité.

*

Un responsable du Ministère présente le document COM (2013) 49 qui est un rapport général de la Commission européenne sur le règlement REACH. Ce rapport analyse le fonctionnement du système REACH cinq ans après sa mise en œuvre et examine les principaux vecteurs qui sont déjà opérationnels et qui présentent un intérêt particulier pour l'émergence des avantages, à savoir : l'enregistrement, les informations à l'intérieur de la chaîne d'approvisionnement, l'autorisation et les restrictions. Les mesures permettant de matérialiser les avantages, comme l'évaluation du dossier, la fourniture d'orientations, les inspections et les activités de mise en œuvre, ont également été examinées. La Commission prend note des points positifs suivants :

- l'accroissement des informations entraîne une modification des classifications, qui deviennent pour la plupart plus strictes. La qualité des informations disponibles aux fins de l'évaluation des risques s'est déjà améliorée si on la compare à celle qui prévalait avant REACH ;
- des informations accrues à l'intérieur de la chaîne d'approvisionnement et des fiches de données de sécurité améliorées permettent l'adoption de mesures de gestion des risques plus appropriées, contribuant ainsi à la réduction observée des risques en termes nominaux, au bénéfice des utilisateurs finals, tels que les producteurs d'articles ;
- les obligations renforcées relatives aux substances extrêmement préoccupantes introduites par les dispositions concernant la liste des substances candidates et l'autorisation de celles-ci ont entraîné une plus grande tendance à remplacer ces substances dans toute la chaîne d'approvisionnement.

Les progrès vers la réalisation des objectifs de REACH en matière de santé humaine et d'environnement prennent donc forme. Cette tendance devrait s'accélérer à mesure que les derniers vecteurs-clés deviennent pleinement opérationnels. La Commission constate néanmoins certaines insuffisances fondamentales susceptibles d'entraver la concrétisation des avantages :

- de nombreux dossiers d'enregistrement se sont avérés être non conformes, y compris au niveau de l'identité de la substance ;
- les déclarants fournissent des évaluations insuffisantes concernant des substances qui sont, par leurs propriétés, persistantes, bioaccumulables et toxiques ou très persistantes et très bioaccumulables ;
- le contenu et le format des fiches de données de sécurité étendues comportent des problèmes.

Sur la base de ce qui précède, la Commission européenne considère que REACH fonctionne bien et a atteint tous les objectifs qui peuvent faire l'objet d'une évaluation. Certains besoins d'adaptation ont été constatés mais, eu égard à l'intérêt qu'il y a à assurer la stabilité et la prévisibilité de la législation, la Commission européenne a conclu qu'il ne convient pas de proposer des modifications du dispositif de REACH. Elle estime toutefois nécessaire de réduire l'incidence de REACH sur les PME.

Suite à la présentation du document sous rubrique, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la nanotechnologie présente d'énormes avantages potentiels. Cependant, comme c'est le cas avec la plupart des nouvelles technologies, de nombreux risques, à la fois pour la santé publique et pour l'environnement, ne sont pas encore bien connus et ne sont pas assez pris en compte. La Commission européenne estime que le règlement REACH offre le meilleur cadre possible pour la gestion des risques liés aux nanomatériaux, mais que des exigences plus spécifiques devaient être fixées et une évaluation au cas par cas devait être réalisée. La Commission envisage donc de modifier certaines des annexes du règlement REACH en ce sens. Dans ce contexte, un membre de la Commission du Développement durable fait savoir que le Conseil de l'Europe s'est récemment également penché sur cette question et a voté une résolution afin de faire élaborer des normes juridiques relatives à la nanotechnologie, normes qui mettront en balance les avantages et les risques de la nanotechnologie pour la santé publique et l'environnement et qui s'appuieront sur le principe de précaution ;
- la Commission européenne a élaboré par ailleurs, en coopération avec les Etats membres et l'ECHA, une feuille de route pour évaluer et identifier les substances extrêmement préoccupantes (« *substances of very high concern* »), qui définit clairement les étapes à suivre, les prestations à fournir et la répartition des tâches entre la Commission, les Etats membres et l'ECHA, afin d'inscrire toutes les substances extrêmement préoccupantes connues sur la liste des substances candidates d'ici à 2020 ;
- plusieurs membres de la commission parlementaire sont d'avis que la réglementation REACH est beaucoup trop astreignante d'un point de vue administratif pour les plus petites entreprises et estiment qu'elle devrait être repensée afin d'en limiter les effets sur les PME ;
- d'après le rapport sous rubrique, l'industrie chimique européenne génère une balance commerciale positive et est particulièrement performante dans les secteurs de produits

chimiques de spécialité à marge élevée ; elle reste le premier exportateur mondial et son chiffre d'affaires a augmenté en termes absolus. Il ne semble donc pas que le secteur ait eu à souffrir de délocalisations pour éviter les contraintes imposées par la réglementation REACH.

6. Divers

La sensibilité politique ADR a fait la demande d'organiser une réunion au sujet du contrôle technique des véhicules routiers. Les membres de la Commission sont d'avis qu'un tel sujet devrait être traité ensemble avec la proposition récente de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures de laisser aux automobilistes le choix entre continuer à faire leur contrôle technique à la SNCT ou passer par un garage. Dans ce contexte, les membres de la Commission envisagent également d'organiser une visite de la SNCT.

Luxembourg, le 11 mars 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1 : prise de position de la Commission du Développement durable sur le débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2011-2012)

Avant - propos de la Médiateure

Invitée à prendre position par rapport à l'avant-propos de la Médiateure, la Commission du Développement durable a noté que celui-ci peut se résumer à une revendication d'extension de ses compétences, sans toutefois viser des services d'intérêt général pour lesquels la commission parlementaire serait de loin ou de près compétente. Partant, la Commission du Développement durable suggère qu'un examen plus en profondeur de la problématique développée dans cet avant-propos ait lieu au sein de la Commission des Institutions et de la Révision constitutionnelle.

Environnement - Aides financières

La Médiateure informe avoir été saisie d'un nombre important de plaintes concernant les lenteurs excessives dans la durée de traitement des dossiers ayant trait à l'octroi d'aides financières ainsi que l'absence d'informations claires et compréhensibles de la part de l'Administration. Les membres de la Commission du Développement durable ont entendu avec satisfaction Monsieur le Ministre délégué leur expliquer que la situation s'est sensiblement améliorée et que les retards ont été partiellement comblés au courant de l'année 2012. En effet, alors que 14.000 nouveaux dossiers sont parvenus à l'Administration de l'environnement entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2012, 18.600 dossiers au total ont pu être traités au cours de la même période. Il en résulte que, dans la plupart des domaines, les dossiers sont à jour ou quasiment à jour. Ainsi, en date du 4 février 2013, la situation était la suivante :

- pour les primes CAR-e et CAR-e plus, le personnel de l'Administration traitait les dossiers lui parvenus en date du 1^{er} février 2013 ;
- pour les primes d'encouragement écologique, le personnel traitait les demandes entrées le 10 janvier 2013 ;
- pour les primes concernant les installations techniques, les demandes entrées le 31 décembre 2012 étaient traitées ;
- pour les subsides en relation avec la construction de maisons neuves à performance énergétique élevée, le personnel de l'Administration traitait les dossiers lui parvenus en date du 9 octobre 2012 ;
- pour ce qui est des subventions concernant l'assainissement énergétique des maisons existantes, l'Administration de l'environnement continue d'accuser un retard important alors qu'elle traite actuellement les dossiers lui parvenus au mois de mai 2012. Ce retard s'explique notamment par la grande complexité de ces dossiers.

Monsieur le Ministre délégué a par ailleurs fait valoir que les retards dans le traitement des dossiers sont principalement dus à un manque de personnel. S'il a été paré de manière ponctuelle à ce manque par l'engagement de personnel sur base de contrats de travail à durée déterminée, de contrats d'appui-emploi (CAE) ou de contrats d'auxiliaire temporaire (CAT), ces solutions sont, de l'avis de Monsieur le Ministre délégué, insatisfaisantes, car non définitives. Afin de trouver une solution à long terme à cette problématique et de pouvoir combler définitivement le retard dans l'octroi des subsides en relation avec l'assainissement des maisons existantes, Monsieur le Ministre délégué a donc exprimé le besoin de recruter un personnel stable, engagé sur base de contrats à durée indéterminée et muni des formations adéquates (carrière de l'ingénieur-technicien). Les membres de la Commission du Développement durable soutiennent la mise à disposition de personnel dûment qualifié en nombre suffisant.

Par ailleurs, la Médiateure regrette que, parfois pendant plusieurs mois, les requérants restent sans nouvelle quant aux suites réservées à leurs demandes pour ultérieurement être contactés par l'Administration les informant de l'incomplétude de leurs dossiers. Si les membres de la Commission du Développement durable saluent le fait qu'un accusé de réception soit systématiquement envoyé à chaque requérant, ils sont également d'avis que les demandeurs devraient immédiatement être informés si leur dossier est complet ou s'ils doivent fournir des pièces supplémentaires. A ces remarques, Monsieur le Ministre délégué a répondu que le problème ne se pose plus dorénavant que pour les demandes relatives à l'assainissement des bâtiments existants. Il est vrai qu'au regard de la complexité de cette matière, il est très courant que les dossiers soient incomplets. Le fait de devoir recontacter les requérants afin de leur demander les pièces manquantes engendre bien entendu une perte de temps non négligeable. Il apparaît cependant que, justement à cause de la complexité des dossiers, il est impossible pour le personnel de l'Administration de se rendre compte d'emblée de l'absence d'une pièce justificative et donc d'en informer les requérants sans que le dossier ait été examiné en profondeur.

En outre, la Médiateure déplore que les gestionnaires en charge des dossiers n'aient pas une approche plus proactive en faveur des demandeurs d'aides financières. Les membres de la Commission du Développement durable ont pu être informés du fait qu'une personne a récemment été affectée à l'accueil téléphonique. Cet accueil téléphonique permet non seulement de répondre instantanément à toute question émanant des demandeurs, mais également d'alléger le personnel responsable du traitement des dossiers qui, étant ainsi déchargé, peut se concentrer exclusivement et de manière ininterrompue au traitement des dossiers. Monsieur le Ministre délégué a en outre informé les membres de la Commission que, sur demande des requérants, des entrevues peuvent être organisées avec un représentant de l'Administration de l'environnement.

La Médiateure estime encore que le règlement grand-ducal du 20 avril 2009 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables devrait être modifié afin d'y inclure les pompes à chaleur à évaporation directe. En effet, plusieurs plaintes lui ont été adressées, car les demandes en obtention d'une aide financière pour une telle pompe à chaleur sont tenues en suspens. Monsieur le Ministre délégué a signalé aux membres de la Commission que ladite réglementation a depuis lors été modifiée afin, entre autres, d'inclure ce type de pompes à chaleur dans le règlement grand-ducal du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement. Il a en outre confirmé que l'Administration a tenu les demandes afférentes en suspens jusqu'à ce que le règlement grand-ducal soit modifié. Ainsi, au lieu de respecter strictement le règlement et de refuser l'octroi du subside aux requérants ayant introduit une demande alors non éligible, il a été choisi de faire patienter ces demandeurs jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Les demandes seront dorénavant traitées dans les plus brefs délais.

Transports

Dans son rapport d'activité, la Médiateure informe avoir été saisie de réclamations de la part de personnes se plaignant de ne pas avoir été mises au courant qu'elles ne pouvaient pas voyager sur une ligne de bus transfrontalière avec leur carte JUMBO. Après avoir pris connaissance de ces réclamations, les membres de la Commission du Développement durable ont constaté que des plaintes similaires avaient été introduites l'an dernier et ont souhaité recevoir des informations de la part de Monsieur le Ministre sur les mesures qu'il a prises ou qu'il entend prendre pour améliorer l'information des usagers.

Monsieur le Ministre s'est dit conscient du fait que de nombreuses personnes sont encore aujourd'hui mal informées des restrictions concernant l'utilisation des lignes transfrontalières avec certains titres de transport. Afin de remédier à ces problèmes, il envisage de modifier la réglementation en vigueur afin qu'à l'avenir les détenteurs d'une carte JUMBO puissent librement circuler sur les lignes de bus transfrontalières pour la partie du trajet effectuée sur le territoire luxembourgeois. Il a également informé que, d'ici à ce que la réglementation soit officiellement modifiée, des instructions ont été données aux contrôleurs afin qu'ils considèrent que les personnes possédant une carte JUMBO peuvent emprunter librement les lignes transfrontalières, à partir du point frontalier.



Schwartz and Co
Strategy Consulting

Etude technico-économique pour la mise en œuvre nationale de l'électromobilité au Luxembourg

Rapport final

19 décembre 2011

Version 1.1

Préparé par : Schwartz and Co



Sommaire

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DU DOCUMENT	5
2. PRINCIPAUX RESULTATS	8
3. CARACTERISATION D'UN CONCEPT D'INFRASTRUCTURE DE CHARGE ET TENDANCES INTERNATIONALES.....	13
3.1. Caractérisation d'un concept d'infrastructure de charge	13
3.1.1. Eléments de contexte sur les véhicules rechargeables.....	13
3.1.1.1. Véhicules rechargeables	13
3.1.1.2. Options technologiques pour la charge.....	13
3.1.2. Caractérisation technique d'une infrastructure de charge par conduction	15
3.1.1. Définition des modalités de financement et de l'organisation en termes d'installation et d'exploitation.....	23
3.2. Tendances internationales.....	25
3.2.1. Eléments clés	25
3.2.2. Standardisation	28
3.2.3. Véhicules électriques et hybrides rechargeables prochainement sur le marché	35
3.2.4. Aperçu des différents plans et projets conduits à l'échelle internationale	38
4. ETAT DES LIEUX DES EXPERIENCES ET INITIATIVES LUXEMBOURGEOISES EN MATIERE D'ELECTRO-MOBILITE	56
4.1. Eléments clés.....	56
4.2. Fournisseurs de solutions	57
4.2.1. Enovos	57
4.2.2. Electricis-Estonteco.....	57
4.2.3. EIDA	58
4.2.4. CityMov'	58
4.3. Projets de déploiement de bornes et de car-sharing	59
4.3.1. Projet Nordstad eMovin.....	59
4.3.2. Projet ZAC eMovin	60
4.3.3. Projet commune de Sanem.....	60
4.3.4. Projet Ville de Dudelange	60
4.3.5. Projet commune de Beckerich.....	61
4.3.6. Projet commune de Mersch	61
4.3.7. Projet Cactus.....	61
4.4. Coordination de la plateforme Elektromobilität	62
5. SPECIFICITES ET BESOINS AU LUXEMBOURG EN MATIERE D'ELECTRO-MOBILITE	62
5.1. Eléments clés.....	63
5.2. Infrastructure	64
5.2.1. Architecture globale	64



5.2.1.1.	Développement du véhicule électrique	64
5.2.1.2.	Utilisation du VE	64
5.2.2.	Bornes.....	67
5.2.2.1.	Types de charge.....	67
5.2.2.2.	Connexion entre le véhicule et la borne.....	68
5.2.2.3.	Communication entre le véhicule et la borne	69
5.2.2.4.	Moyen de paiement.....	69
5.2.2.5.	Fonctionnalités	70
5.2.2.6.	Approvisionnement en électricité de la borne.....	70
5.2.3.	Système de gestion	71
5.3.	Modalités de financement	71
5.4.	Organisation pour l'installation et l'exploitation.....	72
5.5.	Aspects réglementaires.....	72
6.	VARIANTES D'INFRASTRUCTURE DE CHARGE POUR LE LUXEMBOURG	
	74	
6.1.	Architecture globale	74
6.2.	Bornes.....	75
6.2.1.	Types de charge	75
6.2.2.	Connexion entre le véhicule et la borne.....	76
6.2.3.	Communication entre le véhicule et la borne	76
6.2.4.	Moyen de paiement.....	76
6.2.5.	Fonctionnalités de la borne	77
6.2.6.	Approvisionnement en électricité de la borne.....	78
6.3.	Système de gestion des bornes publiques.....	78
7.	ANALYSE ECONOMIQUE.....	79
7.1.	Eléments clés.....	79
7.2.	Principes de calcul.....	80
7.3.	Hypothèses.....	82
7.3.1.	Véhicules	82
7.3.2.	Utilisateurs	83
7.3.3.	Répartition des charges	84
7.3.4.	Répartition des points de charge publics	85
7.3.5.	Types de charge publique.....	87
7.3.6.	Coûts	88
7.3.7.	Utilisation des bornes publiques	91
7.4.	Résultats	92
7.4.1.	Trajectoire de déploiement	92
7.4.2.	Coûts	93
7.4.2.1.	Variante 1.....	93
7.4.2.2.	Variante 2.....	93
7.4.2.3.	Variante 3.....	95



7.4.3.	Coût d'une charge	97
8.	MODALITES DE FINANCEMENT	99
8.1.	Eléments clés.....	99
8.2.	Description des variantes de financement.....	99
8.3.	Impact financier des variantes.....	102
8.3.1.	Méthodologie.....	102
8.3.1.1.	Tarif d'utilisation.....	102
8.3.1.2.	Taxes ou contributions	102
8.3.2.	Résultats	104
8.3.2.1.	Financement via le tarif d'utilisation	104
8.3.2.2.	Financement via un mécanisme de compensation	105
8.3.2.3.	Financement par l'Etat.....	106
8.3.3.	Compléments.....	107
9.	ORGANISATION POUR L'INSTALLATION ET L'EXPLOITATION DE L'INFRASTRUCTURE DE CHARGE	109
9.1.	Eléments clés.....	109
9.2.	Variantes identifiées.....	109
10.	DEFINITION DU CONCEPT.....	112
10.1.	Infrastructure.....	112
10.1.1.	Architecture globale.....	112
10.1.2.	Bornes.....	113
10.1.2.1.	Types de charge.....	113
10.1.2.2.	Connexion entre le véhicule et la borne.....	114
10.1.2.3.	Communication entre le véhicule et la borne	114
10.1.2.4.	Moyen de paiement.....	115
10.1.2.5.	Fonctionnalités de la borne.....	115
10.1.2.6.	Approvisionnement en électricité de la borne.....	116
10.1.3.	Système de gestion et ses fonctionnalités	117
10.2.	Modalités de financement	118
10.3.	Organisation en matière d'installation et d'exploitation	120
10.4.	Stratégie de mise en œuvre	121
10.4.1.	Timing.....	121
10.4.2.	Rôle possible des acteurs clés.....	121



1. Contexte et objectifs du document

Depuis quelques années, le développement de l'électro-mobilité, véhicules électriques et hybrides rechargeables, est à l'ordre du jour de nombreux gouvernements et autorités politiques locales en Europe et dans le reste du monde. L'objectif poursuivi est généralement double : réduction des émissions de gaz à effet de serre, et développement économique en prenant des positions dans la nouvelle filière industrielle qui est en train de se constituer autour d'une chaîne de valeur émergente comprenant :

- La production de batteries.
- La production de véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- La mise en place d'infrastructures de charge dans le domaine privé et public.
- La commercialisation ou la mise à disposition des véhicules à travers divers modèles économiques cherchant actuellement à s'affranchir de l'important différentiel de prix d'achat existant entre un véhicule électrique un véhicule traditionnel essence ou diesel.
- Le recyclage des véhicules et batteries, et la seconde vie des batteries.

Dans l'Union Européenne, du fait de leur forte industrie automobile, l'Allemagne et la France sont en pointe avec la mise en place de plans de développement nationaux ambitieux depuis plusieurs années et des initiatives conjointes de standardisation des infrastructures. Début 2009, l'Allemagne et la France ont pris l'initiative de créer un groupe de travail commun composé d'industriels de l'automobile et de l'énergie, chargé de présenter des propositions de normes pour les véhicules électriques pour le Conseil des ministres franco-allemand. L'enjeu est de permettre la charge de tout véhicule électrique ou hybride rechargeable n'importe où en Europe. Ce groupe doit permettre à ces deux pays de faire des propositions de standardisation au niveau européen.

En avril 2010, la Commission Européenne a publié les grandes orientations de son plan stratégique en faveur des véhicules propres, très axé sur le développement du véhicule électrique et visant notamment à établir au plus vite, un standard européen unique pour les bornes de charge des véhicules électriques, afin d'évacuer les problèmes d'interopérabilité entre les Etats européens.

Au Luxembourg, une filière de l'électro-mobilité a commencé à se structurer grâce à la création d'une plate-forme (elektromobilitet.lu) à l'initiative du plus grand fournisseur d'électricité du pays, Enovos, et du Centre de Recherche Public Henri Tudor. Cette plate-forme compte aujourd'hui près de 100 membres. Elle vise à élaborer un concept de mobilité électrique durable avec la mise en place d'une activité de recherche et d'innovation et le développement de services avec les acteurs nationaux, le secteur privé et de la recherche.

Cependant, le Luxembourg ne dispose pas encore d'une approche partagée et structurée de mise en œuvre de l'électro-mobilité au niveau national.



Dans ce contexte, le Ministère de l'Economie et du Commerce Extérieur et le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures en collaboration étroite avec l'Institut Luxembourgeois de Régulation, ont confié au cabinet de conseil Schwartz and Co la réalisation d'une étude permettant de définir avec les parties prenantes au Luxembourg un concept national partagé de mise en œuvre concrète de l'électro-mobilité au Luxembourg.

Cette étude est articulée en deux phases comme suit :

- Phase 1 « Etat des lieux et tendances »
 - Préciser le rôle que doit jouer l'électro-mobilité au Luxembourg et les spécificités des besoins luxembourgeois dans ce domaine.
 - Faire un état des lieux de l'expérience et des initiatives des acteurs luxembourgeois dans l'électro-mobilité.
 - Synthétiser les tendances de fonds en termes techniques, économiques et de normalisation concernant les infrastructures de charge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.
 - Mettre à plat les grandes variantes d'infrastructures de charge possibles pour le Luxembourg.

- Phase 2 « Définition du concept »
 - Définir le modèle d'infrastructure de charge le plus adapté pour le Luxembourg sur la base d'une analyse des besoins, des coûts et des technologies disponibles ou à venir.
 - Définir les caractéristiques d'une plateforme globale informatique permettant la communication entre les utilisateurs, les voitures et les stations de charge d'une part, les fournisseurs d'électricité d'autre part ainsi que l'implication active des gestionnaires de réseau concernés.
 - Proposer une stratégie de mise en œuvre et de financement de ce modèle, optimale pour le Luxembourg.

Ce rapport présente les résultats finals de l'étude articulés de la manière suivante :

- Le premier chapitre introduit les concepts relatifs à une infrastructure de charge et les questions clés auxquelles le Luxembourg devra répondre pour pouvoir mettre en œuvre une telle infrastructure adaptée à ses besoins. Puis il présente les tendances internationales de fond en termes techniques, économiques et de normalisation concernant les infrastructures de charge avec une focalisation sur les pays voisins du Luxembourg.

- Le deuxième chapitre dresse un état des lieux des expériences et initiatives des parties prenantes en matière d'électro-mobilité au Luxembourg.



- Le troisième chapitre caractérise les besoins et spécificités du Luxembourg en matière d'électro-mobilité sur la base des échanges réalisés avec les parties prenantes luxembourgeoises au cours de la phase 1 de l'étude.
- Le quatrième chapitre fait un état des lieux des expériences et initiatives luxembourgeoises en matière d'électro-mobilité. Puis, le cinquième chapitre résume les spécificités et besoins au Luxembourg.
- Sur la base de ces constats, le sixième chapitre propose plusieurs variantes d'infrastructure de charge possibles pour le Luxembourg.
- Le septième chapitre présente les résultats de l'analyse économique réalisée sur la base des variantes d'infrastructures définies dans le chapitre précédent et des hypothèses sous-jacentes.
- Le huitième chapitre propose différentes modalités de financement envisageables et le neuvième chapitre détaille le rôle des acteurs en termes d'installation et d'exploitation de l'infrastructure de charge au Luxembourg.
- Enfin, nous définissons dans le dixième chapitre, le concept national de mise en œuvre concrète de l'électro-mobilité au Luxembourg.



2. Principaux résultats

Le développement du véhicule électrique est un élément clé pour le Luxembourg dans le cadre du respect des objectifs de réduction des émissions de CO₂. Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement table sur un taux de pénétration du véhicule électrique dans le parc roulant de 10% en 2020, représentant environ 40 000 véhicules.

Le développement du véhicule électrique au Luxembourg nécessite la mise en place d'une infrastructure de charge par conduction permettant la charge des véhicules électriques sur les différents types d'emplacements privés (domicile, entreprise) et ouverts au public (P+R, parking de gare, autres parkings publics, voirie, stations-services, parking de centres commerciaux).

Dans ce contexte, plusieurs parties prenantes luxembourgeoises ont commencé à se positionner dans le déploiement d'une infrastructure de charge de manière proactive mais non structurée au niveau national, reflet d'une phase d'émergence. Ainsi plusieurs collectivités ont commencé à déployer quelques bornes de charge normale (13 déjà installées ou à venir) et plusieurs acteurs privés, essentiellement des fournisseurs d'électricité se positionnent en tant que fournisseur de solutions de charge.

Les parties prenantes luxembourgeoises ont une vision assez homogène des spécificités et besoins du Luxembourg en matière d'électro-mobilité et mettent en avant des points nécessitant des décisions aux niveaux réglementaire ou normatif, notamment en ce qui concerne les prises et le stationnement des véhicules électriques. Un consensus a ainsi pu être dégagé entre les parties prenantes au sujet :

- de l'architecture globale avec une préférence pour une infrastructure publique de charge ciblée permettant de rassurer l'utilisateur et de donner de la visibilité à l'électro-mobilité.
- du type de charge qui privilégie la charge normale pour l'infrastructure publique.
- du moyen de paiement sur les bornes de charge publiques, qui doit être simple et *a priori* orienté vers un système d'identification par badge RFID dans un premier temps.
- des fonctionnalités de la borne pour l'infrastructure publique focalisées dans un premier temps sur l'essentiel : identification, comptage et gestion du paiement et permettant la mise en place ultérieure d'autres fonctionnalités non nécessaires à court terme (indication des données de tarification, indication de l'état de disponibilité de la borne à distance, réservation de la borne à distance).

Le principal débat entre les parties prenantes concerne le modèle d'approvisionnement en électricité des bornes de charge publiques qui conditionne la possibilité pour l'utilisateur de choisir ou non son fournisseur d'électricité à chaque borne, certains acteurs craignant que la possibilité de choix du fournisseur d'électricité par l'utilisateur ne complexifie trop le système et freine son déploiement.

Le Luxembourg est en phase avec les autres pays européens puisque l'électro-mobilité est encore dans une phase d'émergence en France, en Allemagne et au Portugal, ce dernier présentant le



stade d'avancement le plus poussé avec le projet MOBI.E, tandis qu'en Belgique aucun plan national n'est encore en place.

Dans ces 3 premiers pays, la charge privée est considérée comme le principal moyen de charge sauf pour les utilisateurs dont les véhicules stationnent sur la voie publique. L'infrastructure ouverte au public est là encore considérée avant tout comme un moyen de rassurer les utilisateurs futurs, pour des recharges occasionnelles.

Dans un premier temps, ces 3 pays optent pour un développement d'une infrastructure publique de charge ne couvrant pas tous les besoins de charge principaux des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé. Dans ces pays, l'infrastructure publique de charge est ou sera financée par des fonds publics.

Au niveau technique, les exemples internationaux montrent :

- Une absence de tendance clairement établie au niveau du type de charge (normale, accélérée ou rapide) au niveau de l'infrastructure ouverte au public.
- Deux solutions en concurrence pour le type de prise côté infrastructure dans l'attente d'une norme définitive à ce sujet (CEI 62196) : le standard Français (Type 3) et le standard Allemand (Type 2).
- Une tendance des fournisseurs de bornes à privilégier un système de paiement par identification à l'aide d'un badge RFID et à écarter les solutions traditionnelles de paiement par carte bancaire.
- Des approches variées concernant la possibilité de choix du fournisseur d'électricité par l'utilisateur sur les bornes de charge ouvertes au public.
- Un seul exemple identifié pour l'instant de mise en place d'un système national de gestion de l'infrastructure de charge publique.

Trois variantes d'infrastructure de charge ouverte au public ont été analysées en termes technico-économiques pour le Luxembourg :

- **Variante 1 : Pas d'infrastructure publique.** Les besoins de charge principaux des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé ne sont pas pris en compte et les besoins de charge secondaires des utilisateurs ayant accès à un point de charge privé sont couverts par des bornes à installer dans toutes les stations-services luxembourgeoises.
- **Variante 2 : Infrastructure publique ciblée.** Une infrastructure publique permettant de rassurer l'utilisateur ayant accès à un point de charge privé quant à ses besoins de charge secondaires est mise en place dans les emplacements clés (P+R, parkings de gare et autres parkings publics). Des bornes sont installées de manière ponctuelle sur la voirie pour renforcer la visibilité de l'infrastructure publique.



- **Variante 3 : Infrastructure publique généralisée.** Une infrastructure publique couvrant tous les besoins de charge des utilisateurs, qu'ils aient ou non accès à un point de charge privé, est mise en place et couvre les différents emplacements publics (voirie et tous les parkings publics).

L'analyse économique montre que pour servir 40 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables en 2020 :

- La variante 1, « pas d'infrastructure publique », nécessite entre 2,8 et 14,7 M€ d'investissement pour équiper les 230 stations-service au Luxembourg.
- La variante 2, « infrastructure publique ciblée », nécessite un investissement de 7,2 à 12,5 M€ pour le déploiement de 572 à 1 030 bornes entre 2012 et 2020, avec des coûts d'exploitation en 2020 de 0,9 à 1,4 M€.
- La variante 3, « infrastructure publique généralisée », nécessite un investissement de 51,7 à 61,0 M€ pour le déploiement d'environ 4 717 à 5 175 bornes, avec des coûts d'exploitation en 2020 de 5,8 à 6,4 M€.
- Le coût d'une charge sur l'infrastructure publique calculé pour couvrir les coûts de cette infrastructure est trop élevé pour le faire supporter par les utilisateurs directs de cette infrastructure, ce qui nécessite de la financer par une autre voie.

Quatre variantes de financement ont été identifiées :

- Financement à travers le tarif d'utilisation du réseau basse tension.
- Financement à travers un mécanisme de compensation avec une obligation de service public.
- Financement par l'Etat via son budget ou à travers le fonds Climat et Energie.
- Financement mixte : via le tarif d'utilisation et par l'Etat.

Dans le cas d'un financement par une contribution (mécanisme de compensation) ou une taxe (financement par l'Etat), une assiette large permettrait de rendre ce financement quasiment indolore pour l'ensemble des contributeurs. De plus, les volumes supplémentaires acheminés pour les charges des véhicules électriques permettraient de faire baisser le tarif unitaire d'utilisation des réseaux à l'horizon 2020.

Dans le cas d'un financement à travers le tarif d'utilisation, ces volumes supplémentaires viennent plus que compenser les coûts additionnels dans la variante 2, permettant une baisse (certes moindre que pour les autres modes de financement) du tarif unitaire.

Afin de garantir la mise en place efficace d'une infrastructure publique répondant aux besoins identifiés de manière homogène au niveau national, il est recommandé de confier l'installation et l'exploitation de cette infrastructure à une entité nationale ou de coordonner ces tâches au niveau national. Dans ce cadre, trois variantes ont été identifiées pour l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge :



- Installation et exploitation réalisées par les GRD de manière coordonnée, ou par une entité nationale créée par les GRD.
- Installation et exploitation réalisées par une société nationale à capital ouvert à créer, pouvant regrouper l'Etat, les communes, les fournisseurs d'électricité etc.
- Installation et exploitation déléguées à un acteur privé sélectionné par l'Etat par appel d'offres.

Sur la base d'une analyse des avantages et inconvénients des différentes variantes identifiées, le concept concret suivant est recommandé pour la mise en œuvre de l'électro-mobilité au Luxembourg :

- Pour l'infrastructure :
 - Opter pour une infrastructure publique ciblée (variante 2) qui est compatible avec une évolution ultérieure vers une infrastructure publique généralisée si le besoin s'en fait sentir, tout en minimisant les moyens financiers injectés dans le projet.
 - Ne pas inciter financièrement les propriétaires des emplacements privés accueillant du public (dont les stations-services) et les entreprises à s'équiper afin de ne pas alourdir les coûts pour la collectivité.
 - Mettre en place des bornes de charge normale pour les parkings P+R et les parkings de gare et au choix : des bornes mixtes (permettant la charge normale et la charge accélérée) ou des bornes de charge normale et des bornes de charge accélérée sur les autres parkings publics et la voirie.
 - Suivre l'avancement des discussions au sujet de la normalisation des prises côté infrastructure avant de faire un choix entre les deux standards nationaux en concurrence (Type 2 et Type 3) pour l'infrastructure publique.
 - Opter pour des charges en Mode 3 avec un câble amovible pour l'infrastructure publique.
 - Mettre en place des bornes avec des fonctionnalités basiques à court terme.
 - Opter pour un système de paiement homogène sur tout le territoire via un badge RFID pour l'instant et évaluer en 2012 avec les fournisseurs de bornes et les institutions bancaires la faisabilité technico-économique du paiement par carte bancaire.
 - Permettre pour les bornes publiques le choix du fournisseur d'électricité par l'utilisateur grâce à un système de roaming (représentant un investissement de l'ordre de 1 M€ et des coûts d'exploitation de l'ordre de 0,24 à 0,34 M€ en 2020), en acceptant si besoin est, de lancer l'exploitation de l'infrastructure de charge sans cette possibilité pour une période transitoire.
 - Mettre en place un système national de gestion des bornes publiques permettant la gestion de l'identification et du paiement ainsi que le roaming.



- En ce qui concerne les modalités de financement et l'organisation en matière d'installation et d'exploitation, des analyses supplémentaires au sein des départements concernés de l'Etat sont encore nécessaires avant de prendre une décision quant au choix de l'une des variantes identifiées.

- Pour la stratégie de mise en œuvre :
 - Nous recommandons que L'Etat communique aux parties prenantes le plus tôt possible sur le modèle d'infrastructure publique qui sera mis en place, après avoir défini les modalités de financement et l'organisation en matière d'installation et d'exploitation.
 - Sur cette base, il sera nécessaire dans un premier temps et avant de lancer le déploiement de l'infrastructure publique de charge, de raffiner les analyses technico-économiques (notamment compte tenu des incertitudes normatives existantes), de préparer les adaptations législatives et réglementaires éventuelles, puis de rédiger un cahier des charges pour le futur gestionnaire de l'infrastructure.
 - Quel que soit le modèle d'organisation retenu, nous recommandons d'associer les communes et les gestionnaires de réseau de distribution à la rédaction du cahier des charges et à la définition et la validation du plan de déploiement des bornes sur leur territoire.



3. Caractérisation d'un concept d'infrastructure de charge et tendances internationales

3.1. Caractérisation d'un concept d'infrastructure de charge

Pour permettre le développement du véhicule électrique rechargeable, une infrastructure de charge est nécessaire.

Pour caractériser un concept d'infrastructure de charge, il est nécessaire de caractériser techniquement l'infrastructure et de définir les modalités de financement et l'organisation en termes d'installation et d'exploitation. Aussi, après avoir rappelé des éléments de contexte sur le véhicule électrique, ce chapitre présente les concepts fondamentaux relatifs aux infrastructures de charge et les questions clés auxquelles le Luxembourg devra répondre pour pouvoir mettre en œuvre un concept d'infrastructure de charge adapté à ses besoins.

3.1.1. Eléments de contexte sur les véhicules rechargeables

3.1.1.1. Véhicules rechargeables

L'infrastructure de charge s'adresse à deux principales technologies de véhicules électriques rechargeables : les véhicules 100% électriques (VE) et les véhicules hybrides rechargeables (VHR).

Les VE ne possèdent qu'un moteur électrique tandis que les VHR ont deux moteurs : un moteur thermique et un moteur électrique. Le moteur thermique est remis en route lorsque les batteries sont épuisées ou au-delà d'une certaine vitesse.

La capacité de la batterie est de ce fait généralement plus importante pour les VE (7kWh pour des petits véhicules à urbain - 25 kWh pour des véhicules de taille plus importante) que pour les VHR (5 à 7 kWh en moyenne). L'autonomie d'un véhicule électrique est d'environ 150 kilomètres.

Les batteries utilisées par les constructeurs pour ce type de véhicule sont des batteries Li-Ion pour la quasi-totalité des constructeurs et LMP (Lithium Métal Polymère) pour Bolloré (Bluecar). La technologie Li-Ion devrait, selon les experts du secteur, rester la technologie dominante au moins jusqu'en 2030.

3.1.1.2. Options technologiques pour la charge

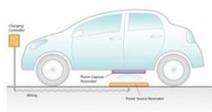
Plusieurs options technologiques existent pour la charge des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables :

- La charge par conduction réalisée par le branchement du véhicule sur une borne de charge.
- Le couplage-amarrage du véhicule et charge par conduction, qui constitue un raffinement de la charge par conduction.



- La charge par induction.
- Le remplacement de la batterie (« Quick Drop »).

A l'heure actuelle, la charge par conduction est la seule solution réellement disponible d'un point de vue commercial pour les 10 prochaines années. Les options « Couplage-amarrage », « Charge par induction » et « Remplacement de batterie » ne devraient pas connaître de déploiement massif à moyen terme du fait de leurs limitations.

Option technologique	Description	Stade de développement	Potentiel
Charge par conduction	L'utilisateur connecte manuellement le VE ou le VHR à une borne de charge à l'aide d'un câble 	Des infrastructures de charge sont déjà exploitées commercialement avec cette option	Solution la plus simple qui présente les coûts les plus faibles. Il s'agit de la solution la plus crédible du point de vue commercial à l'heure actuelle.
Couplage-amarrage véhicule et charge	Un système automatique maintient le véhicule et un bras robotisé vient s'amarrer au véhicule pour procéder à la recherche 	Ce raffinement de la charge par conduction est encore en développement. Il est testé dans quelques projets notamment au Japon et par la société Modulowatt	Les coûts de cette option sont plus élevés que celui de la charge par conduction. De plus elle nécessite des emplacements dédiés plus importants (taille du dispositif, mouvement du bras...) Enfin les véhicules devraient être adaptés au niveau de la position du socle de charge. Ces inconvénients devraient limiter son utilisation à des cas spécifiques (flotte homogène captive par exemple)
Charge par induction	La charge de la batterie s'effectue par induction électromagnétique 	Utilisé dans de très rares cas d'un point de vue commercial (bateaux électriques à La Rochelle) et dans quelques projets (Nissan par exemple)	Ses coûts élevés devraient limiter sa diffusion sur des segments de marché très spécifiques (transport en commun) sur le moyen terme.



Remplacement de batterie	La batterie déchargée est remplacée par une batterie chargée à l'aide d'un bras robotisé		Développé par la société Better Place. Plusieurs projets existant mais non encore commercialisé malgré la forte communication de la société.	Ce système nécessite la possession d'un stock important de batteries et des coûts d'infrastructure élevés. De plus, la question de la compatibilité du business model associé à la propriété ou location de la batterie avec l'échange de batterie reste posée. Cela devrait limiter sa diffusion à des flottes spécifiques (taxi)
--------------------------	--	---	--	--

Présentation des différentes options technologiques pour la charge

Remarque, un système de charge de la batterie par changement de l'électrolyte (selon une méthode comparable au plein des véhicules carbonés actuels) a été développé par une équipe de l'Institut Fraunhofer. Toutefois, cette solution ne s'applique qu'aux batteries à circulation d'oxydoréduction (dites « redox-flow ») qui ne sont pas encore utilisées sur des véhicules commercialisés.

3.1.2. Caractérisation technique d'une infrastructure de charge par conduction

La caractérisation d'une infrastructure de charge par conduction découle de plusieurs choix concernant les thèmes suivants :

- L'architecture globale : les questions posées portent sur la répartition des bornes selon les différents types d'emplacements.
- Les bornes : les problématiques portent sur le type de charge, la connexion avec le véhicule, la communication entre le véhicule et l'infrastructure, les moyens de paiement, les fonctionnalités, l'approvisionnement en électricité.
- Le système de gestion : la problématique porte ici sur la nécessité d'un système informatique de gestion national, ce choix dépendant de ceux effectués sur les autres paramètres.



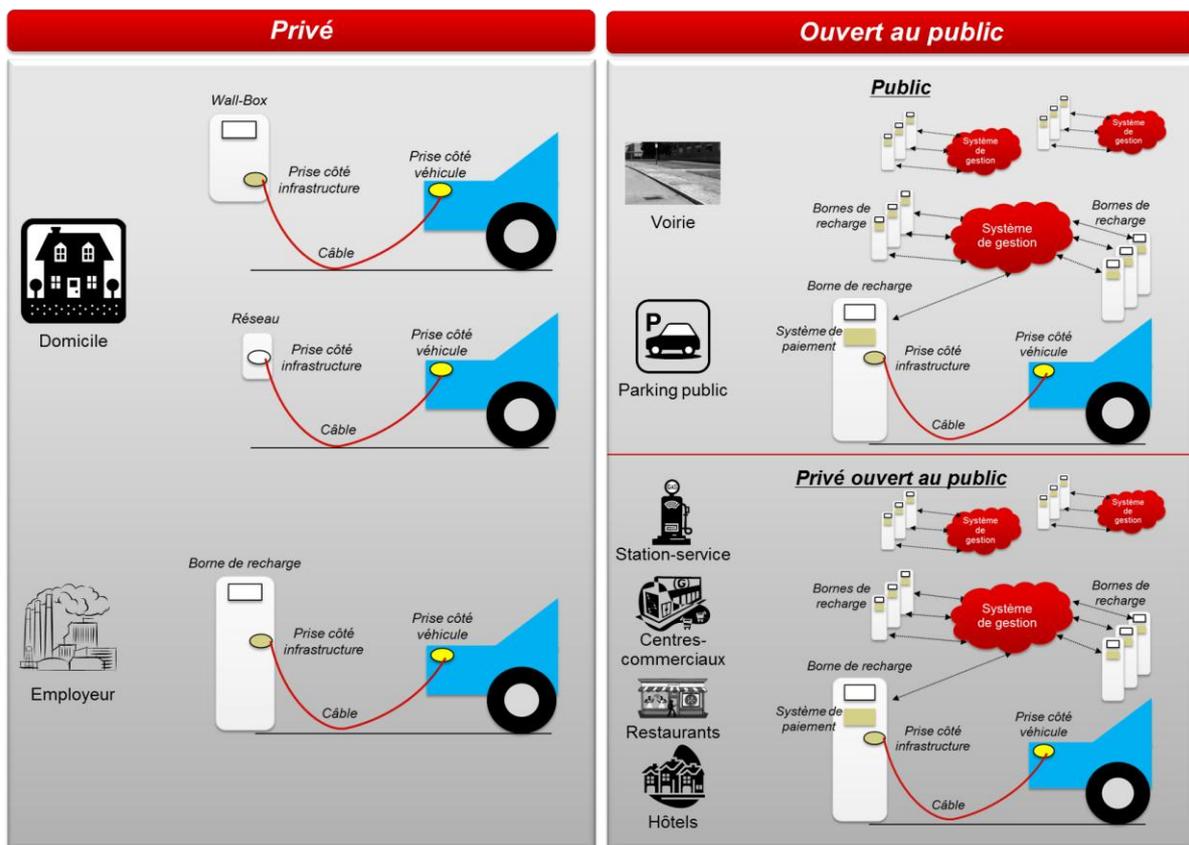
3.1.2.1. Architecture globale

Une infrastructure de charge par conduction est composée de l'ensemble des éléments (bornes, câble, système de paiement, système de gestion) permettant la réalisation de la charge d'un véhicule sur les différents types d'emplacements.

Classiquement, deux principaux types d'emplacements dédiés à la charge peuvent être définis :

- Les emplacements privés, il s'agit du domicile des particuliers ou des parkings des entreprises.
- Les emplacements ouverts au public parmi lesquels on peut distinguer :
 - les emplacements publics : voirie, parkings publics (parkings de gare, P+R).
 - les emplacements privés ouverts au public : parking de centre commercial, stations-services, parking de restaurant, parking d'hôtel...

Le schéma suivant donne une représentation de cette infrastructure de charge.



Architecture globale d'une infrastructure de charge par conduction

Dans les emplacements privés, la charge s'effectuera en branchant le véhicule :

- directement sur une prise reliée au secteur ou sur une Wall-Box (borne de charge de petite dimension dédiée aux particuliers) à domicile.



- directement sur une borne de charge sur le lieu de travail (la charge pourra également être réalisée à partir d'une prise reliée directement au secteur ou d'une Wall-Box).

Dans les emplacements privés ouverts au public, la charge s'effectuera en branchant le véhicule sur une borne. Un système de paiement est alors nécessaire et un système de gestion permettant de gérer la ou les borne(s), notamment au niveau du paiement, est également mis en place.

Dans les emplacements publics, la charge s'effectuera en branchant le véhicule sur une borne. Un système de paiement ainsi qu'un système de gestion seront nécessaires.

Deux besoins de charge sont à distinguer sur ces différents emplacements :

- les besoins relatifs à la charge « principale », qui aura lieu sur l'emplacement de stationnement principal du véhicule, à savoir, à domicile, sur le parking de l'employeur, sur la voirie ou sur les parkings publics selon les cas.
- les besoins relatifs à la charge « secondaire », qui aura lieu sur un autre emplacement que celui utilisé pour la charge « principale ».

La problématique à résoudre au sujet de l'architecture globale est de choisir la répartition optimale des points de charge entre ces différents emplacements à travers le déploiement d'une infrastructure répondant aux besoins des utilisateurs tout en étant la moins onéreuse possible.

En effet, la charge principale du véhicule aura très majoritairement lieu au domicile de l'utilisateur ou, dans une moindre mesure, sur le parking de l'employeur. Tous les utilisateurs du véhicule électrique n'ayant pas accès à un point de charge en emplacement privé (domicile, parking de l'entreprise), il convient de déterminer si les besoins de ces utilisateurs doivent être couverts par une infrastructure publique.

Plusieurs modèles sont alors envisageables :

- Le premier modèle consiste à décider de ne pas couvrir les besoins de charge des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé par une infrastructure publique, au moins dans un premier temps, en considérant que ceux-ci ne sont pas la cible prioritaire du véhicule électrique. Dans ce cas, les besoins de charge secondaires des utilisateurs ayant un accès à un point de charge privé pourront être couverts par les stations-services. Ce modèle pose la question de la mise en place d'incitations réglementaires, financières ou fiscales afin de favoriser l'équipement en bornes de charge des parkings d'entreprises et des stations-services.
- Un second modèle consisterait à installer une infrastructure publique permettant avant tout de rassurer les utilisateurs du véhicule électrique vis-à-vis de leur besoins de charge secondaires, tout en considérant que les besoins de charge principaux des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé ne sont pas prioritaires.



- Enfin, un troisième modèle consisterait à couvrir l'ensemble des besoins de charge secondaires et principaux des utilisateurs du véhicule électrique qu'ils aient accès à un point de charge privé ou non, par une infrastructure publique.

Dans le second et le troisième modèle, il conviendra également de déterminer spécifiquement les emplacements à cibler.

Dans ces différents modèles, la charge à domicile constituera le principal emplacement de charge du véhicule électrique. La sécurité de l'installation électrique n'étant pas assurée, la question de l'installation obligatoire d'une Wall-Box, permettant *a priori* une charge plus sécurisée qu'une charge à partir d'une prise directement reliée au réseau, est posée.

3.1.2.2. Bornes

3.1.2.2.1. Types de charge

Pour une charge par conduction, trois types de charges sont définis : la charge « normale », la charge « accélérée » et la charge « rapide ». Comme leur nom l'indique, ils sont caractérisés par le temps nécessaire pour la charge de la batterie qui dépend de la puissance délivrée (ces niveaux de puissance sont définis à travers les fusibles existants).

Ainsi, comme l'indique le tableau ci-dessous, la charge normale nécessite environ 8 heures de charge sous une puissance de 3 kVA et la charge rapide seulement 30 minutes sous une puissance de 43 kVA.

Des charges de niveau intermédiaire existent entre la charge normale et la charge accélérée, mais sont nettement moins répandues.

Type de charge	Palier de puissance	Durée théorique pour la charge d'une batterie de 25 kWh	Intensité (A)	Tension (V)	Type de courant
Charge normale	3 kVA	8 heures	16	240	Alternatif, monophasé
<i>Charge intermédiaire 1</i>	<i>7 kVA</i>	<i>3-4 heures</i>	<i>32</i>	<i>240</i>	<i>Alternatif, monophasé</i>
<i>Charge intermédiaire 2</i>	<i>11 kVA</i>	<i>2 heures</i>	<i>16</i>	<i>400</i>	<i>Alternatif, triphasé</i>
Charge accélérée	22 kVA	1 heure	32	400	Alternatif triphasé
Charge rapide	43 kVA	30 minutes	63	400	Alternatif triphasé
	50 kW		100-125	400-500	Continu

Description des différents types de charge

Nota : la charge « ultra-rapide » avec des puissances de 150 kVA permettant la charge complète théorique de 25 kWh en 5 minutes, constitue à ce jour un palier théorique dont l'acceptabilité par les batteries n'est pas démontrée. De plus, les appels de puissance associés seraient très importants et délétères pour le réseau de distribution.



Il est à noter qu'étant donnés les niveaux de puissance de la charge rapide, celle-ci est considérée comme délétère pour la batterie et sa durée de vie. De plus, la charge de la batterie ne sera effectuée qu'à 80% pour des raisons de sécurité (les constructeurs ne connaissant pas de manière certaine les effets de l'utilisation de la charge rapide en condition d'utilisation réelle).

Au niveau commercial plusieurs types de bornes sont proposés : des bornes de charge normale, des bornes de charge accélérée, des bornes de charge rapide mais également des bornes « mixtes » proposant au moins deux types de charge : normale et accélérée, normale et intermédiaire, intermédiaire et accélérée.

Les principaux fournisseurs de bornes sont de manière non exhaustive : RWE, Technolia, BOSCH, ABB, DBT, The Plug-In Company, GreenMotion, ENWI, ParkPod, Siemens...

Plus la charge est puissante, plus le coût de la borne est important. Une borne de charge normale coûtera moins cher qu'une borne de charge accélérée qui elle-même coûtera moins chère qu'une borne de charge rapide. Le coût d'investissement d'une borne de charge normale (installation comprise) se situe entre 6 000 € et 11 000 € tandis que celui d'une borne de charge rapide se situe entre 15 000 € et 50 000 €. Le coût d'une Wall-Box se situe aux alentours de 500 à 1 000 €.

Etant donné la durée nécessaire à la charge, celle-ci s'effectuera pendant que le véhicule est en stationnement qui est d'une durée variable d'un emplacement à l'autre. En effet, sur un parking de gare ou un parking P+R, la durée de stationnement sera importante et de l'ordre de la durée du temps de travail journalier alors que sur les autres parkings publics et la voirie, la durée de stationnement devrait être plus courte dans la plupart des cas.

Dans ce cadre, la problématique posée à ce niveau est le choix d'un (ou plusieurs) type(s) de charge pour les différents types d'emplacements du domaine public en minimisant les coûts associés.

Si le choix de la charge normale apparaît comme évident pour les emplacements de type parking de gare et parking P+R un choix s'impose au niveau des autres parkings publics et de la voirie. On pourrait alors envisager plusieurs modèles pour les parkings publics autres que les parkings P+R et parkings de gare et la voirie :

- Mise en place de bornes de charge normale.
- Mise en place de bornes de charge accélérée.
- Mise en place de bornes de charge rapide.
- Mise en place de bornes de charge accélérée et de bornes normales selon une proportion à déterminer.
- Mise en place de bornes mixtes permettant différents types de charge à déterminer.

3.1.2.2.2. Connexion entre l'infrastructure et le véhicule

Dans une infrastructure de charge par conduction, la connexion entre le véhicule et l'infrastructure est réalisée par l'intermédiaire d'un câble ayant une prise mâle à chaque extrémité, d'un socle côté véhicule et d'un socle côté infrastructure. Le câble peut être amovible ou relié à la borne et différents modèles de prises existent du côté infrastructure et du côté véhicule.



Au-delà de la simple transmission d'électricité, le câble peut également assurer des fonctions de contrôle et de transmission d'information entre la borne et le véhicule sur la base d'un protocole. Ces informations sont relatives à la gestion de la charge : puissance disponible à la borne, niveau de charge du véhicule, informations relatives à la sécurité et à la continuité de la terre. D'autres types d'informations peuvent être échangés comme du contenu multimédia, des informations relatives au paiement...

Les problématiques à résoudre à ce niveau sont le choix du type de prise et le choix des fonctionnalités du câble (fixe/amovible, capacité de transmission de l'information) en cohérence avec les normes existantes et les choix des constructeurs automobiles.

3.1.2.2.3. Communication entre l'infrastructure et le véhicule

Différents niveaux de communication sont à considérer pour l'exploitation du véhicule électrique dans le cadre d'une infrastructure de charge par conduction :

- La communication entre le véhicule et un système informatique de gestion de l'infrastructure de charge, cette communication pouvant être utilisée pour des fonctions relatives à la géolocalisation. Cette communication n'est pas obligatoire et relève de technologies existantes et standardisées : GPRS, GSM.
- La communication entre l'infrastructure de charge et le véhicule, pour la gestion de la charge du véhicule, son identification automatique au moment du branchement, le transfert d'autres informations (contenu multimédia). Cette communication n'est pas obligatoire, mais constitue le seul aspect spécifique au véhicule électrique.

La problématique est donc ici de déterminer si une telle communication doit être mise en place et avec quels systèmes/protocoles, tout en prenant en compte l'existence de normes pouvant exister à ce niveau.

3.1.2.2.4. Moyen de paiement

Le choix du moyen de paiement pour une infrastructure de charge s'effectue en deux étapes, tout d'abord il convient de définir le principe du moyen de paiement. En effet, celui-ci peut être localisé *in-situ*, c'est-à-dire que l'utilisateur paie la charge sur le lieu même où celle-ci a été réalisée ou non. Dans ce second cas, le paiement s'effectue à travers un système d'identification de l'utilisateur utilisant un système informatique qui va vérifier si l'utilisateur est inscrit sur la liste des utilisateurs (à travers la connexion avec le système de gestion). Ce dernier se voit « débiteur » le coût de la charge sur un compte bancaire ou un compte utilisateur spécifique au système.

Dans un second temps, il convient de définir précisément le moyen de paiement parmi les possibilités existantes, à titre d'exemple :

- Paiement *in-situ* : carte bancaire, monnayeur, portemonnaie électronique, carte prépayée, SMS...
- Identification puis facturation *a posteriori* : badge RFID, NFC, code PIN...



Ce choix pose la question de la possibilité du paiement pour les utilisateurs de passage. En effet, avec un paiement de type identification puis facturation *a posteriori*, l'utilisateur de passage « non inscrit » ne pourra pas utiliser le système (contrairement à un système avec paiement *in-situ*). La question est alors de savoir si l'on veut donner la possibilité à cet utilisateur d'accéder au système de charge ou non et le cas échéant de déterminer quelle solution de paiement mettre en place.

Un système de cartes d'identification prépayées disponibles dans les bureaux de tabacs et autres commerces pourrait par exemple être mis en place.

Le paiement par carte bancaire permet également le paiement par n'importe quel utilisateur. Ce mode de paiement nécessite toutefois le paiement de commissions (par l'exploitant de la borne à sa banque) comprenant :

- Une partie variable de l'ordre de 0,5-1% du montant de la transaction (jusqu'à 1,5% si la carte a été émise en dehors de la zone euro).
 - Une partie fixe d'environ 0,20€ par transaction (fourchette de 0,06 à 0,50€).
- Le coût total de la transaction est généralement soumis à un plancher de l'ordre de 0,20€.

Ces commissions sont négociables auprès des institutions bancaires.

Il faut noter enfin que les fournisseurs de bornes ne proposent pas, à l'heure actuelle, de produits équipés avec un lecteur de carte bancaire, notamment du fait de la difficulté à maîtriser les normes de sécurisation des données (PCI-DSS) et des coûts supplémentaires générés (achat du lecteur de carte, maintenance du lecteur). Cependant, cette situation devrait évoluer. Ainsi, Siemens proposera courant 2012 le paiement par carte bancaire sur son modèle Epos P.

3.1.2.2.5. Fonctionnalités des bornes

Au-delà de la charge du véhicule, les bornes peuvent présenter diverses fonctionnalités :

- Comptage de l'électricité consommée : il s'agit d'une fonctionnalité de base de la borne si l'on souhaite facturer l'électricité spécifiquement consommée lors de la charge. Celle-ci devient obligatoire si l'on souhaite facturer l'électricité à un prix particulier et/ou faire payer des taxes sur l'électricité destinée à l'électro-mobilité.
- Transmission des informations de comptage à un système de gestion.
- Affichage de données de consommation : la borne affiche la quantité d'électricité consommée à la fin de la charge.
- Réservation de la borne : cela nécessite de mettre en place un système informatique permettant à un utilisateur de réserver (par internet, par téléphone) un créneau horaire pour une borne donnée. La borne ne pourra alors n'être utilisée que par l'utilisateur ayant réservé la borne.
- Indication de l'état : cela consiste à connaître l'état de la borne (libre, occupée) à travers une interface internet. Cela impose que la borne transmette des informations à un système de gestion via une connexion de type GPRS, GSM...



- Conditionnement thermique de l'habitacle : cela consiste à faire en sorte que la borne, à travers la communication avec le véhicule, puisse conditionner le véhicule en température avant son utilisation. En effet, l'usage du chauffage-climatisation sur un véhicule électrique est défavorable à son autonomie ; aussi la possibilité d'avoir un véhicule déjà à la température souhaitée, permet de gagner en autonomie.
- ...

La problématique posée est l'identification des fonctionnalités requises, la détermination du caractère nécessaire ou superflu de chacune d'elles ainsi que l'évaluation de leur impact sur les coûts, les délais et la complexité de mise en œuvre de l'infrastructure, afin de retenir uniquement les fonctionnalités pertinentes au niveau technico-économique.

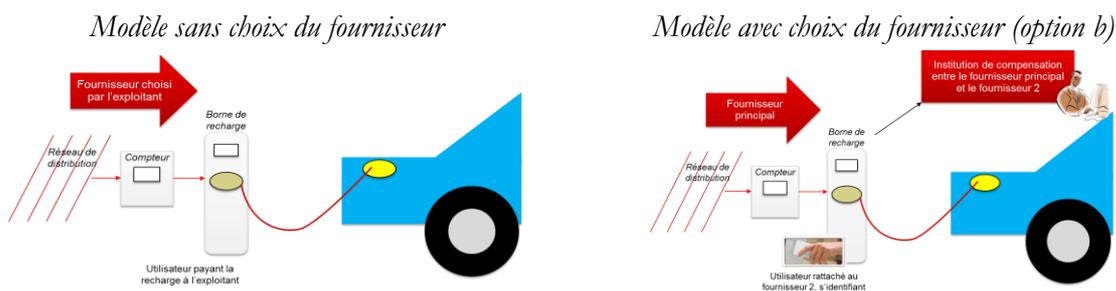
3.1.2.2.6. Modèle d'approvisionnement en électricité de la borne

Pour la réalisation d'une charge, la borne doit être alimentée en électricité en provenance d'un fournisseur. Le marché de l'électricité luxembourgeois étant libéralisé, les consommateurs finals qu'ils soient des particuliers, des entreprises ou des collectivités, ont le libre choix de leur fournisseur d'électricité pour leurs sites de consommation. La question posée est donc de savoir si pour une borne de charge publique, qui contrairement à site traditionnel de consommation, est utilisée successivement par différents clients, il convient de permettre à chaque client de choisir son fournisseur ou non. Deux modèles principaux peuvent alors être envisagés :

- Un modèle dans lequel l'utilisateur n'a pas le choix du fournisseur d'électricité alimentant la borne. Ce choix est réalisé par l'exploitant de la borne de charge, qui lui-même peut mettre en concurrence les fournisseurs d'électricité pour approvisionner la borne. Dans ce cas, il convient de déterminer si l'exploitant de la borne vend un service de charge (tout comme un camping vend une prestation de service qui inclut la fourniture de l'électricité sur l'emplacement du campeur) ou s'il revend de l'électricité auquel cas il pourrait être considéré comme un fournisseur d'électricité et devrait répondre aux mêmes exigences réglementaires qu'un fournisseur classique.
- Un modèle dans lequel l'utilisateur a le choix du fournisseur d'électricité de sa charge. Dans ce cas il faudra mettre en place un système permettant, à chaque utilisation de la borne par un client, d'allouer automatiquement l'électricité consommée pour la charge au fournisseur choisi par l'utilisateur (soit le fournisseur d'électricité de son domicile ou de son entreprise, soit un autre fournisseur choisi par le client). En pratique, un client qui choisirait un fournisseur A pour son domicile, pourrait recharger son véhicule électrique sur toutes les bornes publiques du pays, en réglant l'électricité de charge au même fournisseur A. Ce modèle se rapproche donc de l'itinérance, ou « roaming », mise en place entre les opérateurs de téléphonie mobile. Différentes modalités de mise en œuvre peuvent être envisagées :
 - Soit cette allocation client-fournisseur est gérée dynamiquement par le GRD (option a), ce qui signifie que le fournisseur de la borne change à chaque nouvelle utilisation (option a1), ou que le véhicule est considéré comme un point de fourniture mobile (option a2).



- Soit chaque borne est alimentée par un « fournisseur principal » (option b) (du point de vue du GRD il n’y a donc pas de changement de fournisseur d’électricité à chaque nouvel utilisateur de la borne) et un mécanisme de compensation entre les fournisseurs d’électricité souhaitant commercialiser de l’électricité de charge doit être mis en place. Ce modèle nécessiterait donc des accords entre les fournisseurs luxembourgeois et le cas échéant avec les fournisseurs des pays limitrophes pour permettre l’itinérance des frontaliers.



Les deux grands modèles d’approvisionnement en électricité de la borne

3.1.2.3. Système de gestion

Le système de gestion est un système informatique communicant avec les bornes de recharges (via GPRS ou GSM) et permettant a minima l’identification de l’utilisateur, l’autorisation de la charge et la gestion des paiements (y compris la vérification de la présence d’un utilisateur dans la liste des utilisateurs autorisés lors de son identification). Ce système peut également permettre d’autres fonctionnalités telles que la connaissance de la disponibilité des bornes, le blocage/déblocage des bornes etc.

La question posée est la nécessité de la mise en place d’un système de gestion au niveau national pour l’infrastructure publique.

3.1.1. Définition des modalités de financement et de l’organisation en termes d’installation et d’exploitation

3.1.1.1. Modalités de financement

L’infrastructure publique devra bien entendu être financée. La question posée à ce niveau est de savoir qui financera l’installation et l’exploitation de cette infrastructure et par quels biais. Deux modèles principaux peuvent être envisagés :

- Un financement direct par le paiement de la charge : le prix payé par l’utilisateur de l’infrastructure publique permet de financer l’installation et l’exploitation de l’infrastructure publique. Ce modèle n’est envisageable que si le prix de la charge reste



contenu pour ne pas rendre l'utilisation de l'infrastructure de charge prohibitive ce qui serait contreproductif pour le développement du véhicule électrique.

- Un financement mutualisé : un mécanisme est mis en place afin de mutualiser les coûts relatifs à l'installation et à l'exploitation de l'infrastructure publique de charge. Il peut s'agir par exemple d'un financement à travers le tarif d'utilisation des réseaux d'électricité, d'une contribution directe ou d'un financement par le budget de l'Etat avec possibilité de refinancement implicite via une taxe sur l'électricité ou d'une accise sur les carburants etc. Dans ce cadre, il est nécessaire de définir le ou les mécanisme(s) à mettre en place.

L'installation et l'exploitation des bornes de charge présentes dans des emplacements privés ou privés ouverts au public seront financées par les propriétaires de ces emplacements. Néanmoins, dans le but de favoriser le développement du véhicule électrique, la question de la nécessité pour l'Etat d'inciter ces acteurs privés à investir dans une infrastructure de charge est posée.

3.1.1.2. Organisation de l'installation et de l'exploitation

Les bornes de charge présentes dans des emplacements privés ou privés ouverts au public sont sous la responsabilité des propriétaires des emplacements. Aussi, il appartient à ces derniers, s'ils le souhaitent, d'installer puis d'exploiter ces bornes.

Pour les bornes publiques de charge, le choix de l'installateur et de l'exploitant est une question à trancher. En effet, ces tâches pourraient être confiées à un acteur unique privé ou public au niveau national, à chaque commune, à chaque GRD, le point clé sous-jacent étant la nécessité de recourir à un acteur unique au niveau national pour l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique.



3.2. Tendances internationales

3.2.1. Eléments clés

3.2.1.1. Infrastructure

3.2.1.1.1. Architecture globale

La mise en place de l'électro-mobilité est encore dans une phase d'émergence en France, en Allemagne et au Portugal, ce dernier présentant le stade d'avancement le plus poussé avec le projet MOBI.E.

Dans ces 3 pays, la charge privée est considérée comme le principal moyen de charge sauf pour les utilisateurs dont les véhicules stationnent sur la voie publique. L'infrastructure ouverte au public est considérée avant tout comme un moyen de rassurer les utilisateurs futurs, pour des recharges occasionnelles.

Dans un premier temps, ces 3 pays optent pour un développement d'une infrastructure publique de charge ne couvrant pas tous les besoins de charge principaux des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé.

Les travaux réalisés en France considèrent que les besoins de charge principaux sur le domaine public ne sont pas considérés comme prioritaires pour des raisons économiques au contraire des points de charge secondaires qui sont des points partagés et qui devraient être visés en priorité. Le gouvernement table sur le fait que les points de charge publics représenteront environ 9% de l'ensemble des points de charges en 2020.

La plateforme Allemande NPE, créée pour préparer la feuille de route relative à la réalisation des objectifs énoncés dans le plan de développement national pour la mobilité électrique, prévoit l'installation de 7 000 bornes de charge publique en 2014, soit 6% de l'ensemble des points de charge.

La Belgique enfin n'a pas de plan national pour le développement du véhicule électrique et les premières études réalisées dans ce pays montrent que l'exploitation des installations de charge ouvertes au public n'est pas viable sans soutien public à l'heure actuelle et recommandent une approche prudente pour leur déploiement.

3.2.1.1.2. Bornes

3.2.1.1.2.1. Types de charge

Aucune tendance claire n'apparaît au niveau du choix des types de charges. Ainsi, les travaux français conduisent au choix de la charge normale ou de bornes permettant à la fois la charge normale ou la charge accélérée.

Au Portugal, les bornes prochainement installées permettront à la fois une charge intermédiaire et une charge accélérée.



En Allemagne, RWE installe des bornes de charge accélérée à Berlin et le projet Ladenetz, voit ses participants installer les deux types de borne ou des bornes mixtes.

3.2.1.1.2.2. Connexion entre le véhicule et la borne

Il n'y a pas encore de norme internationale en vigueur au sujet des prises et des socles. En effet, la norme CEI 62196 (Prises, socles de prise de courant, prises mobiles et socles de connecteur pour véhicule - charge conductive des véhicules électriques) n'est pas encore publiée. La version finale de cette norme en cours de discussion définit 3 types de prises : Type 1, Type2 et Type 3 en fonction des standards nationaux existants.

La norme internationale (CEI 61851-1) définit 4 modes de charge (1 à 4), en fonction du niveau de sécurité, de la tension et de l'intensité maximales.

La tendance est clairement orientée vers le Mode 3 qui propose toutes les mesures de protection nécessaires et peut être utilisé pour la charge publique ou privée. La connexion entre le véhicule électrique et le réseau de distribution utilise alors un équipement (borne, câble, prise) d'approvisionnement standardisé avec une fonction de contrôle pilote contrôlant la charge et connecté de manière permanente au réseau de distribution électrique.

Concernant le type de prise côté infrastructure, la France a opté pour le Type 3 et l'Allemagne est orientée vers le Type 2. La Belgique n'a pas encore fait de choix et est en attente de la norme. Le projet MOBI.E au Portugal a pour sa dernière commande opté pour des bornes avec des prises de Type 2.

Les câbles de charge sont fournis par les constructeurs avec les véhicules. Les véhicules embarqueront une prise de Type 1 ou 2 pour tout type de charge normale ou accélérée et éventuellement une seconde prise pour la charge rapide en fonction de la technologie choisie par le constructeur (alternatif, continu).

3.2.1.1.2.3. Communication entre le véhicule et la borne

Un projet de norme internationale (ISO 15118) est en cours d'élaboration et sa publication est espérée pour 2012. Il n'y a cependant pas de consensus international à ce niveau et plusieurs protocoles existent.

3.2.1.1.2.4. Moyen de paiement

Le système de paiement par carte bancaire n'est clairement pas recommandé du fait du coût de la transaction. Le système privilégié est un système de paiement par identification à l'aide d'un badge RFID permettant un paiement simple.



3.2.1.1.2.5. Fonctionnalités

Les bornes installées présentent à l'heure actuelle des fonctionnalités basiques :

- Charge.
- Comptage de l'électricité.
- Communication avec un système informatique de gestion.
- Paiement avec identification par badge RFID.

3.2.1.1.2.6. Approvisionnement en électricité de la borne

Le modèle avec choix du fournisseur est privilégié par RWE et le projet Ladenetz en Allemagne ainsi que par le projet MOBI.E au Portugal. Dans ces différents cas, on s'oriente vers un système de roaming réalisé par compensation entre fournisseurs (option b décrite au paragraphe 3.1.2.2.6), du fait de sa moindre complexité que le système d'allocation dynamique borne-fournisseur ou véhicule-fournisseur par le GRD (options a1 et a2 décrites au paragraphe 3.1.2.2.6).

Le système avec roaming n'est pas envisagé à court terme par les travaux français qui préconisent une solution plus simple dans une première phase, mais est envisagé à moyen terme.

Tout n'est pas encore en place concernant ce type de système. Par exemple pour le projet Ladenetz, les modalités du roaming ne sont pas encore totalement arrêtées et le consommateur ne paie pas sa charge pour l'instant.

3.2.1.1.3. Système de gestion

Aucun système de gestion national n'a été mis en place à l'exception du Portugal (projet MOBI.E), ce système communique avec les systèmes centraux de gestion des différents opérateurs de charge.

3.2.1.2. Modalités de financement

Les pays investigués qui ont développé un plan pour l'électro-mobilité (France, Allemagne, Portugal) ont opté pour un financement public : des subventions de l'Etat pour la France et le Portugal, des subventions des communes, des Lander et de l'Etat pour l'Allemagne.

3.2.1.3. Organisation en termes d'installation et d'exploitation

Aucune tendance claire n'apparaît au niveau de l'organisation en termes d'installation et d'exploitation. Ainsi la France et l'Allemagne prévoient de confier ces compétences aux communes, alors que le Portugal avec le projet MOBI.E a confié l'installation à une société coordinatrice au niveau national, l'exploitation étant réalisée par plusieurs opérateurs.



3.2.2. Standardisation

3.2.2.1. Vision globale

On distingue trois processus de standardisation à l'échelle internationale :

- Un processus de standardisation sur le mode de charge.
- Un processus de standardisation sur les prises et socles côté infrastructure et côté véhicule.
- Un processus de standardisation sur le protocole de communication entre le VE et la borne.

Ces processus sont plus ou moins aboutis et contiennent parfois plusieurs initiatives de différents pays. Ainsi, seul le processus de standardisation concernant le mode de charge est achevé à l'échelle internationale à l'heure actuelle. Le processus de standardisation concernant les prises et les socles est en cours. En ce qui concerne le protocole de communication, il n'existe pas encore vraiment de consensus.

3.2.2.2. Standardisation du mode de charge

La norme en vigueur est la norme CEI 61851-1. (Système de charge conductive pour véhicules électriques). Elle est applicable aux systèmes embarqués ou non embarqués pour la charge des véhicules routiers électriques à des tensions alternatives normalisées (conformément à la norme CEI 60038) jusqu'à 1 000 V et à des tensions continues jusqu'à 1 500 V, ainsi que pour l'alimentation en énergie électrique pour tout service auxiliaire du véhicule pendant la connexion au réseau électrique, si nécessaire.

Les aspects traités par la norme comprennent :

- Les caractéristiques et les conditions de fonctionnement du système d'alimentation et le raccordement au véhicule.
- La sécurité électrique des opérateurs et des tiers.
- Les caractéristiques à respecter par le véhicule en ce qui concerne le courant alternatif et le courant continu uniquement lorsque le VE est mis à la terre.

Cette norme implique notamment que toutes les installations aient un dispositif de protection différentielle qui permet une protection contre les chocs électriques en cas de défaillance de l'installation¹.

La norme CEI 61851-1 définit quatre modes de charge numérotés de 1 à 4 et présentant des exigences croissantes en matière de sécurité. Le tableau suivant fournit une description succincte de ces 4 modes.

¹ Il devrait être au moins équivalent au type A comme défini dans le standard CEI 61008-1 ou CEI 61001, ou CEI/TR 60755, et être utilisé en conjonction avec un dispositif de protection contre les surintensités (par exemple un fusible ou disjoncteur)



Mode	Description succincte
1	Utilisé pour la charge d'un véhicule électrique à partir d'une prise de type domestique ou industriel sans système de protection. La connexion entre le véhicule électrique et le réseau de distribution d'électricité se fait par une prise standardisée n'excédant pas 16 A et 250 V AC monophasé ou 480 AC triphasé du côté de l'approvisionnement avec mise à la terre.
2	Nécessite l'utilisation de systèmes de protection supplémentaires au niveau du câble (<u>boitier de contrôle</u>) permettant de gérer les risques en termes de sécurité posés <u>par les anciennes installations qui n'ont pas de système de protection différentielle</u> . La connexion entre le véhicule électrique et le réseau de distribution d'électricité se fait par une prise standardisée n'excédant pas 32 A et 250 V AC monophasé ou 480 AC triphasé avec mise à la terre et inclus une fonction de commande pilote et un système personnel de protection contre les chocs électriques (dispositif de protection différentielle) entre le véhicule et la prise ou faisant partie du boitier de commande des câbles. Le boitier doit se situer à 0.3 m de la prise ou de l'équipement d'approvisionnement du véhicule électrique ou dans la prise.
3	S'applique aux stations de recharges dédiées délivrant du courant alternatif. Ces stations de recharges proposent toutes les mesures de protection nécessaires et peuvent être utilisées pour la charge publique ou privée. La connexion entre le véhicule électrique et le réseau de distribution utilise un équipement d'approvisionnement standardisé (borne, câble, prise) avec une fonction de contrôle pilote étendue au contrôle de la charge dans l'équipement pour la charge du véhicule électrique et connecté de manière permanent au réseau de distribution électrique (il s'agit d'un fil pilote permettant le contrôle étendue de la charge). Ce mode permet du fait de la présence du fil pilote, une transmission d'informations autres autorisant l'identification automatique du véhicule par exemple. A domicile, ce mode de charge impose la mise en place d'une Wall-Box.
4	Correspond à la charge en courant continu utilisant un chargeur externe et a principalement pour objectif la charge rapide.

Description des modes de charge

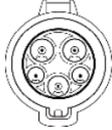
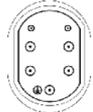


3.2.2.3. Standardisation des prises et socles

3.2.2.3.1. Norme internationale

Il n'y a pas encore de norme internationale en vigueur au sujet des prises et socles. En effet, la norme CEI 62196 (Prises, socles de prise de courant, prises mobiles et socles de connecteur pour véhicule - charge conductive des véhicules électriques) comprend deux parties :

- La partie 1 (Charge des véhicules électriques jusqu'à 250 A courant alternatif et 400 A courant continu) comprenant des articles à caractère général et dont la première version a été publiée en 2003.
- La partie 2 (Exigences dimensionnelles de compatibilité et d'interchangeabilité pour les appareils à broches et alvéoles pour courant alternatif) comprenant les exigences particulières pour les différents types de prise. Elle n'a pas encore été publiée (la version finale de la norme doit encore être approuvée). Elle inclut trois types de prises, présentés dans le tableau ci-dessous :

Type	Fabricants	Standard national associé	Illustration	Schéma	Niveaux de tension et intensité admissibles
1	Yazaki	Standard américain SAE J1772/2009			32A, 250V
2	Mennekes	Standard allemand VDE-AR-E 2623-2-2			70A, 500V
3	Scame/EV plug	-			32A, 500V

Description des types de prises présentés dans la norme CEI 62196

Il est à noter qu'une autre norme internationale CEI 62196-3 (dédiée au courant continu) est aussi en cours de développement. Plusieurs propositions de standard sont en cours de discussion dont le standard japonais CHAdeMO². L'horizon de publication des propositions est juin 2012.

² Au Japon, l'association CHAdeMO fait la promotion d'un standard de performance supérieure. Il s'agit d'un consortium incluant Toyota, Nissan, Mitsubishi, Fujy Heavy et Tokyo Electric Power. Ce standard prévoit une charge rapide en courant direct de 62.5 KW via un connecteur électrique spécial.



Prise CHAdeMO

3.2.2.3.2. Groupe de travail franco-allemand sur l'électro mobilité

A l'initiative de constructeurs automobiles, de fournisseurs d'électricité, de fabricants de matériel électrique, la France et l'Allemagne ont mis en place un groupe de travail sur l'électro mobilité. Ce groupe inclut les acteurs suivants : BMW, Daimler, Volkswagen, Renault, Eon, RWE, EDF, Bosch, Evonik, Schneider Electric, Valeo, Din (Deutsches Institut für Normung). Ce groupe de travail a proposé des recommandations sur quatre volets.

Le groupe de travail franco-allemand a opté pour des charges en Mode 3, un connecteur de Type 2 côté véhicule. Le résumé des conclusions est présenté dans le tableau ci-dessous.

Volets	Conclusions
Sécurité de l'électro mobilité	Les infrastructures, notamment les bornes de charge, doivent répondre aux normes CEI et aux réglementations en matière de sécurité. Des règles spécifiques sont nécessaires pour le système de raccordement entre les véhicules et les infrastructures.
Besoins en matière d'infrastructures	Les partenaires allemands et français s'accordent à considérer que la conception des infrastructures doit répondre aux besoins du client tout en respectant les capacités du réseau de distribution d'électricité. De plus, il convient de prendre en compte le fait que cette technologie est encore récente et que les exigences seront plus contraignantes dans les années à venir. Par conséquent, il est nécessaire de hâter le développement de l'infrastructure et d'introduire des solutions durables.
Connectique	Il est impératif que : <ol style="list-style-type: none"> 1. Toutes les nouvelles bornes de charge comportent un système de sécurité renforcé de Mode 3 2. Le connecteur embarqué à bord des véhicules (socle et prise côté véhicule) soit capable de charger jusqu'à 43 kW. Ce connecteur va devenir obligatoire pour les charges supérieures à 4 kW mais optionnel pour celles inférieures ou égales à 4 kW. La France et l'Allemagne ont convenu que le connecteur de Type 2, actuellement en cours de définition dans le cadre de la norme CEI 62196-2, sera le système le plus adapté 3. Le connecteur utilisé par les infrastructures soit capable de charger au moins 22 kW.
Facturation et itinérance	L'infrastructure de facturation, la communication entre le véhicule et la borne de charge ainsi que l'itinérance devront être conçues et élaborées en respectant des exigences de convivialité, de confort et de commodité. Le client devra pouvoir choisir entre plusieurs opérateurs ou fournisseurs et différents tarifs, comme il est d'usage aujourd'hui. La réalisation technique doit tenir compte de l'état de l'art dans le domaine des technologies de l'information, de la disponibilité à long terme et des coûts et de la valeur pour le client.

Résumé des conclusions du groupe de travail Franco-Allemand sur l'électro-mobilité



3.2.2.3.3. Processus de standardisation au niveau européen pour les points de charges

En juin 2010, l'ETSI³ et le CEN-CENELEC⁴ ont été mandatés par la Commission Européenne pour développer une norme européenne pour les points de charge. Il s'agit du mandat M468 concernant un système de charge commun pour les véhicules électriques, assurant la sécurité, l'interopérabilité et le chargement intelligent. Il a été notifié en mai 2010 et son exécution, sous l'égide d'un « focus group electromobility », est présidé par la France. Les conclusions de ce « focus group » ont été publiées en juin 2011. Il a produit une série de recommandations concernant la future coordination du processus de standardisation de l'électromobilité en Europe. Le tableau ci-dessous résume les principales recommandations qui sont orientées vers le Mode 3 mais ne choisissent pas de solution entre les prises de Type 2 ou 3 côté infrastructure.

Volets	Recommandations
Charge	<ol style="list-style-type: none">1. La charge publique en courant alternatif devrait se faire avec le Mode 32. Les stations de charge dans le domaine public devraient proposer le Mode 3 pour assurer l'interopérabilité. De plus la charge rapide en courant continu ou alternatif devrait être proposée.3. L'utilisation de la charge en Mode 1 devrait être autorisée pour les petits véhicules comme les scooters et les quadricycles. La valeur maximale du courant autorisé doit être définie.4. Comme la présence d'un dispositif de protection différentiel ne peut pas être garantie dans tous les cas, l'utilisation du Mode 1 sur les véhicules de taille importante ne devrait pas être considérée, sauf si des moyens de protection supplémentaires sont fournis.5. Le Mode 2 n'est pas recommandé pour l'utilisation publique, sauf si l'utilisation est destinée aux petits véhicules.
Prises	Le « focus groupe » propose de définir une empreinte unique avec cinq points de contact couvrant le monophasé et le triphasé (de 16 à 63 A maximum) avec une mise à la terre et aussi deux points de contacts pour le système de contrôle selon le Mode 3 du standard 61851-1. Le Type 2 ou 3 de la future norme 62196-2 correspondra à cette définition.
Communication	<ol style="list-style-type: none">1. Une standardisation est nécessaire pour le protocole de diagnostic, l'interface humain-machine et le système de gestion de l'énergie pour le l'infrastructure complète de charge. Ce nouveau travail doit être réalisé en coopération étroite avec les groupes d'usage et le système d'intégration de l'électro-mobilité.2. Il est recommandé qu'un travail de standards soit établi au sujet d'un « hub d'interopérabilité », qui peut être un modèle générique ou un concept neutre pour la médiation entre les partenaires dans l'optique de fournir une validation des services d'échange d'informations techniques. Un groupe de travail commun comprenant les fournisseurs de service devrait être formé au sein des organisations de standardisation européenne pour définir un concept de hub européen
Facturation et itinérance	L'infrastructure de facturation, la communication entre le véhicule et la borne de charge ainsi que l'itinérance devront être conçues et élaborées en respectant des exigences de convivialité, de confort et de commodité. Le client devra pouvoir choisir entre plusieurs opérateurs ou fournisseurs et différents tarifs, comme il est d'usage aujourd'hui. La réalisation technique doit tenir compte de l'état de l'art dans le domaine des technologies de l'information, de la disponibilité à long terme et des coûts et de la valeur pour le client.

Source : CEN-CENELEC Focus Group on European Electro-Mobility

Recommandations du focus group electromobility du CEN-CENELEC

³ L'institut européen des normes de télécommunication est l'organisme de standardisation européen du domaine des télécommunications

⁴Le CENELEC est le Comité européen de standardisation électrotechnique, c'est l'organe de standardisation responsable de l'harmonisation des normes électrotechniques sous le système législatif européen.



3.2.2.3.4. Compatibilité entre les modes de charge et les prises

Le tableau suivant montre la compatibilité entre les différents modes de charge et les différentes prises. Au-delà des types de prises définis dans la norme CEI 62196, les prises domestiques et les prises industrielles sont aussi considérées :

Modes	Prises compatibles		Type de charge compatible
1	Prise domestique : CEE 7/7 « type E/F »		Normale
	Prise industrielle : CEI 60309		Normale
2	Prise domestique : CEE 7/7 « type E/F »		Normale
	Prise industrielle : CEI 60309		Normale
3	CEI 62 196-2 - Type 1		Normale et intermédiaire (32A, 250V)
	CEI 62 196-2 - Type 2		Normale à accélérée
	CEI 62 196-2 - Type 3		Normale à accélérée
4	CHAdEMO		Rapide

Tableau de compatibilité entre les modes de charge et les prises

Nota : les prises domestiques de type E sont utilisées en France et en Belgique, les prises domestiques de type F (dites « Schuko ») sont utilisées en Allemagne. Aujourd'hui, ces deux formats tendent à se regrouper (prise de type E/F défini par la norme CEE 7/7) qui se branche indifféremment sur l'un ou l'autre type.



3.2.2.3.5. Processus de standardisation au niveau de la communication entre le véhicule et la borne

Cette communication est standardisée au niveau du mode de charge par la norme CEI 61851-1. En effet, le Mode 3 décrit un échange d'information par le biais du fil pilote dédié qui permet à la borne d'indiquer le niveau de courant pouvant être fourni et assure également la continuité du fil de terre.

La communication peut utiliser un signal tel que le CPL (courant porteur en ligne) qui permet cette relation bilatérale. Cette voie permet un contrôle complet de la charge et, de plus, la gestion de l'identification de l'utilisateur. Elle pourrait même permettre la fourniture d'autres données (multimédia par exemple). Un projet de norme internationale (ISO 15118) est en cours d'élaboration et sa publication est espérée pour 2012.

Il n'y a cependant pas de consensus international à ce niveau et d'autres protocoles existent :

- celui défini par le standard Japonais CHAdeMO.
- celui défini par le standard Smart Energy 2.0 élaboré par Zigbee et supporté par la SAE. (il s'agit ici d'un échange sans fils).



3.2.3. Véhicules électriques et hybrides rechargeables prochainement sur le marché

3.2.3.1. Modèles

Tous les véhicules déjà commercialisés ou annoncés acceptent la charge normale mais tous n'acceptent pas la charge accélérée et certains n'acceptent pas la charge rapide. Ainsi, parmi les grands constructeurs, peu de modèles devraient accepter la charge accélérée en plus de la charge normale.

Le tableau ci-dessous donne une vision non exhaustive des principaux modèles de VE et VHR avec une technologie Li-Ion commercialisés ou à venir en Europe :

Technologie	Constructeur	Modèle	Date de lancement	Type de charge acceptée		
				Charge normale	Charge accélérée	Charge rapide
VE	Renault	Kangoo ZE	2012	✓	✓ (dans un second temps)	✓ (dans un troisième temps)
VE	Renault	Fluence ZE	2012	✓	✓ (dans un second temps)	✓ (dans un second temps)
VE	Renault	Zoé	2012	✓	✓ (dans un second temps)	✓ (dans un second temps)
VE	Renault	Twizy	2012	✓		
VE	Nissan	Leaf	2012	✓		✓
VE	PSA	Peugeot Ion	2011	✓		✓
VE	PSA	Citroën C-Zéro	2011	✓		✓
VE	Heuliez	Mia	2011	✓		
VE	Bolloré	Blue Car	> 2011	✓		
VE	Volvo	C30	>2011	✓		
VE	Volkswagen	Glof Blue-e-motion	2013	✓		✓
VE	Daimler	Smart Fortwo	2009	✓		
VE	Mitsubishi	I-MiEV	2011	✓		✓
VHR	Peugeot	3008/5008	2012	✓		
VHR	Opel	Ampera	2012	✓		

Principaux modèles de VE et VHR commercialisés ou à venir et les types de charge acceptés



3.2.3.2. Prises côté véhicules électriques et câbles

A l'heure actuelle, le câble de charge mis à disposition dans les véhicules est équipé de deux prises mâles :

- Type 1 ou 2 côté véhicule.
- Type E/F (domestique), Type 3 ou Type 2 côté infrastructure.

Par exemple, Renault met à disposition :

- Un câble Type 1 « côté véhicule » et Type 2 ou Type 3 « côté infrastructure » (en fonction des prises choisies pour l'infrastructure publique) pour une charge en Mode 3. Ce câble sera livré avec le véhicule.
- Un câble Type 1 « côté véhicule » et prise domestique « côté infrastructure » pour une charge en Mode 2. Ce câble sera en option.

Prise domestique
(charge en Mode 2)



Prise Type 2
(charge en Mode 3)



Prise Type 3
(charge en Mode 3)



Câble fournis par Renault

Il est à noter que des adaptateurs pouvant être ajoutés sur le câble existant que ce soit entre une prise de Type 2 ou 3 et des prises de Type 3, 2, E/F, CEI60309. Ces adaptateurs doivent être approuvés par les constructeurs⁵.

Les VE embarqueront une prise de Type 1 ou 2 conçue pour recevoir du courant alternatif issu de n'importe quel type de borne de charge : 240V monophasé ou 400V triphasé et éventuellement une deuxième prise permettant la charge rapide : 125A/500V continu ou 63A/400V triphasé alternatif selon les constructeurs (par exemple Renault a opté pour l'alternatif et Peugeot pour le continu).

⁵ Norme CEI 62196



La Nissan LEAF par exemple est équipée d'une prise SAE J1772/2009 de Type 2 pour la charge normale et d'une prise basée sur le standard CHAdeMO pour la charge rapide comme illustré ci-dessous :

Socle pour
prise
CHAdeMO



Socle pour
prise Type 2

Socles de la Nissan LEAF

Pour la recharge à domicile, comme indiqué au chapitre 3, l'utilisateur peut recharger son véhicule :

- Soit en branchant son véhicule sur une Wall-Box. La charge est alors réalisée en Mode 3 sous 16 A et dure environ 8 heures pour une batterie de 25kWh.
- Soit en branchant son véhicule sur une prise standard Type E/F. Dans ce cas, la charge est effectuée en Mode 2 et le câble fourni (cf. illustration des câbles Renault ci-dessus) est équipé d'un boîtier limitant l'intensité délivrée à 10 A. De ce fait la charge d'une batterie de 25kWh prend environ 10 heures.

Cette limitation de l'intensité pour la charge en Mode 2 est réalisée afin d'éviter les risques de surchauffe des prises et des installations (qui peuvent ne pas répondre aux normes actuelles) dans le cas d'une recharge sous 16A.

La Wall-Box, dont l'installation n'est pas rendue obligatoire par les constructeurs automobiles, permet de lancer la charge uniquement si le véhicule est connecté et que sa masse est bien reliée au circuit de protection de l'installation. Elle dispose d'un contrôleur de charge qui détermine la puissance maximale allouée au VE en tenant compte du fonctionnement éventuel d'autres équipements électriques au domicile (four, lave-vaisselle, etc...) et permet ainsi d'éviter que l'installation ne disjoncte. La Wall-Box peut également permettre de déclencher la charge lors du passage en heure creuse afin de profiter de conditions tarifaires plus avantageuses et être équipées d'un compteur spécifique pour mesurer l'énergie délivrée au VE lors de la charge. Elle pourra permettre dans plusieurs années la mise en place de services tels que le conditionnement thermique du véhicule.



3.2.4. Aperçu des différents plans et projets conduits à l'échelle internationale

Plusieurs exemples concernant la mise en place d'infrastructure publique dans des pays étrangers sont étudiés de manière approfondie du fait de leur position à proximité du Luxembourg ou de leur avancement en termes de déploiement :

- L'exemple Français au niveau national.
- L'exemple Strasbourgeois en France
- L'exemple Allemand au niveau national.
- L'exemple du projet Ladenetz en Allemagne.
- L'exemple Belge.
- L'exemple Portugais avec le projet MOBILE

3.2.4.1. Synthèse de l'exemple Français

Le gouvernement a fait du développement des véhicules électriques un enjeu majeur (au sein de la loi portant engagement national pour l'environnement, loi Grenelle 2) et a établi un plan national visant la circulation de 2 millions de véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici 2020. Ce plan comporte 14 points dont celui du développement des infrastructures de charge.

Des études (« Livre vert sur les infrastructures de charge ouvertes au public pour les véhicules décarbonés ») concernant le développement des infrastructures de charge et leur déploiement ont été menées par l'Etat français et ont abouti à des orientations.

Les études dissocient deux types d'emplacements de charge : les emplacements de charge correspondant au stationnement principal sur lequel les véhicules électriques rechargeables (VE et VHR) stationnent pendant de longues durées et peuvent assurer la majorité de leur charge électrique (~ 90-95 %) et les emplacements de charge secondaire représentant 5 à 10% des charges.

Le stationnement principal peut-être localisé :

- Dans le domaine privé (domicile, employeur).
- Dans le domaine public : voirie et parking public.

L'emplacement de la charge principale d'un utilisateur de véhicule électrique stationnant principalement dans le domaine privé sera dans le domaine privé où il effectuera 90 à 95% des charges.

De même, l'emplacement de la charge principale d'un utilisateur de véhicule électrique stationnant principalement sur la voirie (respectivement sur un parking public) sera sur la voirie (respectivement le parking public) où il effectuera 90 à 95% des charges.



Pour les besoins de charge secondaire, il est considéré pour chacun des emplacements de stationnement principal, la répartition des emplacements de charge suivante : 1% en parking public, 4% sur la voirie et 5% privé accessible au public.

Au bilan les besoins de charge sur le domaine public proviennent à la fois :

- Des besoins de charge principaux des utilisateurs stationnant principalement leur véhicule électrique sur la voirie et en parking public.
- Des besoins de charges secondaires des utilisateurs stationnant principalement leur véhicule dans le domaine privé.

La charge normale est perçue comme le type de charge à systématiquement privilégier en considérant que celle-ci s'impose pour les places de stationnement dit « principal », sur lesquelles les véhicules rechargeables stationnent pendant de longues durées.

Les travaux menés concluent que ce type de charge doit ainsi avoir une diffusion très large au sein des espaces privés chez les particuliers ou les entreprises dans la mesure où elle permet une charge complète de la batterie en une nuit, ou au cours de la journée de travail sur les lieux d'activité.

Dans les cas où les temps de stationnement permettent une récupération d'autonomie pertinente (plus d'une heure), ce type de charge peut aussi satisfaire des besoins de charge dits « secondaires », qui visent à satisfaire les besoins de kilomètres additionnels pour le véhicule pendant la journée, pour permettre à l'utilisateur une flexibilité accrue dans son usage.

Les autres types de charge (accélérée et rapide) sont des charges de « confort » ou d'appoint, jouant un rôle important pour le décollage du marché de par leur fonction de « réassurance » pour les usagers, mais devant rester minoritaires voire exceptionnelles, pour des raisons de coûts et d'impact environnemental (risque accru de déplacement de la charge sur les pointes carbonées).

Au bilan, en ce qui concerne le domaine public, les travaux menés préconisent :

- Pour les bornes sur les parkings publics : charge normale ou une borne mixte permettant à la fois la charge normale et la charge accélérée.
- Pour les bornes sur la voirie : charge normale ou une borne mixte permettant à la fois la charge normale et la charge accélérée.

Afin de construire une évaluation des besoins en points de charge, des études ont été conduites dans le cadre de la rédaction du Livre Vert. Elles ont été construites sur la base des éléments suivants, caractérisant une agglomération comptant 500 000 habitants :

- Une répartition du lieu de stationnement principal entre les emplacements privés (domicile, entreprise) et publics (voirie et parking public). La répartition est la suivante : 80% en emplacement privé, 15% en voirie et 5% en parking public.



- Pour les besoins en charge principale, il est supposé que chaque véhicule doit correspondre à un point de charge dans la mesure où l'existence de ce point constitue un élément clé de la décision d'achat d'un véhicule électrique.
- Un nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables de 3 300 en 2015 pour un parc total de 275 000 véhicules.

Pour l'agglomération considérée, les calculs conduisent pour les emplacements publics en 2015 aux résultats suivants **si la collectivité souhaite adresser les besoins des usagers se chargeant principalement en espace public** :

- Pour le domaine public : 617 emplacements en voirie et 199 emplacements en parking public soit 23% de l'ensemble des points de charge.
- Pour la charge principale : 504 emplacements en voirie et 159 en parking public, soit 81% des points de charge publics et environ 18% de l'ensemble des points de charge.
- Pour ce qui est de la charge secondaire : 113 emplacements en voirie et 40 en parking public, soit 19% des points de charge publics et environ 4% de l'ensemble des points de charge.

Type de charge	Charge principale				Charge secondaire			TOTAL
	Privé		Public		Public		Privé ouvert au public	
	Domicile	Entreprise	Parking public	Voirie	Parking public	Voirie		
Normale	2 000	650	159	504	28	79	59	3 479
Accélérée	0	0	0	0	12	34	25	71
Rapide	0	0	0	0	0	0	10	10
TOTAL	2 000	650	159	504	40	113	94	3560
	3 313				153		94	3560

Type de charge	Voirie		Parking public		TOTAL
	Charge principale	Charge secondaire	Charge principale	Charge secondaire	
Normale	504	79	159	28	770
Accélérée	0	34	0	12	46
Rapide	0	0	0	0	0
TOTAL	504	113	159	40	816
TOTAL	617		199		816

Tableau de répartition des points de charge pour une agglomération de 500 000 habitants selon le Livre Vert sur les infrastructures de charge ouvertes au public pour les véhicules décarbonés

Lorsque l'on considère l'ensemble des points de charge à installer pour satisfaire les besoins, y compris sur les espaces privés, on obtient un ratio moyen d'environ 1,1 point de charge par véhicule.

Ces calculs ont ensuite été extrapolés aux 25 plus grandes agglomérations françaises et conduisent au déploiement d'environ 44 000 points de charge publics en 2014, dont 50% sont destinés à la charge principale en espace public (en charge normale à 3 kVA), **si la collectivité souhaite adresser les besoins des usagers se chargeant principalement en espace public.**

Du fait des coûts associés au déploiement d'une telle infrastructure et pour ne pas limiter la compétitivité du véhicule électrique (à travers le paiement par l'utilisateur d'une partie du coût), le Livre Vert recommande de viser les points de charge destinés à la charge secondaire (qui sont des points de charge partagés) en priorité afin de favoriser de manière efficace le développement du véhicule électrique.

Afin de donner l'impulsion nécessaire au développement du véhicule électrique, le gouvernement français a associé douze villes pour le déploiement d'un réseau de bornes publiques de charge. Il est prévu de créer 75 000 points de charge publics dès 2015, et 400 000 points d'ici à 2020.

Le ministère de l'Ecologie table sur la création de 900 000 points de charge privés dès 2015 et près de 4 millions en 2020. Il est aussi prévu, dans le projet de loi Grenelle 2, d'imposer dès 2012 l'installation de prises de charge dans les immeubles neufs avec parkings. Dans les copropriétés existantes, les travaux devraient être facilités par la création d'un "droit à la prise". Au bilan, environ 9% de tous les points de charges devraient être des points de charges publics. Les communes seront chargées de l'installation et de l'exploitation des bornes, tâches qu'elles devront mener en étroite collaboration avec les GRD. L'Etat apportera son soutien financier aux communes à travers le programme « Investissements d'Avenir » au cours de la première phase de déploiement des infrastructures publiques (2011-2015).

Les travaux réalisés présentent (à travers le Livre Vert) les coûts d'établissement par point de charge. Ils sont divisés en deux catégories :

- Le coût matériel (borne de charge).
- Le coût de l'installation (génie civil, ingénierie, raccordement au réseau de distribution).

Le tableau suivant récapitule les principaux éléments :

Type de borne	Matériel (borne installée)	Engineering	Génie civil	Raccordement	Total en 2011
Normale (3kW)	Voirie : 3k€ Parking : 2,2k€	0,2k€	1,5k€	0,2k€	~5k€ par point de charge
Mixte (normale et accélérée)	Voirie : 3,5k€ Parking : 2,7k€	0,2k€	3,3k€	0,8k€	~8k€ par point de charge
Rapide (mixte : DC et AC)	~30k€	0,6k€	20k€	4,5k€	~55k€ par point de charge

Investissements par point de charge et par poste de coût pour les différents types de borne pour une station de 6 points de charge (sauf pour la charge rapide)



A l'échelle des 25 plus grandes agglomérations de France, ceci implique des charges annuelles (investissements et exploitation) de l'ordre de 300 M€ en 2015 pour l'établissement du projet sur la période 2011-2015.

Le Livre Vert estime que si les frais d'infrastructure de charge devaient être supportés intégralement par le client final, il faudrait alors lui faire payer pour chaque charge de 25 kWh :

- 13 € pour charge normale sur une borne située en voirie.
- 24€ pour charge accélérée sur une borne mixte charge normale-charge accélérée en charge située en voirie.
- 36 € pour une charge rapide sur une borne située en voirie.

Auxquels s'ajoute le coût de l'électricité estimé à environ 2€ pour ce même « plein ». Au bilan, faire supporter ces coûts à l'utilisateur viendrait grever la compétitivité du véhicule électrique.

Dans l'objectif d'avoir des infrastructures de charge compatibles avec le plus grand nombre de technologies et de catégories de véhicules (véhicules électriques de première génération, quadricycles, scooters, véhicules hybrides rechargeables etc.), les travaux menés concluent que :

- Pour la charge normale et la charge accélérée, le mode de charge doit être le Mode 3. A domicile, l'installation d'une Wall-Box est alors nécessaire et un contrôle de l'installation électrique pour vérifier en particulier les prises de terre s'impose.
- Pour la charge normale, il est nécessaire d'avoir deux catégories de socles de prise présents sur chaque borne : type E/F et 62196-2 Type-3, celles-ci étant les seules compatibles avec la réglementation française.
- Pour la charge accélérée, il est nécessaire que les bornes puissent délivrer également une puissance correspondante à la charge normale de façon à permettre la charge des véhicules non compatibles avec la charge accélérée. Dans ce cadre, les socles de prise pour les bornes de charge accélérée devront proposer deux types de socles de prise (Type E/F et 62196-2 Type 3).
- Pour la charge normale et accélérée, il est jugé opportun que le câble soit nomade (non attaché à la borne), en dehors de conditions d'usage particulières (ex. usage quasi privatif etc.).
- Pour la charge rapide, la présence de deux câbles attachés à la borne, l'un pour délivrer du courant continu, l'autre du courant alternatif, permettant ainsi de s'adapter aux deux options choisies par les constructeurs automobiles.

Concernant les moyens de paiement, les travaux ont conclu qu'il est nécessaire de retenir des solutions simples d'utilisation, utilisables par tous (y compris par des utilisateurs occasionnels) évolutives et économique. Les travaux s'orientent vers une mise en place en deux étapes :

- Dans un premier temps, mise en place d'un système simple et économique comprenant un paiement direct à la borne dans l'attente du déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables, des évolutions techniques et de la standardisation.



- Dans un second temps et si cela s'avère nécessaire, l'infrastructure pourra évoluer vers l'itinérance (« roaming ») pour permettre un paiement « sans frontière » des recharges, (évitant au conducteur d'avoir à gérer des modalités de paiement différentes selon les gestionnaires locaux des points de charge). Aucun système n'a encore été défini à l'heure actuelle et il est prévu de toujours laisser la possibilité au client de payer sa charge directement et au coup par coup s'il le souhaite, ou de devenir le client d'un « opérateur de mobilité », lui commercialisant un forfait par exemple.

Concernant les moyens de paiement en tant que tels, les travaux s'orientent vers différentes solutions en fonction de l'environnement des bornes :

- Lorsque des moyens de paiements existent dans la proximité des bornes : horodateurs, caisse de parking, ... : utilisation de ces matériels (CB, monnayeur...). Ces matériels devront également être équipés d'un lecteur RFID et devront pouvoir évoluer vers le NFC.
- Lorsqu'il n'y a pas de matériel existant : installation de lecteurs RFID et NFC pouvant évoluer vers le paiement par carte bancaire sans contact.

Le paiement par carte bancaire classique à contact n'est pas recommandé pour des raisons de coût unitaire de la transaction trop élevé et il est recommandé que dans tous les cas, l'accès au service de charge soit possible à l'aide d'un téléphone portable.

L'objectif à terme est de permettre à l'utilisateur de s'identifier via le lecteur RFID, NFC ou via son téléphone portable.

Différentes fonctionnalités sont envisagées sans qu'aucune évaluation sur leur nécessité ne soit formulée. Il s'agit de :

- La localisation des stations de charge, avec identification de leur disponibilité.
- La réservation de places de stationnement à distance.
- Le déverrouillage physique de la place de stationnement.
- Les alertes pour le temps passé en charge.

Concernant l'approvisionnement en électricité des bornes, les travaux indiquent que le client final ne souscrivant pas de contrat de fourniture d'électricité et n'achetant pas de l'électricité mais un service de charge, l'exploitant de l'infrastructure de charge ne devrait pas être considéré comme un fournisseur d'électricité.



3.2.4.2. Synthèse de l'exemple strasbourgeois

Le projet Kléber a été déployé à Strasbourg à partir d'avril 2010. Durant 3 ans, une centaine de véhicules hybrides rechargeables (Toyota Prius) seront associés à différentes solutions opérationnelles d'infrastructures de charge, conçues pour faciliter la charge électrique et la facturation de l'électricité. Ce projet de démonstration associe EDF, Toyota, la communauté urbaine de Strasbourg ainsi que d'autres partenaires.

Environ 150 points de charge validés techniquement par EDF ont été installés :

- 8 en voirie et 19 dans les parkings publics (soit 18% des points de charge).
- Plus de 70 dans les entreprises partenaires.
- Plus de 50 au domicile des utilisateurs.

L'objectif est d'installer à terme 300 points de charge.

Les bornes de charge ont été installées par différents prestataires, il s'agit de bornes de charge normale ou accélérée chargeant le véhicule selon le Mode 3 avec des prises de Type 3.

Prestataires	Détails	Illustration
Hager (hardware) – Technolia (software)	<p>Hager et Technolia ont été chargé du déploiement en voirie, sur certains emplacements professionnels et à domicile.</p> <p>Une centaine de bornes de recharges ont été fournies.</p> <p>2 types de bornes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Borne de rue pour voirie : <ul style="list-style-type: none"> o installation sur pied et murale, o 1 ou 2 prises de courant ; 16 A ou 32 A, o prise CEI 62196 Type 3 pour Mode 3, o câble mobile o charge de 1 heure à 8 heures - Borne pour parking privé : <ul style="list-style-type: none"> o 1 ou 2 prises de courant ; 16 A ou 32 A o prise CEI 62196 Type 3 pour Mode 3 o câble mobile o charge de 1 heure à 8 heures 	
DBT	<p>DBT a déployé une dizaine de bornes de charge dans les parkings souterrains du centre-ville. Le système de charge DBT se compose de deux éléments essentiels :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le totem qui permet à l'utilisateur d'activer et désactiver la charge via une interface - Les coffrets de charge équipés de deux prises. 	
Schneider Electric	<p>L'industriel a fourni 135 bornes de recharges installées sur les parkings des entreprises partenaires et au domicile des particuliers engagés dans l'expérimentation.</p>	

Partenaires intervenants dans le projet Kléber



Pour actionner le système, l'utilisateur s'identifie à l'aide de son badge RFID et branche son véhicule. La borne communique alors avec la voiture pour vérifier les conditions de sécurité, puis lance la charge.

Certains véhicules utilisent une technologie développée par EDF sur les Courants Porteurs en Ligne (CPL). Ce système permet, de contrôler la sécurité d'alimentation et d'identifier automatiquement le véhicule. Cette approche se fera sur 30% de la flotte à terme, grâce à des véhicules supportant la technologie CPL.

L'électricité consommée sera à la charge de l'entreprise, lorsque la charge se fera sur le lieu de travail, et à celle de l'utilisateur lorsqu'elle se fera au domicile. Dans les parkings publics et sur la voirie, le coût de la charge n'est pas facturé à l'utilisateur.

Un retour d'expérience a été réalisé grâce à un sondage auprès des utilisateurs. Il indique que les charges sont majoritairement réalisées sur le lieu de travail (60,8% des charges) et à domicile (35% des charges). **Les charges sur la voirie et en parkings publics ne représentent respectivement que 2,3 et 1,8% des charges.**

Ce retour d'expérience a permis de faire remonter de nombreux mécontentements concernant la mauvaise maniabilité du dispositif de charge :

- Opérabilité lors de la charge :
 - Câble gros et rigide.
 - Absence de rangement pour le câble.
 - Manipulation peu aisée, salissante.
 - Branchement sur secteur difficile la nuit.

- Demande de fonctions supplémentaires :
 - Affichage de la fermeture de la trappe de charge pour éviter les oublis.
 - Dispositif antivol du câble.
 - Temporisateur de charge.



3.2.4.3. Synthèse de l'exemple Allemand

En mars 2009, le gouvernement fédéral allemand a présenté « l'Initiative pour l'électromobilité » avec deux objectifs affichés :

- D'une part faire circuler un million de véhicules électriques en Allemagne en 2020, 5 millions en 2030 et avec une majorité de véhicules n'utilisant plus de combustibles fossiles dans les villes allemandes en 2050.
- D'autre part assurer la réalisation de l'ensemble de la chaîne de l'électromobilité – du développement des prototypes à la fabrication en série – sur le sol allemand.

Les estimations gouvernementales chiffrent à 7 milliards d'euros la réalisation de cet objectif. 500 millions ont été votés par le Bundestag (25 mars 2009) pour la première phase du plan (recherche, développement et fabrication de batteries pour véhicules électriques), complétés par une enveloppe de 150 millions d'euros du Ministère des Transports, de la Construction et du Développement Urbain (BMVBS), et par une enveloppe de 115 millions d'euros mise à disposition de régions pilotes pour l'électromobilité.

Le plan est conçu en trois phases, prévoyant l'installation de stations de charge à partir de 2012 :

- 2009-2011, Préparation du marché des véhicules électriques : amélioration des batteries et des véhicules, premières stations de charge et essais de démonstration de véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- 2012-2016, Introduction des véhicules électriques sur le marché : mise en place de modes de propulsion bon marché et véhicules de deuxième génération, installation de stations de charge dans de nombreuses villes.
- 2017-2020, Pénétration du marché, production en masse éventuelle de batteries lithium-ion et de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

En Mai 2010, le gouvernement fédéral a créé la « Nationale Plattform Elektromobilität » (NPE) composée de représentants du monde politique, industriel, scientifique, des autorités locales et des consommateurs. L'initiative, qui se compose de sept groupes de travail d'environ 20 membres, a pour objectif de préparer la feuille de route pour la réalisation des objectifs énoncés dans le Plan de développement national pour la mobilité électrique.

Dans le cadre de la première phase, plusieurs projets pilotes sont réalisés et financés par les ministères de l'Economie, des Transports et de l'Environnement.

Ainsi, le Ministère Fédéral des Transports, du Bâtiment et du Développement Urbain (BMVBS) finance des projets pilotes dans 8 régions pilotes à hauteur de 150 M€. Ils sont focalisés sur l'accélération de l'introduction sur le marché des véhicules électriques et hybride rechargeables et des infrastructures de charge associées.

Les objectifs globaux sont de :

- Vérifier la fonctionnalité, la fiabilité et la pertinence de l'utilisation quotidienne de nouveaux véhicules et des modèles d'approvisionnement en électricité (en particulier de manière à ce que l'infrastructure soit conviviale et interopérable).
- Obtenir des informations pertinentes pour les futurs concepts de mobilité et analyser les éventuels problèmes comme l'acceptabilité et les business models potentiels.
- Etudier les coûts relatifs à ces infrastructures.

Le tableau ci-dessous présente les 8 régions pilotes et les principaux acteurs impliqués.

Régions pilotes	Partenaires	Nombre de bornes de charge
Hambourg	Hambourg Energie, Vattenfall Europe, DB AG, La Ville d'Hambourg	100 publics 150 privés ouverts au public
Nord-Ouest (Breme/Oldenbourg)	BREPARK GmbH, die Städtische Parkgesellschaft Bremerhaven mbH, EWE, Airport Bremen	10 publics 40 privés
Berlin/Postdam	RWE, APCOA, Siemens, Vattenfall, ADAC, IHK Berlin, REWE, Contipark, IAV, Total, Messe Berlin und Gravis, Deutsche Bahn AG	600 au total dont 500 publics et privés ouverts au public
Rhin-Ruhr	RheinEnergie, Stadtwerke Düsseldorf, Stadtwerke Aachen-STAWAG und RWE Effizienz GmbH	500 publics, privés ouverts au public et privés
Rhin-Main	Stadtwerke Offenbach, Mainova AG, UPS, Transports Publics d'Offenbach, Energieversorgung Offenbach, Städtische Werke AG	115 publics, privés ouverts au public et privés
Saxe	ENSO Netz GmbH, DREWAG, Stadtwerke Dresden GmbH, Stadtwerke Leipzig, KEMA-IEV Ingenieurunternehmen für Energieversorgung GmbH und die Hochschule für Telekommunikation Leipzig	65 au total dont 8 publics, 25 privés ouverts au public, 32 privés
Stuttgart	EnBW AG, Robert Bosch GmbH, EIFER, Stadtwerke Ludwigsburg, Ville de Stuttgart, DB Logistics...	630 au total dont 80 publics, 500 privés ouverts au public et 50 privés
Munich	AUDI AG, BMW AG, SIEMENS AG, E.ON Energie AG, Stadtwerke München GmbH, Forschungsstelle für Energiewirtschaft mbH, Technische Universität München, fortiss GmbH	260 au total

Présentation des 8 régions pilotes

Le Ministère Fédéral de l'Economie et de la Technologie (BMWI) et le Ministère fédéral de l'Environnement (BMU) financent des projets de recherche appliquée dans le domaine des technologies de la communication pour l'électro-mobilité dans 7 régions à hauteur de 55M€.



Ces projets sont focalisés sur les domaines clés de l'intégration système : charge intelligente, système *vehicle-to-grid*, navigation, assistance à la conduite, facturation et système de paiement, flotte de véhicules...

Le tableau ci-dessous décrit les thèmes des 7 projets et reprend les principaux acteurs associés :

Nom	Thème	Acteurs
eE-Tour Allgäu	Electro-mobilité efficace et tourisme	Allgäuer Überlandwerk GmbH, Kempten University of Applied Sciences, Soloplan GmbH, MoveAbout GmbH, University of Tübingen, Technical University of Munich, John Deere Werke Mannheim, Energy 4U GmbH
e-mobility	Intégration des technologies de la communication pour l'électro mobilité	RWE GmbH, SAP AG, Technical University of Dortmund, Technical University of Berlin, Ewald&Günter Unternehmensberatung GmbH&Co KG
Future Fleet	Intégration des véhicules électriques au sein des flottes de véhicules d'entreprises	SAP AG, MVV Energie AG, the Öko-Institut, the Institute for Social-Ecological Research, Mannheim University of Applied Sciences
GridSurfer	Intégration des véhicules électriques au sein de système ruraux d'énergie	EWE AG, Wilhelm Karmann GmbH, Next Energy, OFFIS
Harz.EE-Mobility	Liaison entre l'utilisation de l'électro-mobilité avec le projet d'énergie renouvelable RegModHarz dans la région Harz	E.On Avacon AG, Fraunhofer Institute for Factory Operation and Automation, Fraunhofer Institute for Wind Energy and Energy System Technology, Harz University of Applied Sciences, in power GmbH, Krebs&Aulich GmbH, Otto von Guericke University of Magdeburg, Regenerate Kraftwerk Harz GmbH & Co, Siemens AG, Stadtwerke Blankenburg GmbH, Stadtwerke Quedlinburg GmbH, Stadtwerke Wernigerode GmbH, Vodafone Group R&D
MeRegioMobil	Réduction des émissions avec l'électro-mobilité	EnBW AG, the Karlsruhe Institute of Technology, Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research, Adam Opel GmbH, Daimler AG, Robert Bosch GmbH, SAP AG, Stadtwerke Karlsruhe GmbH
Smart Wheels	Electro-mobilité intelligente dans la région modèle d'Aachen	FEV Engine Technology, Research Institute for Operations Management at Aachen University, STAWAG, Mennekes Elektrotechnik GmbH, RWTH Aachen university, Regio IT Aachen

Présentation des 7 projets sur les technologies de la communication

D'un point de vue général, le second rapport publié par la Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) envisage que les charges seront réalisées par conduction à court terme. Au-delà de la charge par conduction, la NPE s'intéresse à la charge par induction et indique que des expérimentations pourraient avoir lieu d'ici cinq ans.

Dans sa feuille de route, la NPE décrit la disponibilité des différents types de charge et indique que les types de charges suivant sont technologiquement disponibles pour les emplacements publics sur la période 2010-2013 :

- La charge normale (16A, 240V).
- La charge intermédiaire (16A, 400V).
- La charge accélérée (32A, 400V).

En ce qui concerne la charge rapide, la NPE prévoit la disponibilité de la charge rapide par courant alternatif (63A, 400V) pour les emplacements publics sur la période 2014-2017. La NPE estime que les charges doivent être réalisées suivant le Mode 3 quels que soient les emplacements privés (domicile, parking de l'employeur), publics (parkings, voirie) et privés ouverts au public.

Sur la base du plan du gouvernement fédéral allemand prévoyant de faire circuler un million de véhicules électriques en Allemagne en 2020, les experts de la NPE ont construit une hypothèse de croissance du marché allemand du véhicule électrique et hybride rechargeable sur 2011-2020. Cette trajectoire prévoit une répartition à part sensiblement égale entre les véhicules 100% électriques et les véhicules hybrides rechargeables à l'horizon 2020.

Partant de ces hypothèses, les membres de la NPE ont estimé le nombre de points de charge (normale à accélérée) en 2014 pour les zones urbaines, péri-urbaines et rurales par catégorie : privé (domestique, entreprises), public/et privé ouvert au publique, et les points de charge rapide.

Le tableau ci-dessous reprend les principaux éléments de cette estimation ainsi que le nombre total de points de charge en 2017 et 2020.

Année	Zones	Emplacements				TOTAL
		Charge normale ou accélérée - Domicile	Charge normale ou accélérée - Entreprises	Charge normale ou accélérée - Publics et privés ouverts au public	Charge rapide	
2014	Urbaine	23 400	15 900	12 000	5	51 305
	Péri-urbaine	24 570	12 390	5 250	0	42 210
	Rurale	14 400	7 600	2 000	240	24 240
	TOTAL	62 370	35 890	19 250 (dont 7 000 publics)	245	117 755
2017	-	-	-	-	-	~ 500 000
2020	-	-	-	-	-	~900 000

Répartition des points de charge selon la feuille de route de la NPE



En ne considérant que les points de charge publics, l'évolution sur la période 2011-2014 prévoit une augmentation du nombre de points de charge publique de 2 200 en 2011 à 7 000 en 2014, soit **6% de l'ensemble des points de charge**. Le tableau ci-dessous retrace cette trajectoire.

Année	Nombre total de points de charge publics
2011	2 200
2012	3 500
2013	5 000
2014	7 000

Evolution du nombre de points de charge publics selon la feuille de route de la NPE

La NPE a également étudié le coût d'investissement d'une infrastructure de charge publique en Mode 3 en € par point de charge. Le coût est décomposé en différents postes :

- Le coût matériel (2000-3000€ pour la borne, 100-700€ pour l'infrastructure de paiement).
- Le coût d'installation (1500-2500€ pour la construction, 1000-1500€ pour le raccordement au réseau).

La décomposition des coûts est présentée dans le tableau ci-dessous :

Catégorie de coûts	Poste de coût	Montant en €/point de charge
Matériel	Borne	2000-3000
Matériel	Système de paiement	100-700
Installation	-	1 500-2 500
Raccordement	-	1 000 – 1 500
Participation aux coûts de construction du réseau de distribution	-	0-700
Définition des places de charge	-	0 – 400
Approbation	-	100- 200
TOTAL		4 700 – 9 000

Décomposition des coûts par point de charge selon la NPE

Sur la base de ces estimations de coûts d'investissement (valeur basse) et du nombre total de points de charge publics, la NPE estime que les investissements annuels sont de l'ordre de 7-12M€ et totalisent 35,5M€ sur la période 2011-2014.



Année	Investissement annuel pour les points de charge publics (M€)
2011	7,0
2012	8,5
2013	8,5
2014	12
TOTAL	35,5

Investissements annuels pour les points de charge publics selon la NPE

La NPE a initié des travaux sur les modalités de financement en introduisant le modèle SIMONE. Ce modèle prévoit que les communes seront chargées de définir des zones auxquelles seront associés des objectifs en matière de nombre de points de charge. Le financement public sera réparti en fonction de ces zones et viendra de l'Etat fédéral, des Länder et de la commune. La répartition du financement public entre ces 3 acteurs n'a pas encore été fixée et fera l'objet de travaux ultérieurs de la NPE.

En dernier lieu, afin d'encourager le développement du véhicule électrique en Allemagne, l'Etat est en cours de réflexion sur la possibilité d'autoriser l'utilisateur à emprunter les voies de bus et la réservation des places de stationnement spécifiques.

Parmi les projets financés par l'Etat Fédéral, le projet « E-Mobility Berlin » est un des plus importants. Il associe le constructeur Daimler et le fournisseur d'électricité RWE qui gèrent conjointement un projet de démonstration de stations de charge à Berlin. Ils ont mis en place 60 stations de charge à Berlin à partir de septembre 2009 et sont en train d'étendre le système à 500 stations de charge. Daimler a fourni de son côté 100 e-Smart.

Les stations de charge utilisent des bornes RWE délivrant une charge accélérée (32A, 400V). La prise côté infrastructure est de Type 2 et la charge est effectuée en Mode 3.

Lors de la connexion du véhicule à la borne, l'utilisateur est automatiquement reconnu à travers le câble (technologie CPL), le système de gestion identifie le consommateur et le point de charge. (Dans les premières phases du projet, il est prévu que l'identification automatique soit limitée aux seuls clients contractuels de RWE). Afin de permettre cette identification automatique, RWE a développé un protocole de communication en coopération avec Daimler.

La mesure de la consommation est réalisée de manière automatique. A la fin de la charge, RWE est informé de la quantité d'énergie qui a été chargée et cette quantité est affectée au compte de l'utilisateur. Une facture est ensuite envoyée de manière trimestrielle par courrier.

Le client paie un droit d'entrée et sa consommation.

RWE a conclu des accords de roaming avec d'autres fournisseurs afin de permettre aux clients des autres fournisseurs d'électricité de pouvoir charger leur véhicule sur les bornes RWE.



3.2.4.4. Synthèse du projet Ladenetz

En Allemagne, au-delà des projets financés par l'Etat fédéral, d'autres projets sont pilotés par des entreprises de services municipaux (Stadtwerke), comme le projet « Ladenetz » qui résulte de la coopération de trois entreprises de services municipaux : STAWAG (Stadtwerke Aachen AG), DVV (Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft) et Stadtwerke Osnabrück AG.

Ces 3 sociétés ont créé la co-entreprise Smartlab qui propose des services d'électro-mobilité en particulier concernant la conception et la mise en œuvre de modèles économiques. L'offre s'adresse aux fournisseurs d'énergie locaux et aux services municipaux souhaitant profiter de projets de recherche et de développement de Smartlab ainsi que des infrastructures disponibles. L'objectif de la coentreprise est d'associer de nouveaux partenaires à « Ladenetz » et de les inciter à coopérer avec les services municipaux au développement et à la promotion de l'électro-mobilité. Concrètement, il s'agit d'élargir le réseau communal de stations de charge et de services. Les promoteurs du projet considèrent que les services municipaux, en qualité de fournisseurs d'énergie locaux, sont les plus à même de construire et de développer les solutions d'infrastructures communales dédiées à l'électro-mobilité.

Dans le cadre du projet Ladenetz, le paiement de la charge se fait à partir d'une carte spécifique qui permet d'utiliser n'importe quelle borne de charge labélisée Ladenetz. Il s'agit d'une carte RFID servant à l'identification. L'électricité ne provient que de sources renouvelables et les 100km d'autonomie seront facturés 70 cents⁶.

Le fournisseur d'énergie d'une borne est l'entreprise locale de services municipaux cependant l'interlocuteur demeure le service municipal du domicile de l'utilisateur. Les membres du projet Ladenetz ont donc développé une solution d'itinérance (roaming) à travers des accords. Pour l'instant la construction de ce modèle n'est pas terminée et le consommateur ne paie pas l'électricité consommée pour la charge de son véhicule sur le réseau Ladenetz (il ne paie qu'un droit d'entrée). Des discussions pour des accords de roaming ont également été engagées avec des fournisseurs Néerlandais et Autrichien. Les travaux sur le système de roaming ont été lancés il y a 2 ans et ont coûté environ 0,5M€ depuis.

Les bornes utilisées par le projet Ladenetz sont choisies par chaque Stadtwerke. Elles peuvent être de différents types :

- Des bornes de charge normale : 16A, 240V.
- Des bornes de charge accélérée : 32A, 400V.
- Des bornes de charge intermédiaire : 16A, 400V ou 32A, 240V.

En particulier à Aachen, les bornes permettent une charge normale (16A, 240V) et également une charge intermédiaire (16A, 400V). Ces bornes sont fournies par la société Mennekes avec des prises domestiques côté infrastructure (« Schuko ») ou de Type 2. Sur le territoire des autres

⁶ <http://stawag.ladenetz.de/index.php?id=97&L=3>



Stadtwerke, les prises côté infrastructure sont généralement des prise de Type 2 mais peuvent également être de type CEI 60 309-2.

3.2.4.5. Synthèse de l'exemple Belge

La Belgique n'a pas de plan national pour le développement du véhicule électrique mais a récemment annoncé qu'elle envisageait d'élaborer un « master plan ». Le SPF économie (Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie) a par ailleurs établi depuis avril 2010 une plateforme sur le véhicule électrique.

Les conclusions de cette plateforme sur les bornes de rechargement ont été publiées en Octobre 2010. Le rapport recommande d'opter pour une prise « bleue » industrielle (conformément à la norme CEI 60309-2) côté infrastructure et attend le choix définitif d'un des trois types de prise au niveau européen.

Au niveau économique, les conclusions indiquent que le choix d'un business model est un point important puisqu'il doit permettre de déterminer qui va prendre les coûts en charge : le consommateur ou l'ensemble de la société (si l'on considère qu'il s'agit d'un bien public, bénéficiant à tous).

Selon la plateforme, les travaux réalisés montrent que l'exploitation des installations de charge n'est pas viable pour le marché privé à l'heure actuelle, cela ne signifiant pas que les pouvoirs publics doivent immédiatement installer massivement des bornes de rechargement.

Au-delà de ces considérations nationales, il est à noter que Total a équipé 12 stations-services de borne de charge en Belgique. Les bornes utilisées sont polyvalentes et permettent :

- Des charges rapides en courant continu.
- Des charges rapides en courant alternatif.
- Des charges accélérées.
- Des charges normales.

Les tarifs sont fonction du mode de charge choisi et de la durée de la charge comme l'illustre le tableau ci-dessous :

Tarif	Type de charge	Durée
4€	Charge rapide	10 minutes
	Charge accélérée	20 minutes
	Charge normale	60 minutes

Tarifs des différents types de charge proposés par Total en Belgique



3.2.4.6. Synthèse de l'exemple Portugais

Le Portugal a initié un consortium d'industriels associés à des pôles de recherche pour favoriser le développement de l'industrie de la voiture électrique sur son territoire. Il s'agit du projet MOBI.E. Ce projet est financé par des fonds publics.

Le réseau de charge MOBI.E inclut différents types de charge :

- La charge normale à accélérée (à domicile, pour les flottes d'entreprises, dans la rue et sur les parkings, etc.).
- La charge rapide – jusqu'à 200A/500V DC (sur les autoroutes, dans les stations-services, etc.).

La phase pilote consiste à installer 1 300 points de charge normale à accélérée et une cinquantaine de points de charge rapide, soit l'un des réseaux les plus denses d'Europe. Cette phase devait être réalisée d'ici la fin du premier semestre 2011 dans les 25 villes principales du Portugal.

Le concept de charge développé par MOBI.E repose sur une station centrale capable de gérer des stations satellites et un ensemble de stations satellites.

La station centrale peut gérer jusqu'à 250 points de charge. A l'heure actuelle le mode de charge prévu est le Mode 2 avec une prise côté infrastructure de type IEC 60309. Cependant, il est prévu que la charge évolue vers le Mode 3 et une prise coté infrastructure de Type 2 ou 3.

Selon Efacec⁷ un point de charge normal coûte 3 000€ pour la station centrale et 1 500 euros pour les stations satellites. Un point de charge rapide coûte 30 000€ pour la station centrale.

L'utilisateur du réseau MOBI.E a besoin d'acquérir une carte d'identification RFID. Elle lui est fournie par son fournisseur d'électricité et lui permet de charger à n'importe quel point du réseau. Dès que la charge est terminée, le compte de l'utilisateur est débité du montant correspondant à la quantité d'électricité consommée.

Dans le cadre de ce projet, la société Intelli, coordinatrice du projet MOBI.E au niveau de l'installation, a passé une commande auprès de Siemens pour l'acquisition de 300 bornes de charge. Ces bornes seront installées par la société Intelli et seront mises en service en 2012 dans des parkings publics, des centres commerciaux, des hôtels et des aéroports. La commande porte sur le modèle CP700A qui permet une charge en Mode 3 et identifie la capacité de charge maximale autorisée. En fonction de cette capacité, elle active au choix une alimentation 20 A (charge intermédiaire) ou 32 A (charge accélérée).

⁷ Efacec est une entreprise portugaise présente dans les équipements électromécanique et électronique et participe au projet Mobi.E.



Ces bornes présentent :

- une prise de Type 2 : pour une charge accélérée (32A, 400V) ou une charge intermédiaire (20A, 400V).
- une prise domestique pour une charge normale (16A, 220V) en Mode 2.

Le projet est articulé autour de 3 types d'acteurs clés :

- Les fournisseurs d'électricité qui vendent l'électricité pour la charge.
- Les opérateurs qui exploitent les points de charge MOBI.E.
- Une autorité de gestion des opérations du réseau de mobilité électrique (SGORME) qui assure l'intégration des services dans un système unique. Cette entité garantit l'interopérabilité et la compatibilité technique et est détenue par les parties prenantes. Le SGORME est également en charge du roaming qui a été mis en place entre les fournisseurs d'électricité.

Un système informatique de gestion national a été mis en place. Il communique avec les systèmes de gestion des différents gestionnaires d'infrastructure de charge qu'ils soient publics ou privés. Le système d'information utilisé par MOBI.E permet les fonctionnalités suivantes pour les différents acteurs :

Utilisateurs	Opérateurs de charge	Fournisseurs d'électricité
<ul style="list-style-type: none">• Accès Web multiplateforme : PC, PDA, téléphone portable• Emplacements des points de charge et de leur disponibilité• Réservation des stations de charge• Etat de la batterie• Facturation intégrée incluant les services complémentaires	<ul style="list-style-type: none">• Information sur l'état du réseau• Gestion à distance des stations de charge• Facturation prépayée/post-payée pour les services additionnels• Intégration avec les systèmes de fidélité de tiers	<ul style="list-style-type: none">• Information sur la mesure de la consommation• Plateforme CRM (clients, contrats, tarifs)• Facturation prépayée/post-payée• Programme de fidélité

Fonctionnalités permises par le système d'information du projet MOBI.E



4. Etat des lieux des expériences et initiatives luxembourgeoises en matière d'électro-mobilité

4.1. Eléments clés

Le développement du véhicule électrique est un élément important pour le Luxembourg dans le cadre du respect des objectifs de réduction des émissions de CO₂. Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement table sur un taux de pénétration du véhicule électrique dans le parc roulant de 10% en 2020, représentant environ 40 000 véhicules.

Dans ce contexte, plusieurs acteurs ont commencé à se positionner dans le déploiement d'une infrastructure de charge en dehors d'une approche structurée au niveau national, reflet d'une phase d'émergence.

Ainsi, plusieurs collectivités ont commencé à déployer des bornes de charge normale sur leur territoire :

- La commune de Beckerich avec 2 bornes installées, la commune de Sanem et la Ville de Dudelange avec 1 borne déjà installée chacune.
- Nordstad avec 8 stations de charge normale qui devraient être prochainement installées et une solution de car-sharing prochainement mise en place.
- La commune de Mersch avec 1 borne de charge installée dans un parking de gare.

Une initiative privée menée par Cactus a récemment vu le jour. Elle vise l'installation de bornes sur les parkings de ses centres commerciaux.

D'autres acteurs se positionnent comme des fournisseurs de solutions pour la charge (Enovos, Electris et Estonteco, EIDA) ou pour le car-sharing (CityMov').

Enfin, la plateforme Elektromobilität a permis d'initier une concertation indispensable dans une phase d'exploration où plusieurs projets apparaissent.

D'un point de vue technique, les prises côté infrastructure utilisées varient d'un projet à l'autre et sont des prises de type domestique (E/F) ou des prises industrielles (CEI 60309).

Les moyens de paiement utilisés sont basés sur des systèmes d'identification par badge RFID prépayé ou avec facturation *a posteriori*.



4.2. Fournisseurs de solutions

4.2.1. Enovos

Enovos Luxembourg se positionne comme un fournisseur de solution d'électro-mobilité à travers le développement des infrastructures et la commercialisation, le développement et la vente de produits pour l'électro-mobilité.

Ainsi Enovos propose un package tout-en-un comprenant :

- Le leasing d'un véhicule (Citroën C-Zéro ou Peugeot I-On), incluant le loyer, l'assurance, l'entretiens, les pneus... en partenariat avec Leaseplan.
- La fourniture d'électricité à travers l'offre mobistroum.
- L'installation d'une infrastructure de charge (pour les entreprises ou les communes).

Les bornes de charge proposées par Enovos sont :

- Des bornes Technolia avec 2 points de charge et avec une identification par badge RFID ou SMS.
- Des bornes RWE avec 2 points de charge et avec une identification par badge RFID, SMS ou une identification automatique via la technologie CPL (à travers le standard IEC 15118 et le standard SCCPS développé par Daimler et RWE).

Le software en charge de la gestion des bornes est hébergé chez Technolia ou RWE. Après la charge, la borne communique la consommation au software hébergé chez Technolia ou RWE qui renvoient à leur tour les données à Enovos pour la facturation.

Enovos propose également un carport photovoltaïque et des stations de charge pour vélos/motocycles.

4.2.2. Electricis-Estonteco

Le fournisseur d'électricité et gestionnaire de réseau de distribution Electricis s'est associé à la société Estonteco qui a développé un concept d'électro-mobilité en partenariat avec Mennekes et Bosch. Les stations proposées comprennent des bornes avec 4 emplacements de charge ou une borne simple avec 4 bornes satellites permettant chacune de charger 4 véhicules.

Ces bornes permettent de charger soit en charge normale (240V, 16A) soit en charge accélérée (400V, 32A) et possèdent 2 prises (Type 2 ou E/F), chacune dédiée à un type de charge.

Pour accéder au système, il est nécessaire de posséder une carte RFID permettant de s'identifier. Une fois la charge terminée, le montant correspondant à la charge est envoyé au serveur central pour émettre la facture qui est envoyée de manière mensuelle et qui présente les détails des charges (emplacement, date, consommation). Le client doit ensuite payer sa facture selon les moyens usuels (domiciliation, virement...).



Le paiement comprend à la fois un paiement au moment de l'établissement de la carte et pour la consommation.

Le système pourra être ouvert aux possesseurs d'autres cartes RFID si les différents exploitants ont accès aux différentes listes d'utilisateurs (par un système national ou un échange direct de fichier).

Pour promouvoir le service, Electrictis propose de fournir l'électricité gratuitement pendant un an et de prendre à sa charge le coût d'utilisation du réseau de distribution. Cela à la condition de la signature d'un contrat de 2 ans pour la fourniture d'électricité par Electrictis. Au-delà de ces deux ans, l'exploitant de la station de charge pourra choisir son propre fournisseur.

4.2.3. EIDA

EIDA, fournisseur d'électricité verte, se positionne comme un fournisseur de solution de mobilité à travers son partenariat de distribution avec ParkPod.

Les bornes proposées peuvent être équipées au choix de prises IEC 60309, Schuko, Type 2 ou Type 3.

Les types de charge proposée par ParkPod vont de la charge normale (240V, 16A) à la charge accélérée (400V, 32A) en passant par la charge intermédiaire (240V, 32A).

EIDA a installé 3 stations à Beckerich et 1 à Mersch.

4.2.4. CityMov'

La société CityMov' a développé un concept de car-sharing et de vélo-sharing accessible via le même badge RFID, avec une facturation commune et sans réservation. Cette mise à disposition vise les centres villes et une clientèle de particuliers, résidents ou travailleurs du Grand-Duché.

Le paiement est effectué via un système d'abonnement et en fonction de l'utilisation du véhicule.

Pour obtenir un badge, le futur utilisateur se rend dans un point de vente pour s'inscrire et suivre une « formation » initiale sur l'utilisation du véhicule / système d'une durée de 15 minutes.

Pour charger le véhicule, l'utilisateur devra badger sur la borne et pour utiliser le véhicule, l'utilisateur devra badger sur la porte du véhicule.

CityMov' peut intervenir de deux façons différentes : par la vente du système clé en main ou en tant qu'exploitant de ce système. Le logiciel permettant la gestion du système (identification, facturation) est intégré à l'offre.



Le concept n'a pas besoin d'infrastructure publique dans la mesure où la charge peut être réalisée la nuit dans les locaux de CityMov' : une équipe va chercher les véhicules et les ramène une fois chargés (les véhicules sont géo-localisés). Il est cependant possible de faire en sorte que l'utilisateur soit obligé de ramener le véhicule dans une station de charge.

4.3. Projets de déploiement de bornes et de car-sharing

4.3.1. Projet Nordstad eMovin

Il s'agit d'un concept de car-sharing et de vélo-sharing couplé avec une infrastructure de charge et associant plusieurs communes du Nord du Grand-Duché du Luxembourg (Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Ettelbruck, Schieren), le projet est coordonné par la plateforme via le CRP Henri Tudor. Le projet durera 24 mois et a été lancé en juillet 2011.

Le projet est financé à hauteur de 55% par le FEDER et l'Etat luxembourgeois. Les appels d'offres sont en cours d'élaboration et concerneront :

- L'installation d'une infrastructure de charge pour les voitures et les pédélecs.
- L'acquisition d'une flotte de pédélecs.
- L'exploitation du système avec : la mise à disposition de 35 voitures électriques, la délivrance de la carte permettant d'accéder au système, la gestion du système informatique et la réalisation de la facturation.

L'exploitation du système pour la partie pédélecs devrait être confiée au CIGR (Centre d'Initiative et de Gestion Régional) dans le Cadre du Réseau Objectif Plein Emploi et concernera la répartition des pédélecs, l'entretien courant et les petites réparations.

Les caractéristiques du système actuellement envisagées et non encore arrêtées sont les suivantes :

- 8 stations (avec 2 points de charge dédiés aux voitures et 4 emplacements dédiés aux vélos) devraient être installées. Il s'agira de bornes de charge normale.
- Les bornes devraient être placées près de zones de passage : école, gare, parking. Les villes d'Ettelbruck et de Diekirch devraient installer 3 et 2 stations respectivement (école, zone piétonne, gare) et les communes de taille plus modeste devraient installer une station.
- L'accès au système et l'identification de l'utilisateur se fera via un badge RFID. Une fois l'utilisateur identifié, la facturation sera réalisée sur son compte client directement. L'objectif étant à terme de pouvoir coupler ce badge à d'autres cartes (autres cartes RFID dont par exemple E-Go⁸).

⁸ Carte permettant l'accès aux transports publics au Grand-Duché de Luxembourg.



- Le paiement par SMS pourrait également être mis en place.

4.3.2. Projet ZAC eMovin

Il s'agit d'un projet s'adressant aux VE dans les Zones d'Activités Commerciales de Luxembourg (Strassen, Kirchberg, Cloche d'Or). Il associe Enovos et le CRP Henri Tudor. PSA et le CEPS Instead sont également impliqués en tant que supports méthodologiques.

Le projet durera 24 mois et a été lancé le 25 juillet 2011. Il consiste à mettre en place un car-sharing (en inter-sites et pour les déplacements professionnels) et un car-pooling (pour les trajets lieu de résidence – lieu de travail) entre les différentes zones d'activités avec la possibilité pour les utilisateurs de VE salariés des différents partenaires de charger leur véhicule sur n'importe quelle borne appartenant aux partenaires.

La caractérisation exacte du projet reste encore à définir, en particulier, des discussions ont lieu au sujet de l'accès aux bornes pour les utilisateurs « extérieurs ».

4.3.3. Projet commune de Sanem

Une borne de charge a été inaugurée le 6 septembre 2011 sur le parking de la maison communale de Belvaux. Il s'agit d'une borne Technolia permettant une charge normale (240V, 16A) avec deux points de chargement. La prise côté infrastructure est de type industriel (CEI 60 309).

Enovos est le fournisseur d'électricité.

La borne nécessite de s'identifier via un badge RFID. Elle peut dialoguer avec les serveurs du gestionnaire au travers de liaison type GPRS ou autre. Après la charge, la borne communique la consommation au software hébergé chez Technolia qui renvoie les données à Enovos pour la facturation.

Le montant de la consommation est facturé à l'utilisateur qui devra avoir souscrit un contrat d'électricité auprès d'Enovos. Ce système sera mis en place ultérieurement, pour l'instant la commune de Sanem se voit facturer la consommation d'électricité fournie par Enovos et l'utilisateur ne paie pas sa consommation.

4.3.4. Projet Ville de Dudelange

Une borne de charge a été inaugurée le 17 septembre 2011 à Dudelange. Il s'agit d'une borne Technolia permettant une charge normale (240V, 16A) avec deux points de chargement. La prise côté infrastructure est de type CEI 60 309-2.



La borne nécessite de s'identifier via un badge RFID. Elle peut dialoguer avec les serveurs du gestionnaire au travers de liaison type GPRS ou autre. Après la charge, la borne communique la consommation au software hébergé chez Technolia qui renvoie les données à Enovos pour la facturation.

Une fois la charge effectuée, le montant de la consommation est facturé à l'utilisateur qui devra avoir souscrit un contrat d'électricité auprès d'Enovos. Ce système sera mis en place ultérieurement, pour l'instant la Ville de Dudelage se voit facturer la consommation d'électricité fournie par Enovos et l'utilisateur ne paie pas sa consommation.

La station de charge comprend également un carport photovoltaïque (produit par Solarworld) qui permet de protéger le véhicule des intempéries mais également de produire de l'électricité solaire et une station de charge pour vélo avec 4 emplacements.

4.3.5. Projet commune de Beckerich

Trois bornes ont été installées à Beckerich et à Oberpallen :

- Deux sur le domaine public : à Beckerich Millen et sur le parking du Hall sportif de Beckerich.
- Une sur le domaine privé accessible au public : centre commercial Pall Center d'Oberpallen.

Il s'agit de bornes de charge normale avec deux prises de type E/F. Les bornes sont alimentées par EIDA. L'électricité sera gratuite dans un premier temps, puis la commune de Beckerich et le centre commercial décideront chacun du tarif qu'ils souhaitent appliquer.

L'accès aux bornes est réalisée par carte RFID disponible auprès de l'administration communale de Beckerich, auprès du fournisseur d'électricité ou au Pall Center d'Oberpallen. Il s'agit d'un système de prépaiement.

4.3.6. Projet commune de Mersch

La commune de Mersch a installé une borne dans le parking de la gare de Mersch. Il s'agit d'une borne de charge normale avec deux prises de Type E/F.

Les bornes sont alimentées par Electris. L'accès aux bornes est réalisée par carte RFID prépayées.

4.3.7. Projet Cactus

Des bornes de charge accélérée (32A, 400V) avec 2 emplacements seront prochainement installées sur les parkings de 7 centres commerciaux de la chaîne de supermarché Cactus.



Certaines bornes délivreront une charge normale (16A, 240V). Les bornes seront alimentées par Enovos.

Certains parkings seront également équipés de stations de charge pour pédélec avec 4 emplacements.

La prise côté infrastructure sera de Type 2 et de type CEI 60 309-2 pour les stations à charge normale. Pour les deux roues, les prises seront du type « E/F».

La borne nécessite de s'identifier via un badge RFID. La borne vérifie si l'utilisateur est inscrit sur sa liste d'utilisateur admis et lance la charge le cas échéant (l'utilisateur devra avoir souscrit un contrat de fourniture d'électricité auprès d'Enovos). La borne communique ensuite la consommation au software hébergé chez RWE qui renvoie les données à Enovos pour la facturation.

Une fois la charge effectuée, le montant de la consommation est envoyée au système de gestion de la facturation d'Enovos qui impute ce montant sur la facture d'électricité « classique » de l'utilisateur. A priori aucun autre moyen de paiement ne sera mis en place.

4.4. Coordination de la plateforme Elektromobilität

Cette plateforme lancée en mars 2010 à l'initiative du Centre de Recherche Publique Henri Tudor et d'Enovos compte environ 100 membres dont des fournisseurs d'électricité, des gestionnaires de réseau de distribution, des constructeurs automobiles, des équipementiers, des sociétés d'études et d'ingénierie, les ministères (Economie et Commerce Extérieur, Développement Durable et Infrastructures)...

Ses principales activités reposent sur :

- L'information, l'échange de savoir-faire, le networking national et international.
- L'organisation de séminaires, de salon.
- La veille technologique.
- La veille commerciale.
- Des propositions de solutions innovantes pour le Luxembourg, des recommandations pour l'orientation de la politique nationale.
- La coordination de projets pilote.

5. Spécificités et besoins au Luxembourg en matière d'électromobilité



5.1. Eléments clés

Les parties prenantes luxembourgeoises ont une vision assez homogène des spécificités et besoins du Luxembourg en matière d'électro-mobilité et mettent en avant des points nécessitant des décisions aux niveaux réglementaire ou normatif.

Un consensus a ainsi pu être dégagé entre les parties prenantes au sujet de l'architecture globale, du type de charge, du moyen de paiement et des fonctionnalités de la borne, tandis que le principal débat entre les parties prenantes concerne le modèle d'approvisionnement en électricité des bornes de charge publiques.

La totalité des parties prenantes estiment que la majorité des recharges sera réalisé au domicile et soulignent la nécessité d'une infrastructure publique permettant de rassurer les utilisateurs. Cette infrastructure publique n'aura pas pour objet de couvrir les besoins de charge principaux des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé et représentera moins de 10% de l'ensemble des points de charges. Dans de rares cas, un modèle sans infrastructure privée soutenu par des incitations financières ou réglementaires est évoqué comme une possibilité.

La charge normale s'impose pour tous les emplacements privés et publics. Dans de rares cas une charge accélérée pour la voirie et les parkings publics autres que les P+R et les parkings de gare est envisagée comme une solution plus cohérente avec la durée de stationnement. La charge accélérée et la charge rapide sont considérées comme des exceptions dédiées à des emplacements privés ouverts au public et spécifiques (parking de centre commercial pour la charge accélérée et stations-services pour la charge rapide).

Un consensus se dégage entre les parties prenantes concernant le moyen de paiement qui doit être simple et ouvert à tous (y compris les frontaliers). Le moyen de paiement privilégié est un système d'identification par badge RFID.

Les parties prenantes partagent également le fait que les fonctionnalités concernant la disponibilité et la réservation de la borne ainsi que le conditionnement thermique des véhicules pendant la charge sont intéressantes mais non nécessaires à court terme.

Les parties prenantes sont par contre divisées quant au choix du fournisseur : certaines sont favorables à un système dans lequel l'utilisateur aurait le choix du fournisseur et pour lequel un système de roaming devra être mis en place, d'autres estiment qu'un modèle plus simple sans roaming serait plus pertinent.

Les parties prenantes sont partagées quant aux modalités de financement et à l'organisation en termes d'installation et d'exploitation. Certaines souhaitent confier l'installation et l'exploitation aux GRD ou aux communes, d'autres envisagent la création d'une entité nationale en charge de ces activités. Elles envisagent différents modes de financement sans qu'aucun consensus ne



puisse être dégagé autour de l'un d'entre eux : financement par l'Etat, financement par un mécanisme de compensation, financement par le tarif d'utilisation des réseaux de distribution.

Les parties prenantes soulignent enfin que les éléments suivants nécessitent une décision au niveau normatif ou réglementaire :

- L'approvisionnement de la borne en électricité avec la question du statut de l'exploitant de l'infrastructure qui pourrait être considéré comme un fournisseur d'électricité.
- Le type de prise avec le besoin de standardisation.
- La communication entre le véhicule et la borne avec le besoin de standardisation.
- La nécessité de réglementer le stationnement des véhicules électriques avec des emplacements de charge publics dédiés aux seuls véhicules électriques.
- La nécessité d'imposer l'installation de Wall-Box chez le particulier désirant recharger son véhicule à son domicile.

5.2. Infrastructure

5.2.1. Architecture globale

5.2.1.1. Développement du véhicule électrique

Comme mentionné précédemment, le plan du gouvernement fixe un objectif de 10% de pénétration des véhicules électriques et hybrides rechargeables en 2020, c'est-à-dire environ 40 000 véhicules. Cet objectif est considéré comme ambitieux par la très large majorité des parties prenantes de l'électro-mobilité au Luxembourg.

Le développement du véhicule électrique est un des éléments, pour le Luxembourg, permettant d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂.

A l'heure actuelle, afin d'encourager le développement du véhicule électrique, une subvention de 3 000€ est accordée par l'Etat Luxembourgeois pour l'achat d'un véhicule électrique sous condition de souscription d'une fourniture d'électricité verte.

Plusieurs participants dont les constructeurs automobiles jugent ce montant trop faible, notamment en comparaison des montants accordés en France (5000€), et le processus d'attribution trop long.

5.2.1.2. Utilisation du VE

Il convient de distinguer deux « types » de population au Luxembourg : les résidents et les frontaliers. En effet, le Luxembourg voit environ 148 300 frontaliers traverser chaque jour ses



frontières depuis la France (73 200), l'Allemagne (37 300) et la Belgique (37 800)⁹. Un net consensus apparaît quant à la nécessité de faire en sorte que l'infrastructure de charge publique au Luxembourg puisse être ouverte aux frontaliers, d'autant plus que les frontaliers - au même titre que les résidents mais dans une moindre mesure - peuvent être des utilisateurs potentiels du véhicule électrique étant donné que leurs habitudes concernant les trajets domicile-travail en termes de distance parcourue, d'utilisation de la voiture et d'accès à un point de charge à domicile sont compatibles avec l'utilisation du véhicule électrique.

Distance parcourue et usage de la voiture

Dans 9 cas sur 10, les résidents parcourent moins de 60 km/jour et près d'un quart des actifs résidents parcourent moins de 5 kilomètres pour un trajet domicile-travail¹⁰.

Pour les résidents, l'usage de la voiture seule pour les déplacements domicile travail représentait 76% des usages en 2007 ; le trajet médian étant alors de 15 kilomètres pour une durée de 20 minutes¹¹.

Selon les données du STATEC, les frontaliers parcourent en moyenne 44,3 kilomètres pour un temps moyen de 42,3 minutes¹² et moins de 1% des frontaliers parcourent moins de 5 kilomètres pour un trajet domicile-travail¹³. Dans près de 95% des cas, la distance domicile-travail est inférieure à 90km¹⁴.

Pour les frontaliers, l'usage de la voiture seule pour les déplacements domicile-travail représentait 89% des usages en 2007¹⁵, le trajet médian étant alors de 40 kilomètres pour une durée de 40 minutes.

Les trajets domicile-travail des frontaliers sont supérieurs à ceux des résidents, tout en restant pour la majorité des déplacements compatibles avec l'autonomie d'un véhicule électrique.

Etant donné qu'un véhicule électrique devient plus avantageux économiquement qu'un véhicule diesel à partir de 12 000 km par an¹⁶ soit 50km par jour, les résidents et les frontaliers sont pour une partie d'entre eux, des utilisateurs potentiels du véhicule électrique.

Données	Résidents	Frontaliers
Proportion réalisant des trajets	~5-10% ¹⁸	33,7%

⁹ Source : Données STATEC 2009

¹⁰ Source : Vivre au Luxembourg, CEPS INSTEAD, Chroniques de l'enquête PSELL-3/2007, N°53-Mars 2009, Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ?

¹¹ Source : Vivre au Luxembourg, CEPS INSTEAD, Chroniques de l'enquête PSELL-3/2007, N°53-Mars 2009, Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ?

¹² Population & Territoire, vers une catégorisation des déplacements domicile-travail des frontaliers luxembourgeois en 2003, STATEC, CEAPS INSTEAD, Juillet 2004

¹³ Source : Vivre au Luxembourg, CEPS INSTEAD, Chroniques de l'enquête PSELL-3/2007, N°53-Mars 2009, Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ?

¹⁴ Source : Population & territoire, STATEC, CEPS INSTEAD, Les déplacements domicile-travail des frontaliers du bassin de main d'œuvre luxembourgeois en 2002, Juin 2003

¹⁵ Source : Source : Vivre au Luxembourg, CEPS INSTEAD, Chroniques de l'enquête PSELL-3/2007, N°53-Mars 2009, Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ?

¹⁶ Source : données Renault basées sur le Total Cost of Ownership



domicile-travail >50 km/jour ¹⁷		
Part des utilisateurs recourant à la voiture comme unique moyen de transport pour le trajet domicile-travail ¹⁹	76%	89%
Distance médiane pour les trajets domicile-travail uniquement réalisés en voiture ²⁰	15 km	40 km

Principales données sur les trajets domicile-travail et l'utilisation de la voiture au Luxembourg

Un autre aspect spécifique au Luxembourg concerne les parkings P+R. Placés le long des grands axes de circulation, ils ont été mis en place dans l'optique de désengorger les centres villes en offrant une possibilité d'intermodalité aux frontaliers et résidents. En considérant le grand nombre de frontaliers existant au Luxembourg, ce type de parking (ainsi que les parkings de gare) ressort comme un endroit clé à viser pour une infrastructure publique.

Accès à un point de charge

Selon les entretiens menés avec les parties prenantes, il est estimé qu'environ 60% des résidents Luxembourgeois ont accès à un garage que ce soit un garage individuel ou un garage collectif. De ce fait, 60% des résidents Luxembourgeois devraient avoir accès à un point de charge à domicile (partagé ou non).

Les frontaliers, quant à eux, devraient avoir plus facilement accès à un garage du fait de leur éloignement : 80% d'entre eux devraient avoir accès à un point de charge à domicile (qu'il soit partagé ou non).

Cet accès à un point de charge à domicile étant un facteur clé du choix du véhicule électrique, les frontaliers devraient être une cible non négligeable du véhicule électrique.

Selon les différentes parties prenantes interrogées, environ 90% des charges devraient avoir lieu au domicile ou chez l'employeur. 10% des charges devraient donc être réalisées en dehors des emplacements privés, c'est-à-dire sur des emplacements publics (voirie, parkings publics) ou des emplacements privés ouverts au public (stations-services, parking de centre commercial, parking d'hôtel/restaurant...).

18 Estimation Schwartz and Co sur la base d'une compilation de données

17 Source : Source : Vivre au Luxembourg, CEPS INSTEAD, Chroniques de l'enquête PSELL-3/2007, N°53-Mars 2009, Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ?

19 Source : Source : Vivre au Luxembourg, CEPS INSTEAD, Chroniques de l'enquête PSELL-3/2007, N°53-Mars 2009, Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ?

20 Source : Source : Vivre au Luxembourg, CEPS INSTEAD, Chroniques de l'enquête PSELL-3/2007, N°53-Mars 2009, Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ?



Toutes les parties prenantes soulignent la nécessité d'une infrastructure publique, notamment pour rassurer l'utilisateur dans le cadre de ses besoins de charge secondaires. Les parties prenantes estiment également que les besoins de charges principaux des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé ne constituent pas une priorité de l'infrastructure publique dans la mesure où ces utilisateurs ne seront pas nécessairement une cible pour le véhicule électrique. **D'une manière générale il est estimé que l'infrastructure publique devra représenter moins de 10% de l'ensemble des points de charge.**

Dans ce cadre, les différentes parties prenantes interrogées considèrent que les emplacements à privilégier pour les emplacements publics au Luxembourg, dans le cas où une infrastructure publique devrait être mise en place sont :

- Les parkings P+R, les parkings de gare du fait de leur caractère intermodal.
- Les autres parkings publics.

Les emplacements sur la voirie sont jugés beaucoup moins prioritaires mais sont nécessaires dans un nombre très limité du fait de leur caractère « visible » et des conséquences « psychologiques » sur l'utilisateur.

Quelques rares parties prenantes soulignent qu'il serait possible de se passer d'une infrastructure publique (pour couvrir les besoins de charge secondaires des utilisateurs ayant accès à un point de charge privé) en laissant les stations-services (environ 230 stations-services²¹ présentes au Luxembourg) s'équiper de bornes de charge. Certaines parties prenantes évoquent la possibilité d'imposer de manière réglementaire l'installation de bornes de charge dans les stations-services ou de les inciter financièrement.

5.2.2. Bornes

5.2.2.1. Types de charge

²¹ Source : données 2006, Groupement Pétrolier Luxembourgeois



Au bilan, les entretiens menés avec les différentes parties prenantes conduisent à associer les types de charge suivants aux différents types d'emplacements en fonction des durées de stationnement :

Catégorie d'emplacement	Emplacement	Importance de l'emplacement pour la catégorie	Type de charge préconisée
Privé	Domicile	Haute	Normale
	Employeur	Haute	Normale (sauf certaines flottes de véhicules)
Public	P+R	Haute	Normale
	Parking de gare	Haute	Normale
	Autres parking publics	Moyenne	Normale ou Accélérée
	Voirie	Faible	Normale ou Accélérée
Privé ouvert au public	Parking de centre commercial	Moyenne-haute	Accélérée
	Restaurant	Faible	Accélérée
	Hôtel	Faible	Normale
	Station-service	Moyenne-haute	Rapide

Pour la voirie et les parkings publics autres que les P+R et les parkings de gare, quelques rares parties prenantes considèrent qu'il est tout à fait possible d'installer des bornes de charge normale alors que la durée de stationnement ne permet pas *a priori* de charger complètement la batterie. Cette vision est justifiée selon elles par le fait que l'infrastructure publique n'est là que pour rassurer l'utilisateur et sera utilisée pour des besoins ponctuels. De plus les acteurs estiment que les utilisateurs pourront se contenter d'une charge partielle : leur batterie n'étant pas forcément totalement déchargée initialement et parce qu'il leur sera toujours possible de passer dans une station-service possédant une borne de charge rapide si besoin.

Plusieurs parties prenantes, dont des constructeurs automobiles et des fournisseurs d'électricité, soulignent la nécessité d'installer une Wall-Box au domicile des utilisateurs de véhicule électrique qui souhaiteront recharger leur véhicule chez eux. Les raisons mises en avant concernent avant tout la sécurité de la charge, mais certaines parties prenantes soulignent également la possibilité de proposer des services avec une Wall-Box (conditionnement thermique du véhicule par exemple).

Dans ce cadre, quelques rares parties prenantes estiment qu'il faudra mettre en place une visite pour vérifier la qualité de l'installation électrique.

5.2.2.2. Connexion entre le véhicule et la borne



Les parties prenantes soulignent le besoin d'une standardisation concernant le type de prise coté infrastructure et estiment qu'il faudra définir une solution permettant à tous les utilisateurs, y compris les frontaliers, de pouvoir connecter leurs câbles aux bornes.

5.2.2.3. Communication entre le véhicule et la borne

Les parties prenantes n'ont pas d'avis tranché sur le sujet de la communication entre le véhicule et la borne.

5.2.2.4. Moyen de paiement

Les parties prenantes partagent une vision commune sur le fait que le paiement doit être simple. En particulier, les constructeurs automobiles craignent qu'un système de paiement trop complexe ne vienne freiner le développement du véhicule électrique.

Un consensus se dégage autour d'un système de paiement par identification à l'aide d'un badge RFID permettant à la borne de vérifier la liste d'utilisateurs autorisés et de lancer la charge le cas échéant. A ce stade certains acteurs estiment que la solution la plus simple consiste en un système de badge RFID prépayé, puisqu'il n'y a pas de facture à émettre, d'autres estiment qu'il est plus opportun de mettre en place un système avec débit sur un compte utilisateur (facturation *a posteriori* dans le cadre d'un abonnement auprès d'un fournisseur d'électricité ou non).

Certaines parties-prenantes estiment que le paiement par carte bancaire constitue également une solution intéressante étant donné que ce moyen de paiement est très répandu.

Un seul acteur envisage des moyens de paiement de type NFC, *contactless* ou par application sur Smartphone (ces moyens de paiement n'existant pas encore de manière crédible d'un point de vue commercial).

Il ressort également que le système de paiement doit être le même pour toutes les installations publiques afin d'éviter la multiplication des moyens de paiement et qu'il permette d'accéder à d'autres fonctions : carte de fidélité, carte de transport en commun. L'association avec la carte E-Go est apparue comme un point important notamment dans le cadre de l'intermodalité. Certaines parties prenantes soulignent même qu'il serait opportun que le moyen de paiement soit également le même pour les infrastructures privées ouvertes au public.

Cette ouverture du système de paiement à tous les utilisateurs nécessitent soit de n'avoir qu'un seul badge au niveau national, soit une liste commune des utilisateurs autorisés, soit des transferts de liste d'utilisateurs entre les exploitants.

Les parties prenantes sont également d'avis que le système de paiement doit être ouvert à tous les utilisateurs qu'ils soient des utilisateurs occasionnels ou frontaliers. Des systèmes de



paiement par SMS, par carte prépayée ou par une application spécifique sur smartphone ont été évoqués par plusieurs participants.

5.2.2.5.Fonctionnalités

Dans le cas où une infrastructure de charge devrait être mise en place, les fonctionnalités qui apparaissent comme nécessaires sont :

- La charge en sécurité.
- Le comptage de l'électricité consommée et la transmission de ces informations à un système de gestion.
- Le paiement par identification avec un badge RFID.
- L'indication de la quantité d'énergie consommée sur la borne.

La très large majorité des parties prenantes estime que les fonctionnalités de réservation de la borne et d'indication de son état sont des fonctionnalités intéressantes mais non nécessaires à court terme. Certaines d'entre elles soulignent que l'indication de la disponibilité de la borne et la possibilité de réserver la borne seront surtout intéressantes au début pour rassurer l'utilisateur.

Le conditionnement thermique du véhicule n'a été mentionné que par un seul acteur comme une autre fonctionnalité intéressante mais non nécessaire.

5.2.2.6.Approvisionnement en électricité de la borne

Certains fournisseurs d'électricité et des GRD considèrent qu'un modèle permettant le choix du fournisseur par le client pour la charge est nécessaire. En termes de mise en œuvre, ces GRD indiquent qu'un système de roaming réalisé par compensation entre fournisseurs (option b décrite au paragraphe 3.2.1.1.2.6) est à privilégier, un système d'allocation dynamique borne-fournisseur ou véhicule-fournisseur par le GRD étant très complexe à implémenter.

Ces acteurs envisagent la création d'une société nationale en charge de la compensation (dans le cadre d'un roaming) entre les fournisseurs et soulignent la nécessité de définir le statut de fournisseur principal, ainsi que les conditions d'affectation d'un fournisseur principal à chaque borne.

D'autres fournisseurs d'électricité, les constructeurs automobiles et certains fournisseurs de solutions estiment que ce type de système est complexe à mettre en place et qu'il est nettement plus simple, surtout dans une première étape, de laisser le choix du fournisseur à chaque exploitant d'une infrastructure de charge. Dans ce cadre, la fourniture d'un service de charge pourrait être interprétée comme un service de fourniture d'électricité. Aussi, conformément à l'article 46 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, l'exploitant devrait être titulaire d'une autorisation de fourniture, délivrée par le Ministre de



l'Economie et du Commerce extérieur au même titre que les fournisseurs « classiques » d'électricité.

Ces acteurs considèrent qu'il y a un « flou juridique » à ce niveau et qu'il conviendrait de le clarifier.

Le dernier aspect concernant l'approvisionnement de l'électricité repose sur sa nature « verte ». En effet, les parties prenantes conviennent que l'électricité approvisionnant une borne doit être « verte » afin de ne pas grever le bilan CO₂ du véhicule électrique. Certaines parties prenantes soulignent la nécessité que cette électricité ne soit pas d'origine nucléaire et produite par le CNPE de Cattenom en particulier

5.2.3. Système de gestion

Dépendant des positions des acteurs au sujet du modèle d'approvisionnement, les parties prenantes présentent des positions différentes au sujet de la nécessité de mettre en place un système de gestion au niveau national. Ainsi, celles qui optent pour un système avec le choix du fournisseur par roaming estiment qu'un tel système est nécessaire, contrairement aux partisans du système sans le choix du fournisseur pour l'utilisateur.

Cependant, il convient de noter que même dans ce dernier cas, l'existence d'un système de gestion au niveau national permettrait de mettre en place un système d'identification et de paiement national qui faciliterait l'accès de tout utilisateur à n'importe quelle borne. Ceci nécessiterait également le déploiement de bornes interopérables avec le système de gestion.

5.3. Modalités de financement

Même si les parties prenantes s'accordent sur le fait que l'utilisateur de l'infrastructure publique ne doit pas payer un prix trop élevé pour la charge au risque de freiner le développement du véhicule électrique, aucun consensus net n'a pu être mis en évidence entre les parties prenantes au sujet des modalités de financement à mettre en place dans le cas où un financement mutualisé serait nécessaire.

En effet, certaines parties-prenantes estiment que l'infrastructure publique pourrait être financée via le tarif d'utilisation des réseaux de distribution d'électricité en intégrant l'infrastructure de charge à la base d'actifs régulés. D'autres soulignent que ce schéma peut faire peser un risque de hausse non contrôlée du tarif et que sa conformité vis-à-vis de la réglementation en vigueur reste à démontrer.

D'autres parties prenantes suggèrent de recourir à un financement par l'Etat, soit via son budget, soit via le fonds Climat-Energie (ex-fond Kyoto). Ce fonds a été créé par la loi modifiée du 23 décembre 2004 créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto et la loi du 17 décembre 2010 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011 a fait évoluer son nom en « fonds Climat et Energie ». Il est alimenté par des dotations



budgétaires annuelles (dont la contribution changement climatique prélevée sur les carburants et la taxe sur les véhicules routiers), le produit de la vente de crédits d'émissions de CO₂ et des dons. Il a pour but de contribuer au financement : des mécanismes de flexibilité créés par le protocole de Kyoto (ainsi que ceux prévus par l'Union Européenne pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre), des mesures nationales afférentes qui sont mises en œuvre en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des mesures de promotion des énergies renouvelables. Enfin, il intervient soit par l'achat ou la vente de crédits d'émission de gaz à effet de serre, soit par le financement ou le cofinancement de projets sous la forme d'investissements, de participation financière directe, d'études ou de conseils.

D'autres parties prenantes suggèrent également de mettre en place un mécanisme de compensation avec obligation de service public comme celui existant pour l'électricité d'origine renouvelable. Ce mécanisme est basé sur une contribution prélevée sur l'électricité consommée dont le montant annuel est calculé par l'ILR sur la base des données de recettes et de coûts de l'année précédente.

5.4. Organisation pour l'installation et l'exploitation

Aucun consensus n'a pu être mis en évidence entre les parties prenantes au sujet de l'organisation pour l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge. En effet, certaines parties prenantes estiment que les gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité devraient être en charge de ces tâches alors que d'autres, dont les gestionnaires eux-mêmes, estiment qu'il ne s'agit pas de leur rôle.

Quelques parties prenantes ont estimé qu'il revenait à chaque commune ou chaque GRD d'installer et d'exploiter l'infrastructure publique, toutefois une majorité d'entre elles se sont prononcées en faveur de la mise en place d'un acteur national afin de permettre le déploiement structuré d'une infrastructure homogène sur tout le territoire.

5.5. Aspects réglementaires

Plusieurs aspects réglementaires ont été soulevés par les parties prenantes :

- Il n'y a pas de réglementation spécifique au Luxembourg permettant de dédier les emplacements de charge à des véhicules électriques et d'évacuer les véhicules thermiques stationnant sur ces emplacements (comme cela est réalisé pour les places de stationnement réservées aux personnes handicapées). Les parties prenantes estiment qu'il est nécessaire de légiférer en la matière en instituant la possibilité pour les services de police de faire enlever les véhicules thermiques stationnés sur des emplacements destinés à la charge.
- Il n'y a pas de réglementation autorisant les véhicules électriques à circuler dans les couloirs de bus. Plusieurs parties prenantes jugent qu'une telle réglementation permettrait de favoriser le développement du véhicule électrique.





6. Variantes d'infrastructure de charge pour le Luxembourg

Nous avons défini différentes variantes d'infrastructure de charge envisageables, afin de permettre aux parties prenantes d'effectuer le choix du concept le plus pertinent pour le Luxembourg sur la base des analyses comparatives conduites dans les chapitres suivants.

Ces variantes ont été établies sur la base des tendances internationales, des expériences et initiatives luxembourgeoises et des spécificités du Luxembourg en matière d'électro-mobilité.

Elles sont définies pour chacun des grands thèmes suivants :

- Architecture globale de l'infrastructure.
- Bornes de charge.
- Système de gestion.

6.1. Architecture globale

Trois variantes sont proposées en fonction de la couverture des besoins de charge principaux et secondaires des utilisateurs.

- **Variante 1 : Pas d'infrastructure publique.** Dans cette variante, les besoins de charge principaux des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé ne sont pas pris en compte et les besoins de charge secondaires des utilisateurs ayant accès à un point de charge privé sont couverts par des bornes à installer dans toutes les stations-services luxembourgeoises.
- **Variante 2 : Infrastructure publique ciblée.** Une infrastructure publique permettant de rassurer l'utilisateur ayant accès à un point de charge privé quant à ses besoins de charge secondaires est mise en place dans les emplacements clés : P+R, parkings de gare et autres parkings publics. Quelques bornes (de manière très ponctuelle) sont installées sur la voirie pour renforcer la visibilité de l'infrastructure publique. Dans cette variante, les besoins de charge principaux des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé ne sont pas prioritaires, ces utilisateurs pouvant s'orienter vers de futures solutions de car sharing électrique.
- **Variante 3 : Infrastructure publique généralisée.** Dans cette variante, une infrastructure publique couvrant tous les besoins de charge des utilisateurs, qu'ils aient ou non accès à un point de charge privé, est mise en place et couvre les différents emplacements publics (voirie et tous les parkings publics).



Pour ces trois variantes, la question de l'incitation à l'installation de points de charge demeure posée pour les parkings d'entreprise et les emplacements privés ouverts au public (autres que les stations-services dans la variante 1).

6.2. Bornes

6.2.1. Types de charge

Dans la variante 1 d'architecture globale), 3 variantes sont définies en fonction des types de bornes installées dans les stations-service :

- **Variante 1.a** : une borne mixte (permettant à la fois la charge normale et la charge accélérée) par station.
- **Variante 1.b** : une borne de charge rapide délivrant à la fois du courant continu (DC) et du courant alternatif (AC) par station.
- **Variante 1.c** : une borne mixte et une borne de charge rapide délivrant du courant continu et du courant alternatif par station.

Dans les variantes 2 et 3 d'architecture globale, quatre variantes sont proposées en fonction des types de bornes choisis pour la voirie et les parkings publics autres que les P+R et les parkings de gare :

- **Variante 2/3.a** : borne de charge normale pour tous les emplacements publics.
- **Variante 2/3.b** : borne de charge normale pour les P+R et les parkings de gare, de charge accélérée pour la voirie et les parkings publics autres que les P+R et les parkings de gare.
- **Variante 2/3.c** : borne de charge normale pour les P+R et les parkings de gare, borne mixte permettant à la fois la charge normale et la charge accélérée pour la voirie et les parkings publics autres que les P+R et les parkings de gare.
- **Variante 2/3.d** : borne de charge normale pour les P+R et les parkings de gare, deux types de bornes (charge normale et charge accélérée) pour la voirie et les parkings publics autres que les P+R et les parkings de gare.



6.2.2. Connexion entre le véhicule et la borne

Le véhicule est connecté à la borne par un câble nomade apporté par l'utilisateur (fourni par le constructeur).

Deux variantes sont considérées pour les prises côté borne :

- **Variante 1 :** Prise de Type 2 pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables et prise de type E/F (uniquement pour la charge normale) permettant de s'adapter aux anciens véhicules électriques et à d'autres situations.
- **Variante 2 :** Prise de Type 3 pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables et prise de type E/F (uniquement pour la charge normale) permettant de s'adapter aux anciens véhicules électriques et à d'autres situations.

Les deux variantes permettent une charge en Mode 3.

6.2.3. Communication entre le véhicule et la borne

En absence de standard défini sur ce point, il est proposé que les bornes publiques puissent être adaptées à la mise en place ultérieure d'un protocole de communication.

6.2.4. Moyen de paiement

Deux variantes sont considérées au niveau du paiement sur les bornes publiques :

- **Variante 1 : Badge RFID.** L'utilisateur possède un badge qui lui permet de s'identifier auprès de la borne. Deux types de badges complémentaires sont nécessaires :
 - Un badge avec système de débit sur un compte utilisateur puis facturation *a posteriori*. L'utilisateur se voit attribuer un badge RFID par un gestionnaire d'infrastructure de charge ou par un fournisseur d'électricité (celui de son domicile ou un autre). A chaque utilisation de la borne, le montant relatif à la charge effectuée est débité sur le compte utilisateur existant chez l'opérateur et la facturation est réalisée *a posteriori*.
 - Un badge prépayé que l'utilisateur achète dans un lieu spécifique (bureau de tabac, bureau de poste, centre commercial...) et qui permet aux utilisateurs de passage (dont les frontaliers) d'utiliser l'infrastructure de charge. Une fois le montant sur le badge épuisé, l'utilisateur le fait recharger dans un endroit spécifique (système de la carte E-Go) ou achète un autre badge (système employé dans la téléphonie mobile).

Ce badge quel que soit sa nature devrait donner accès à toutes les bornes de charge publiques du pays (et si possible aux bornes privées accessibles au public), ce qui



nécessite l'identification de tout utilisateur possédant un badge quel que soit l'exploitant de la borne. Pour cela, deux solutions sont envisageables :

- Les exploitants s'échangent de manière automatisée leurs listes d'utilisateurs autorisés, chaque exploitant possédant son propre système de gestion.
 - Une seule liste nationale est établie et chaque borne peut y avoir accès à travers un système national de gestion.
- **Variante 2 : Carte bancaire.** L'utilisateur de l'infrastructure publique paie la charge à l'aide de sa carte bancaire. Cela présuppose que les bornes soient équipées en conséquence (lecteur de carte bancaire, système d'échange de données sécurisées...) ce que le marché ne propose pas à l'heure actuelle. Si cette variante était choisie, elle devrait être la même pour toute l'infrastructure publique du pays pour permettre l'existence d'un moyen de paiement homogène sur tout le territoire. Enfin, la carte bancaire étant un moyen de paiement très répandu, cette solution permet *de facto*, l'accès aux utilisateurs de passage (y compris les frontaliers).

6.2.5. Fonctionnalités de la borne

Les fonctionnalités à considérer obligatoirement sont :

- L'identification de l'utilisateur via un badge RFID et la transmission sous-jacente des données à un système de gestion.
- La gestion de la charge du véhicule en toute sécurité.
- Le comptage de l'électricité.
- La transmission des données de comptage à un système de gestion.
- L'indication des données de consommation en kWh sur la borne.
- La transmission des données de paiement à un système de gestion (pour le paiement par carte bancaire).

D'autres fonctionnalités pourront être mises en place à moyen terme, mais sont considérées comme moins prioritaires à l'heure actuelle :

- L'indication des données de tarification sur la borne.
- L'indication de l'état de disponibilité de la borne à distance.
- La réservation de la borne à distance.
- Le conditionnement thermique du véhicule.



6.2.6. Approvisionnement en électricité de la borne

Deux variantes sont proposées au niveau du modèle d'approvisionnement en électricité de la borne. Elles induisent la possibilité ou non de choix du fournisseur par l'utilisateur.

- **Variante 1 : modèle sans le choix du fournisseur pour l'utilisateur.** La borne est approvisionnée par un fournisseur d'électricité choisi par l'exploitant de la borne.
- **Variante 2 : modèle avec le choix du fournisseur** par système de roaming réalisé par compensation entre fournisseurs (les autres options ne sont pas envisagées du fait de leur complexité de mise en œuvre sur la base du retour d'expérience internationale et des inputs des acteurs luxembourgeois). Dans ce cas, l'utilisateur souscrit un contrat avec un fournisseur d'électricité (fournisseur A, celui choisi au domicile ou celui associé à un badge prépayé par exemple). Si l'utilisateur réalise une charge auprès d'une borne alimentée par un fournisseur principal (fournisseur B) différent de son fournisseur (fournisseur A), un mécanisme de compensation entre les fournisseurs permet de reporter la consommation réalisée auprès du fournisseur B sur le fournisseur A. Dans ce modèle, des accords de roaming doivent être conclus entre tous les fournisseurs d'électricité du pays et un organisme national (chambre de compensation) est créé et est en charge du rétablissement des flux entre fournisseurs.

6.3. Système de gestion des bornes publiques

Deux variantes sont considérées :

- **Variante 1 : pas de système de gestion au niveau national.** Plusieurs exploitants de bornes de charge cohabitent chacun avec son propre système. Pour le roaming, ces systèmes doivent communiquer entre eux.
- **Variante 2 : système de gestion au niveau national.** Ce système permet *a minima* de gérer le roaming et le cas échéant un moyen de paiement homogène sur tout le territoire. Il donne la possibilité de partager des listes d'utilisateurs autorisés de manière simple. Dans cette variante, deux options peuvent être considérées :
 - Un système national communiquant avec le système de gestion de chaque exploitant.
 - Un système national communiquant directement avec chacune des bornes.



7. Analyse économique

Une analyse économique des différentes variantes d'infrastructure définies au chapitre 6 est réalisée.

Elle consiste à estimer le nombre de bornes nécessaires, les coûts d'investissement, les coûts d'exploitation et le coût moyen d'une charge sur une borne publique pour chacune des variantes d'architecture globale croisée avec les variantes de type de charge.

7.1. Eléments clés

Sur la base des 3 variantes d'architecture globale, l'analyse économique est réalisée à partir d'une série d'hypothèses portant sur le parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables en circulation au Luxembourg sur la période 2012-2020, leur répartition entre les différents utilisateurs en fonction des variantes, la répartition des charges entre les différents emplacements pour ces véhicules, la répartition des types de charges sur les emplacements publics, le coût des différents éléments de l'infrastructure (bornes, système de paiement, système de roaming) et l'utilisation des bornes publiques.

Ces hypothèses conduisent à :

- Une variante 1 (pas d'infrastructure publique et équipement des stations-services) nécessitant entre 2,8 et 14,7M€ pour équiper les 230 stations-service au Luxembourg.
- Une variante 2 (infrastructure publique ciblée) avec le déploiement de 572 à 1 030 bornes pour un investissement de 7,2 à 12,5 M€, les coûts d'exploitation 2020 représentant 0,9 à 1,4 M€.
- Une variante 3 (infrastructure publique généralisée) avec le déploiement de 4 717 à 5 175 bornes pour un investissement de 51,7 à 61,0 M€, les coûts d'exploitation 2020 représentant 5,8 à 6,4 M€.

Cette analyse met également en avant que les différences entre les différentes options de type de charge publique sont minimales.

Le calcul du coût d'une charge sur l'infrastructure publique pour couvrir tous les coûts d'une année ou seulement les coûts d'exploitation implique un coût de la charge pour le véhicule électrique équivalent au coût d'un plein pour un véhicule thermique. Le financement de l'infrastructure publique devra donc être réalisé par une autre voie que celle du paiement direct par l'utilisateur.

7.2. Principes de calcul

L'analyse économique est menée pour chacune des 3 variantes d'architecture globale définies au chapitre précédent, croisées avec les variantes de type de charge. La mise en place d'un système national de gestion permettant le paiement par identification RFID et le roaming sont également considérés dans les variantes 2 et 3.

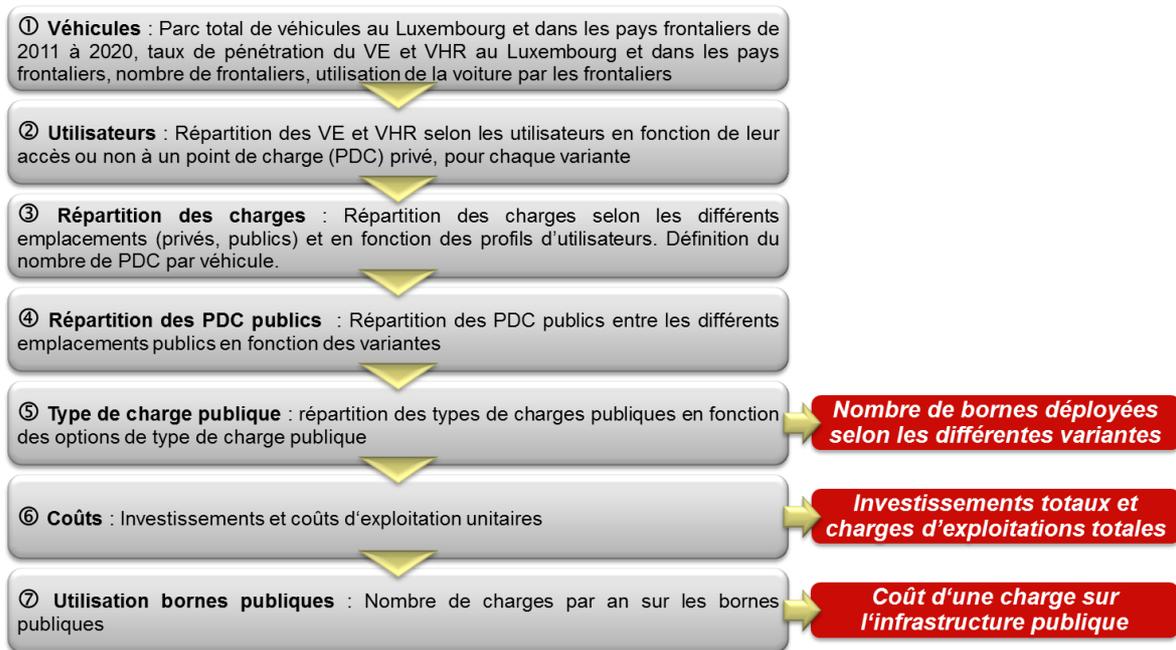
Bien qu'elle ne comprenne pas d'infrastructure publique, la variante 1 est incluse dans l'analyse économique afin de mesurer quel serait l'impact sur les finances publiques, si l'Etat mettait un régime de subvention en place pour promouvoir le déploiement des bornes de charge auprès des stations de service.

Le schéma ci-dessous présente les différentes variantes et options considérées dans l'analyse économique.

Variante 1 : Pas d'infrastructure publique	Variante 2 : Infrastructure publique ciblée	Variante 3 : Infrastructure publique généralisée
1.a 1 borne mixte par station	2.a Charge normale pour tous les emplacements publics	3.a Charge normale pour tous les emplacements publics
1.b 1 borne de charge rapide DC+AC par station	2.b Charge normale pour P+R et parkings de gare, charge accélérée pour voirie et autres parkings publics	3.b Charge normale pour P+R et parkings de gare, charge accélérée pour voirie et autres parkings publics
1.c 1 borne de charge rapide DC+AC et 1 borne mixte par station	2.c Charge normale pour P+R et parkings de gare, borne mixte* pour voirie et autres parkings publics	3.c Charge normale pour P+R et parkings de gare, borne mixte* pour voirie et autres parkings publics
	2.d Charge normale pour P+R et parkings de gare, deux types de bornes (charge normale et charge accélérée) pour voirie et autres parkings publics dans une proportion à définir	3.d Charge normale pour P+R et parkings de gare, deux types de bornes (charge normale et charge accélérée) pour voirie et autres parkings publics dans une proportion à définir

Variantes considérées dans l'analyse économique

Le nombre de bornes et les coûts des différentes variantes sont estimés en 7 étapes sur la base d'une série d'hypothèses comme décrit sur le schéma suivant :



Méthode de calcul

Les hypothèses portent sur le nombre de véhicules, les usages des points de charge par type d'utilisateur et la répartition des points de charge entre les types d'emplacements publics.

Dans un premier temps, le parc de VE et de VHR sur la période 2012-2020 est déterminé année par année pour les résidents et les frontaliers (étape 1), puis ces véhicules sont attribués à des utilisateurs en fonction de leur accès à un point de charge privé ou non pour chacune des variantes (étape 2).

Dans l'étape 3, les charges réalisées par un utilisateur sont réparties sur les différents emplacements en fonction des profils des utilisateurs, profils définis sur la base de la technologie de véhicule (VE ou VHR) du lieu de résidence (résident ou frontalier) de l'accès à un point de charge privé ou non. Le nombre de points de charge par véhicule et le nombre de points de charge par borne sont également définis.

A ce stade, il est possible d'obtenir le nombre total de points de charge (et le nombre de bornes correspondant) déployés sur la période 2012-2020 sur les emplacements privés, publics et privés ouverts au publics en fonction des différentes variantes.

Dans l'étape 4, les points de charge publics sont répartis entre les différents emplacements publics : P+R, parkings de gare, autres parkings publics et voirie et dans l'étape 5, les types de charge sur ces différents emplacements publics sont définis.

Dans l'étape 6, les coûts d'investissement (bornes, système de gestion avec roaming) et les coûts d'exploitation sont calculés année par année et au total sur la période, en euros constants.



Enfin dans l'étape 7, l'utilisation des bornes de charge publiques, en termes de nombre de charges par an sur l'infrastructure publique par utilisateur est calculée, permettant de déterminer ensuite le coût d'une charge sur une borne publique pour couvrir les coûts d'infrastructure.

7.3. Hypothèses

Les hypothèses sont construites à partir des données issues des analyses des chapitres précédents, de données supplémentaires notamment en provenance du STATEC et de cotations de fournisseurs de solutions de charge.

7.3.1. Véhicules

La détermination du nombre de véhicules électriques (VE) et hybrides rechargeables (VHR) en circulation au Luxembourg sur la période 2012-2020 est réalisée en tenant compte séparément des résidents et des frontaliers.

Le nombre de VE et VHR pour les résidents est déterminé à partir :

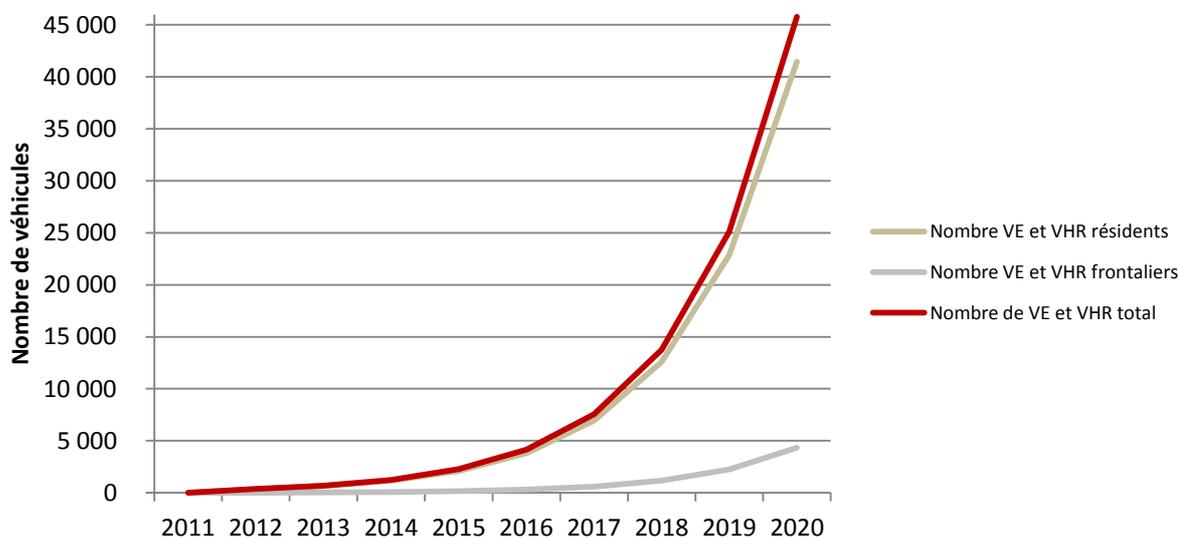
- Du nombre total de voitures du parc luxembourgeois sur la période 2010-2020, obtenu par une prolongation de tendance des statistiques du STATEC sur la période 1998-2009.
- D'une hypothèse de croissance du taux de pénétration du VE et VHR au Luxembourg atteignant 10% en 2020, en conformité avec l'objectif national du Luxembourg. Le taux de pénétration retenue est supposé suivre une évolution de forme exponentielle, comme cela a généralement été constaté dans de nombreux cas de marchés émergents.

Le nombre de VE et VHR des frontaliers est déterminé à partir :

- Du nombre de frontaliers Français, Allemand et Belge, décrit au chapitre « Spécificités et besoins au Luxembourg en matière d'électro-mobilité ».
- Des objectifs de la France (5%) et de l'Allemagne (2,5%) en matière de pénétration du VE et VHR en 2020.
- De la même forme d'évolution du taux de pénétration sur la période 2012-2020 que pour le Luxembourg (exponentielle).
- De la prise en compte de l'utilisation de la voiture par les frontaliers : 89% des frontaliers n'utilisent que leur voiture et 15% d'entre eux pratiquent le co-voiturage.

Pour chacune des deux populations (résidents et frontaliers), la répartition entre les VE et les VHR est supposée constante et égale à 50-50% conformément aux prévisions des constructeurs automobiles. Cette hypothèse n'a pas d'impact sur les coûts d'infrastructure mais sur le coût par charge sur une borne publique.

Le graphique ci-dessous donne l'évolution du nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables en circulation au Luxembourg sur 2012-2020.



Evolution du nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables des résidents et frontaliers au Luxembourg sur 2012-2020

7.3.2. Utilisateurs

Pour chaque variante d'architecture globale, les VE et VHR sont répartis selon les profils des utilisateurs qui les acquièrent. Un profil d'utilisateur est défini par :

- Le type de véhicule (VE ou VHR).
- Le lieu de résidence (résident ou frontalier).
- L'emplacement de stationnement principal (privé ou public).

Dans la variante 2, l'infrastructure publique vise à couvrir les besoins de charge secondaires des utilisateurs de VE et VHR ayant accès à un point de charge privé. Les personnes n'ayant pas accès à un point de charge privé (environ 40% des résidents et 20% des frontaliers) ne devraient donc pas ou peu s'équiper en VE ou VHR.

Il est donc supposé que les utilisateurs du VE et VHR seront à 100% des utilisateurs ayant accès à un point de charge privé (environ 60% des résidents et 80% des frontaliers).

Dans la variante 3, l'infrastructure publique couvre tous les besoins de charge des utilisateurs de VE et VHR qu'ils aient accès ou non à un point de charge privé (60% des résidents ont accès à un point de charge privé) et cela pour 40 000 VE et VHR en 2020.



Cette infrastructure ne pouvant être déployée d'emblée sur l'ensemble du territoire pour répondre parfaitement aux besoins de charge sur la période 2012-2020, les utilisateurs de VE et de VHR devraient surtout être des personnes ayant accès à un point de charge privé.

De ce fait la répartition 60-40% (résidents ayant accès à un point de charge privé-résidents n'ayant pas accès à un point de charge privé) n'est pas utilisable en l'état.

Il est donc supposé que les utilisateurs des VE et VHR seront :

- Pour les résidents : à 80% des utilisateurs ayant accès à un point de charge privé et à 20% des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé.
- Pour les frontaliers : à 100% des utilisateurs ayant accès à un point de charge privé.

7.3.3. Répartition des charges

Pour définir la répartition des points de charge entre les différents emplacements, nous définissons la répartition des charges annuelles entre les différents emplacements en fonction des profils des utilisateurs.

Les hypothèses suivantes sont prises concernant la proportion de charges annuelles réalisées sur les différents emplacements :

- Pour les emplacements privés et publics pour la charge principale. Conformément à la vision des parties prenantes, il est considéré que 95% des charges sont des charges principales qui sont réalisées sur un emplacement privé ou public en fonction du lieu de stationnement principal de l'utilisateur.
- Pour les emplacements publics et privés ouverts au public pour la charge secondaire. En considérant une valeur inférieure aux hypothèses retenues en France (~10%) et en Allemagne (~6%) et conformément à la vision des parties prenantes, il est supposé que 5% des charges sont des charges secondaires.

Ces charges secondaires sont réparties entre des emplacements publics et des emplacements privés ouverts au public selon deux hypothèses : une basse et une haute.

L-hypothèse basse correspond à une situation où les acteurs privés accueillant du public (centres commerciaux, stations-service, ...) installent autant de bornes que les acteurs publics pour couvrir les besoins de charge secondaires, éventuellement du fait d'incitations de l'Etat.

Le tableau suivant définit la répartition des charges réalisées durant une année par un utilisateur entre les différents emplacements.



Profils des utilisateurs			Répartition des charges annuelles entre les différents emplacements						Profils à considérer dans la variante...	
Technologie	Type d'utilisateur	Lieu de stationnement principal	Charge principale		Charge secondaire				... 2 : infrastructure publique ciblée	... 3 : infrastructure publique généralisée
			Privé	Public	hypothèse basse		hypothèse haute			
					Public	Privé ouvert au public	Public	Privé ouvert au public		
VE	Résidents	Privé	95%	0%	2,5%	2,5%	4,5%	0,5%	✓	✓
		Public	0%	95%	2,5%	2,5%	4,5%	0,5%		✓
	Frontaliers	Privé	95%	0%	2,5%	2,5%	4,5%	0,5%	✓	✓
		Public	0%	95%	2,5%	2,5%	4,5%	0,5%		
VHR	Résidents	Privé	95%	0%	2,5%	2,5%	4,5%	0,5%	✓	✓
		Public	0%	95%	2,5%	2,5%	4,5%	0,5%		✓
	Frontaliers	Privé	95%	0%	2,5%	2,5%	4,5%	0,5%	✓	✓
		Public	0%	95%	2,5%	2,5%	4,5%	0,5%		

Répartition des charges entre les différents emplacements pour les différents profils

Le nombre de points de charge par véhicule est un autre élément dimensionnant de l'infrastructure. Celui-ci est fixé à 1,05 afin de couvrir les besoins de charge principaux (1 point de charge) et les besoins de charge secondaires (0,05 point de charge²²), à un niveau inférieur à celui retenu pour la France (de l'ordre de 1,1) et l'Allemagne (de l'ordre de 1,06) en cohérence avec l'avis des parties prenantes.

Sur la base des produits existant sur le marché, le nombre de points de charge par borne est fixé à 2.

7.3.4. Répartition des points de charge publics

Afin de prendre en compte les variantes de types de charge sur les bornes publiques, il est d'abord nécessaire de répartir les points de charge publics entre les différents types d'emplacements publics : P+R, parkings de gare, autres parkings publics et voirie en fonction des 3 variantes d'infrastructures.

Le tableau suivant présente cette répartition :

²² Puisque 5% des charges sont des charges secondaires.



Variante d'architecture globale	P+R	Parkings gare	Autres parkings publics	Voirie
1 : Pas d'infrastructure publique	0%	0%	0%	0%
2 : Infrastructure publique ciblée	33%	25%	32%	10%
3 : Infrastructure publique généralisée	5%	3%	20%	72%

Répartition des points de charges publics entre les différents emplacements

Cette répartition a été construite de la manière suivante :

- Le nombre de places de stationnement dans les P+R et les parkings de gare au Luxembourg est connu. On dénombrait ainsi 8 264 places dans les P+R et 6 279 places dans les parkings de gare en 2010²³.
- En l'absence de statistiques officielles, le nombre total de places de stationnement sur les autres parkings publics est extrapolé²⁴ à l'ensemble du territoire à partir des données des villes de Luxembourg (capitale), Esch-sur-Alzette (située au sud) et Ettelbruck (située au nord). Les données relatives à ces 3 villes sont rappelées dans le tableau ci-dessous.

Ville	Nombre de places en P+R ²⁵	Nombre de places sur les parkings de gare ²⁶	Nombre de places sur les autres parkings publics ²⁷
Luxembourg	4253	670	7048
Esch sur Alzette	112	136	3900
Ettelbruck	255	198	1182
TOTAL	4 620	1 004	12 130

Nombre de places de stationnement réparties par type d'emplacement pour les Villes de Luxembourg, Esch-sur-Alzette, et Ettelbruck

- Le nombre de points de charge total au Luxembourg sur ces 3 types d'emplacements (P+R, parkings de gare, autres parkings publics) est ensuite calculé de la manière suivante :
 - Dans la variante 2, l'infrastructure publique cible les besoins de charges secondaires et les P+R, les parkings de gare et les autres parkings publics sont privilégiés vis-à-vis de la voirie. La proportion du nombre de places équipées de

²³ Etude interne 2010 Ministère du développement Durable et des Infrastructures

²⁴ Extrapolation réalisée sur la base de la population (ces 3 villes représentent environ 30% de la population du Luxembourg)

²⁵ Source : sites internet des villes considérées

²⁶ Source : données CFL

²⁷ Source : sites internet des villes considérées



PDC est fixée par hypothèse à 4,5% pour les P+R et les parkings de gare, et à 1,0% pour les autres parkings publics, en cohérence avec la proportion de charges secondaires sur l'infrastructure publique.

- Dans la variante 3, l'infrastructure publique est « généralisée » et couvre les différents emplacements (la voirie devant être très majoritaire). La proportion du nombre de places équipées de points de charge est fixée à 5% pour les P+R, les parkings de gare et les autres parkings publics en cohérence avec la proportion de charges secondaires sur l'infrastructure publique.
- Le nombre de points de charge sur la voirie est alors déterminé comme la différence entre le nombre de points de charge publics total (déterminé sur la base du nombre de véhicules, du nombre de points de charge par véhicule et de la répartition des charges) diminué du nombre de points de charge sur les P+R, les parkings de gare et les autres parkings publics.

Nota : les proportions de places équipées en point de charge retenues ici constituent une première estimation qui nécessitera une étude approfondie des besoins réels pour chaque emplacement.

7.3.5. Types de charge publique

La répartition des types de charge publique sur les différents emplacements est définie dans le tableau suivant conformément à la définition des variantes de type de charge publiques (cf. 7.1)

Variantes types de charge publique	P+R			Parking gare			Autres parkings			Voirie		
	Normale	Accélérée	Mixte	Normale	Accélérée	Mixte	Normale	Accélérée	Mixte	Normale	Accélérée	Mixte
2/3a	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%
2/3b	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%
2/3c	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	100%
2/3d	100%	0%	0%	100%	0%	0%	50%	50%	0%	50%	50%	0%

Dans l'option 2/3d, il est supposé une répartition à part égale du nombre de bornes de charge normale et du nombre de bornes de charge accélérée.



7.3.6. Coûts

7.3.6.1. Investissements

Les coûts d'investissement des bornes sont définis pour 4 types de bornes :

- Borne de charge normale.
- Borne de charge accélérée.
- Borne de charge mixte (permettant à la fois la charge normale et la charge accélérée).
- Borne de charge rapide délivrant du courant continu (DC) et du courant alternatif (AC).

Les tableaux suivants détaillent les hypothèses de coûts retenues pour ces 4 types de bornes en fonction des quantités.

<i>Bornes de charge normale (220 V, 16A)</i>	50 Bornes	500 bornes
Matériel	6100	5700
Engineering	450	450
Génie-civil	2500	2500
Installation	1150	1150
Raccordement	800	800
Autre	150	150
TOTAL	11 150	10 750

<i>Bornes de charge accélérée (400V, 32A)</i>	50 Bornes	500 bornes
Matériel	6100	5700
Engineering	450	450
Génie-civil	3000	3000
Installation	1150	1150
Raccordement	800	800
Autre	150	150
TOTAL	11 650	11 250



<i>Bornes de charge mixte</i>	50 Bornes	500 bornes
Matériel	6500	6100
Engineering	450	450
Génie-civil	3000	3000
Installation	1150	1150
Raccordement	800	800
Autre	150	150
TOTAL	12 050	11 650

<i>Bornes de charge rapide (AC et DC)</i>	50 Bornes	500 bornes
Matériel	43 600	41 600
Engineering	550	550
Génie-civil	4500	4500
Installation	1500	1500
Raccordement	1500	1500
Autre	150	150
TOTAL	51 800	49 800

Ces chiffres proviennent de cotations réalisées par plusieurs fournisseurs de bornes de charge actifs au Luxembourg pour des produits disponibles sur le marché. Le montant pour le raccordement correspond aux tarifs standards de Creos et le montant pour le génie-civil est déterminé pour une distance de 5 mètres.

Le matériel est amorti sur 8 ans, et les autres postes (engineering, génie-civil...) sont amortis sur 20 ans.

Il ressort nettement que la différence de coût entre les bornes de charge normale, les bornes de charge accélérée et les bornes mixtes, est minime.

L'investissement pour le système de gestion concerne la partie roaming. Celui-ci est estimé à environ 1 M€ sur la base des retours d'expérience du projet Ladenetz en Allemagne, aucun produit de ce type n'étant commercialisé. Ce système informatique est amorti sur 5 ans.

Aucun investissement n'a été pris en compte pour le système de gestion pour la partie identification et paiement, les fournisseurs de borne commercialisant le service plutôt que le système.



7.3.6.2. Coûts d'exploitation

Les hypothèses de coûts d'exploitation des bornes, du système de gestion (pour le paiement et le roaming) sont fixées à partir des données fournies principalement par plusieurs parties prenantes :

- Bornes :
 - Coûts de maintenance, réparation et assurance :
 - Environ 230€ par an et par borne pour une infrastructure comptant 500 à 1000 bornes.
 - Environ 200€ par an et par borne pour une infrastructure comptant environ 5000 bornes.
- Système de gestion pour le paiement et l'identification (sous-traité) :
 - Paiement initial : environ 1000€ par borne.
 - Licence annuelle (incluant les frais de communication, la gestion des données) : environ 150€ par an et par borne.
 - Frais hébergement : environ 200€ par an et par borne.
 - Assistance : environ 50€ par an et par borne.

Ces coûts sont valables pour une infrastructure comptant 500 à 1000 bornes. Au-delà, ces coûts diminuent et baissent de 5% pour une infrastructure comptant 5 000 bornes.

- Système de gestion pour le roaming :
 - Gestion du roaming (déploiement, relation avec les fournisseurs...) : 1 ETP, 80 000€ environné.²⁸
 - Gestion des données, communication, hébergement : environ 200€ par an et par borne.²⁹
 - Maintenance : environ 50 000€ par an de prestations informatiques (sur la base d'une hypothèse de 5% de l'investissement par an).³⁰

²⁸ Source : Schwartz & Co

²⁹ Source : Schwartz & Co

³⁰ Source : Schwartz & Co



7.3.7. Utilisation des bornes publiques

Afin de calculer le coût d'une charge sur l'infrastructure publique, le nombre de charges réalisées par an et par utilisateur sur les emplacements publics de charge est déterminé sur la base du nombre annuel de charges par véhicule quel que soit l'emplacement et de la répartition des points de charges et de la répartition des charges définie au paragraphe 7.3.3.

Le nombre de charges par an pour un VE est déterminé sur la base du kilométrage annuel moyen pour un résident (13 000 km) et un frontalier (26 000 km) et de l'autonomie d'un VE (150km). Soit 87 charges par an pour un résident et 173 charges par an pour un frontalier³¹.

Il est supposé que le nombre de charges pour les VHR est le même que pour les VE sur la base du retour d'expérience du projet de la Ville de Strasbourg.

Le tableau suivant récapitule le nombre de charges réalisées sur l'infrastructure publique par an en fonction des profils des utilisateurs. Il distingue les différentes variantes d'infrastructure et les hypothèses hautes et basses de répartition des charges publiques annuelles.

Technologie	Utilisateur	Variante 1 : pas d'infrastructure publique	Variante 2 : infrastructure publique ciblée	Variante 3 : infrastructure publique généralisée
		Nombre de charges par an sur l'infrastructure publique	Nombre de charges par an sur l'infrastructure publique (hypothèse basse/hypothèse haute) ³²	Nombre de charges par an sur l'infrastructure publique (hypothèse basse/hypothèse haute) ³³
VE	Résidents	0	2,1 / 3,7	19,0 / 20,3
	Frontaliers	0	4,2 / 7,5	4,2 / 7,5
VHR	Résidents	0	2,1 / 3,7	19,0 / 20,3
	Frontaliers	0	4,2 / 7,5	4,2 / 7,5

Nombre de charges réalisées par an par utilisateur sur l'infrastructure publique

³¹ Pour le calcul, il est supposé que les charges des véhicules sont complètes. Le nombre de charges sera probablement plus important, mais celles-ci seront alors partielles et la même quantité d'énergie sera consommée.

³² Hypothèse haute et basse portant sur la répartition des charges secondaires entre les charges réalisées sur les emplacements publics et les charges réalisées sur les emplacements privés ouverts au public.

³³ Hypothèse haute et basse portant sur la répartition des charges secondaires entre les charges réalisées sur les emplacements publics et les charges réalisées sur les emplacements privés ouverts au public.



7.4. Résultats

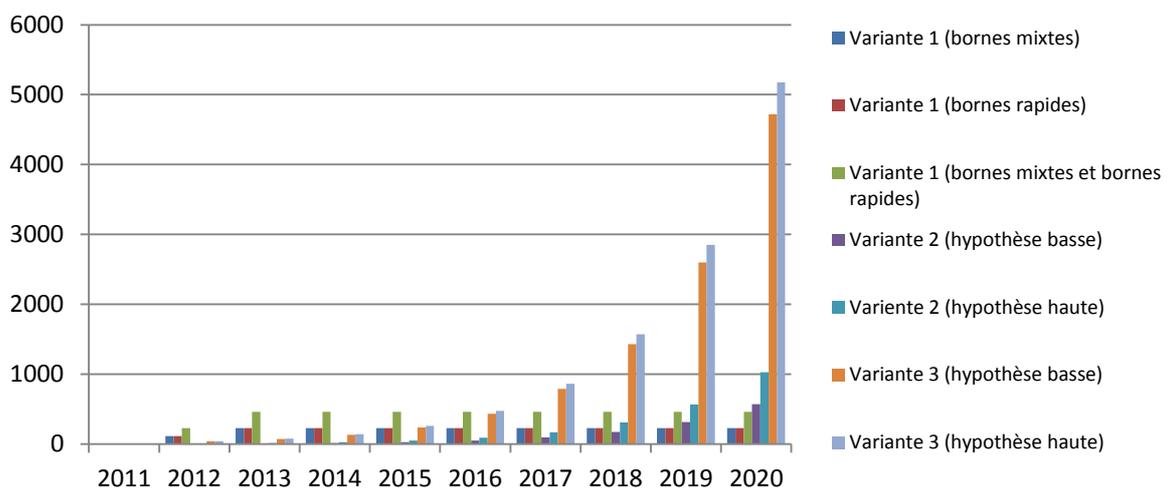
Sur la base des hypothèses présentées au paragraphe précédent, les résultats suivants sont obtenus pour les différentes variantes.

7.4.1. Trajectoire de déploiement

Les bornes sont déployées au fur et à mesure de la pénétration du véhicule électrique et hybride rechargeable pour les variantes 2 et 3 à partir de l'année 2012 (cf. 7.3.1).

Dans le cadre de la variante 1, les bornes sont déployées sur les deux premières années.

Le graphique ci-dessous représente l'évolution du nombre de bornes déployées année par année en fonction des variantes et des hypothèses haute et basse de répartition des points de charge destinés à la charge secondaire.



Trajectoire de déploiement des bornes selon les différentes variantes

Sur la période 2012-2020, il est déployé au total :

- 230 à 460 bornes dans les stations-services pour la variante 1.
- 572 à 1 030 bornes publiques pour la variante 2.
- 4 717 à 5 175 bornes publiques pour la variante 3.



7.4.2. Coûts

7.4.2.1. Variante 1

Pour la variante 1, les investissements totaux sur la période 2012-2020 varient de 2,8 M€ à 14,7 M€ en fonction des variantes de type de charge considérées.

Variante type de charge	Nombre de bornes déployées	Montant total de l'investissement	Montant total par station-service
1.a (borne mixte)	230	2,8 M€	12 k€
1.b (borne de charge rapide AC et DC)	230	11,9 M€	52 k€
1.c (borne de charge rapide AC et DC et borne mixte)	460	14,7M€	64 k€

Nombre de bornes et investissements totaux sur 2012-2020 pour la variante 1

Les coûts d'exploitation ne sont pas considérés dans la variante 1, ceux-ci étant supportés par les stations-service elles-mêmes.

7.4.2.2. Variante 2

Pour la variante 2, les investissements totaux sur la période 2012-2020 varient de 7,2 M€ à 12,5 M€ en fonction des variantes de type de charge et des hypothèses de répartition des charges secondaires (cf. 7.3.3).

Options type de charge publique	Nombre de bornes déployées		Investissements (M€)	
	Hypothèse basse	Hypothèse haute	Hypothèse basse	Hypothèse haute
2.a	572	1 030	7,2	12,1
2.b			7,3	12,4
2.c			7,4	12,5
2.d			7,2	12,3

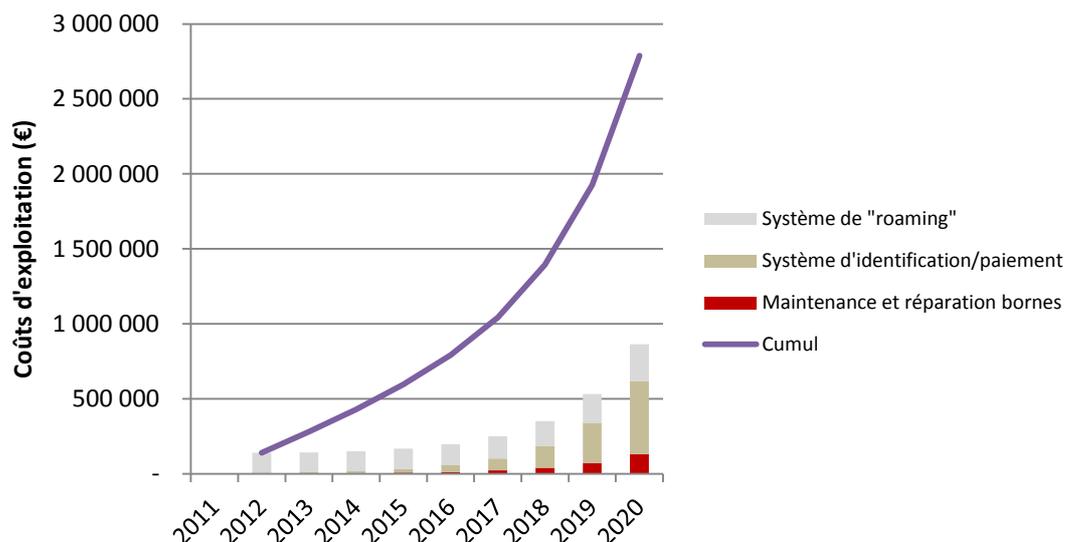
Nombre de bornes et investissements totaux sur 2012-2020 pour la variante 2

L'écart entre les différentes variantes de type de charge est faible, du fait du faible écart entre les coûts des bornes délivrant une charge normale, une charge accélérée ou les deux (cf. 7.3.6).

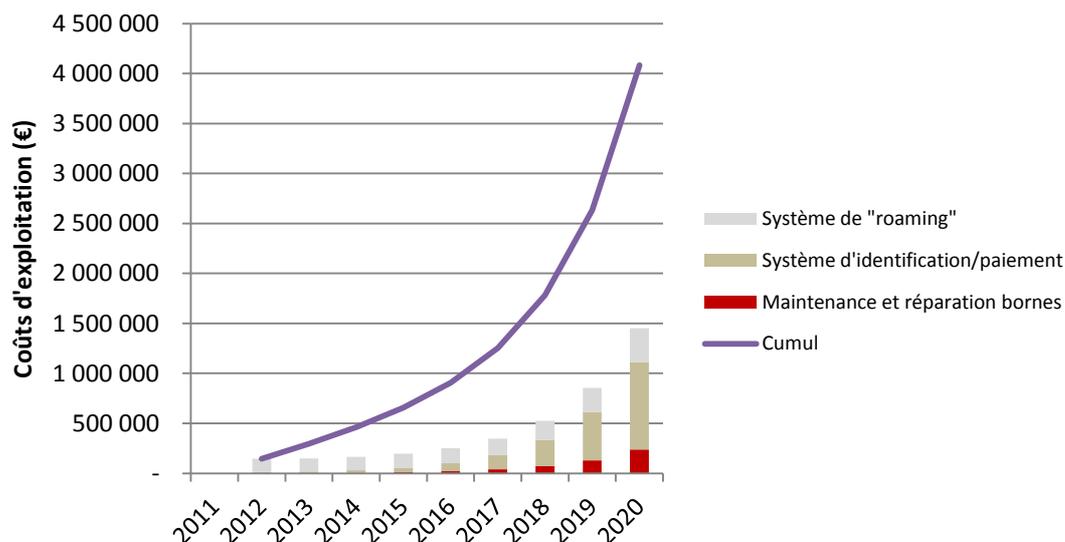


Les coûts d'exploitation sont de 0,9 M€ pour l'hypothèse basse et 1,4 M€ pour l'hypothèse haute en 2020. Le cumul des coûts d'exploitation sur la période 2012-2020 est de 2,8M€ pour l'hypothèse basse et de 4,1M€ pour l'hypothèse haute.

Les deux graphiques suivants présentent l'évolution des coûts d'exploitation détaillés par nature sur la période 2012-2020.



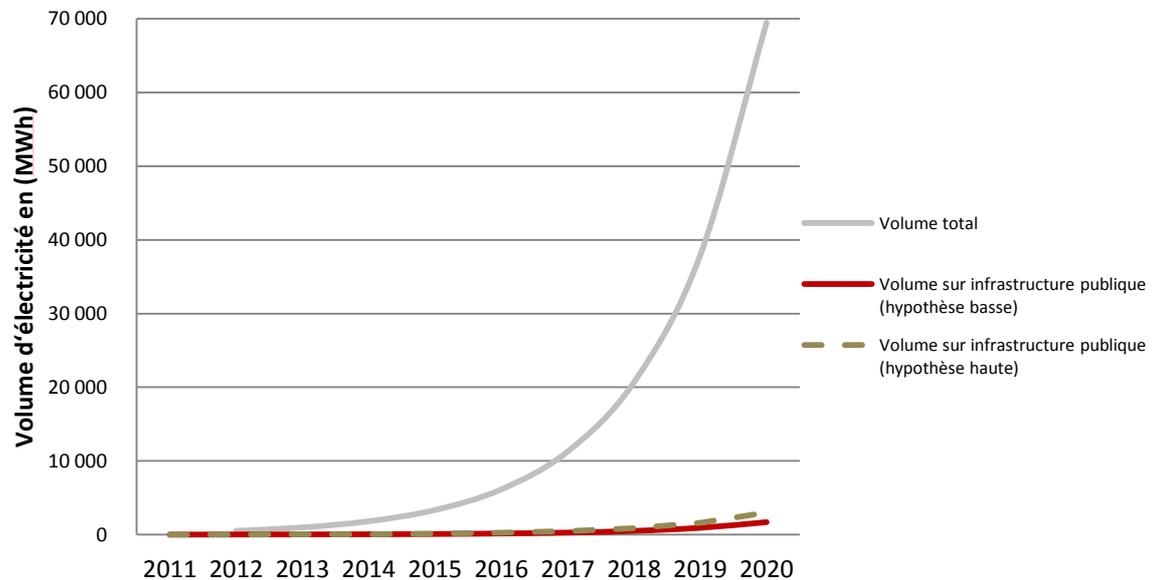
Evolution des coûts d'exploitation sur la période 2012-2020 pour l'hypothèse basse pour la variante 2



Evolution des coûts d'exploitation sur la période 2012-2020 pour l'hypothèse haute pour la variante 2



Dans la variante 2, le volume distribué en 2020 pour la charge sur l'infrastructure publique est de l'ordre de 1,7 GWh (hypothèse basse) à 3,0 GWh (hypothèse haute) pour un volume total dédié à la charge des VE et VHR de 69 GWh³⁴.



Evolution des volumes d'électricité pour la charge des VE et VHR sur la période 2012-2020 pour la variante 2

7.4.2.3. Variante 3

Pour la variante 3, les investissements totaux sur la période 2012-2020 varient de 51,7 M€ à 61,0 M€ en fonction des variantes de type de charge et des hypothèses de répartition des charges secondaires (cf.7.3.3).

Variantes type de charge publique	Nombre de bornes déployées		Investissements (M€)	
	Hypothèse basse	Hypothèse haute	Hypothèse basse	Hypothèse haute
3.a	4 717	5 175	51,7	56,6
3.b			53,9	59,0
3.c			55,6	61,0
3.d			52,8	57,8

Nombre de bornes et investissements totaux 2012-2020 pour la variante 3

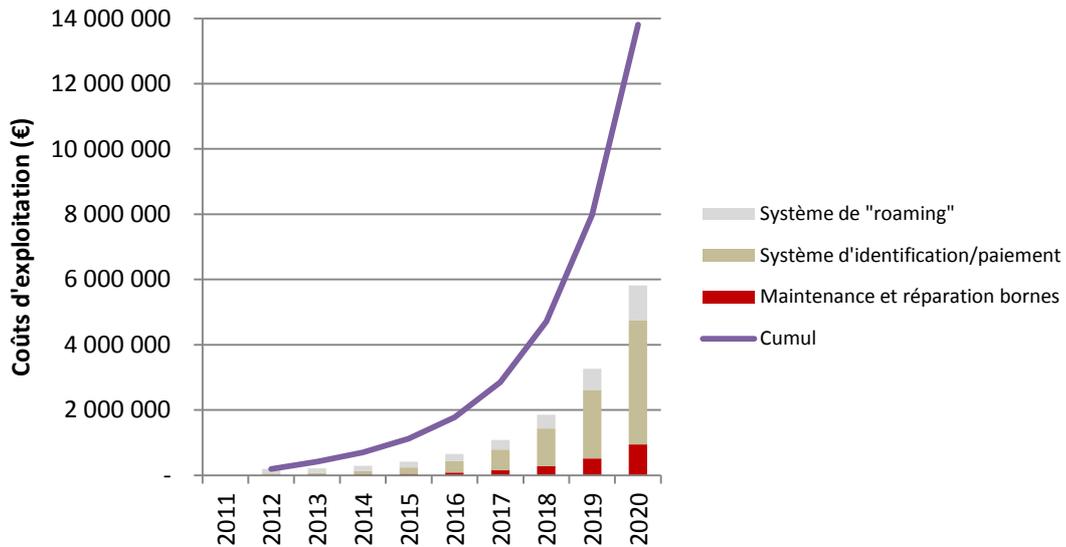
Comme pour la variante 2, l'écart entre les différentes options est faible.

³⁴ Valeur obtenue à partir des hypothèses sur l'évolution du nombre de véhicules et du nombre de charges effectuées par an.

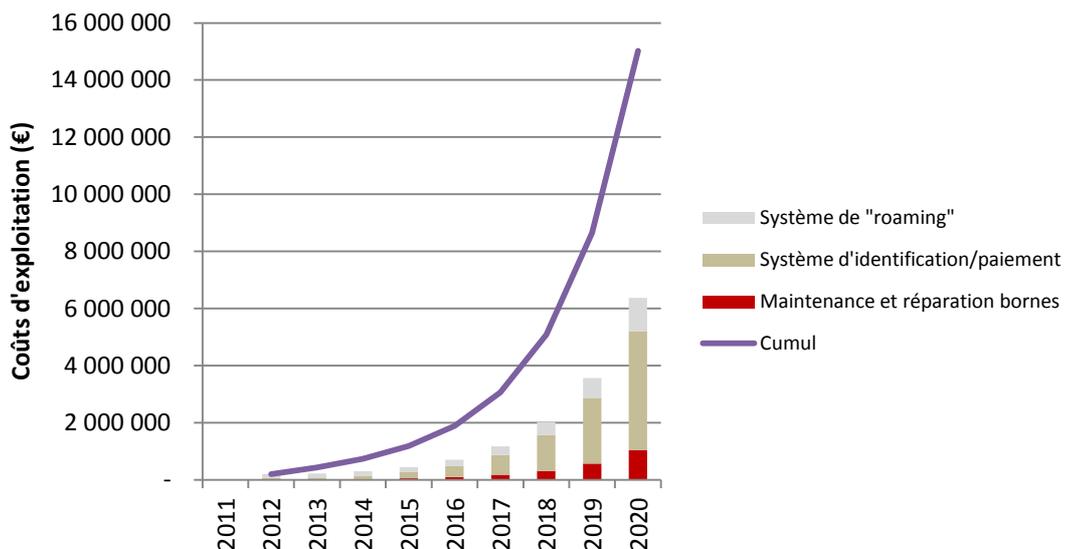


Les coûts d'exploitation en 2020 sont de 5,8 M€ pour l'hypothèse basse et 6,4 M€ pour l'hypothèse haute. Le cumul des coûts d'exploitation sur la période 2012-2020 est de 13,8M€ pour l'hypothèse basse et de 15,0M€ pour l'hypothèse haute.

Les deux graphiques suivants présentent l'évolution des coûts d'exploitation détaillés par nature sur la période 2012-2020.



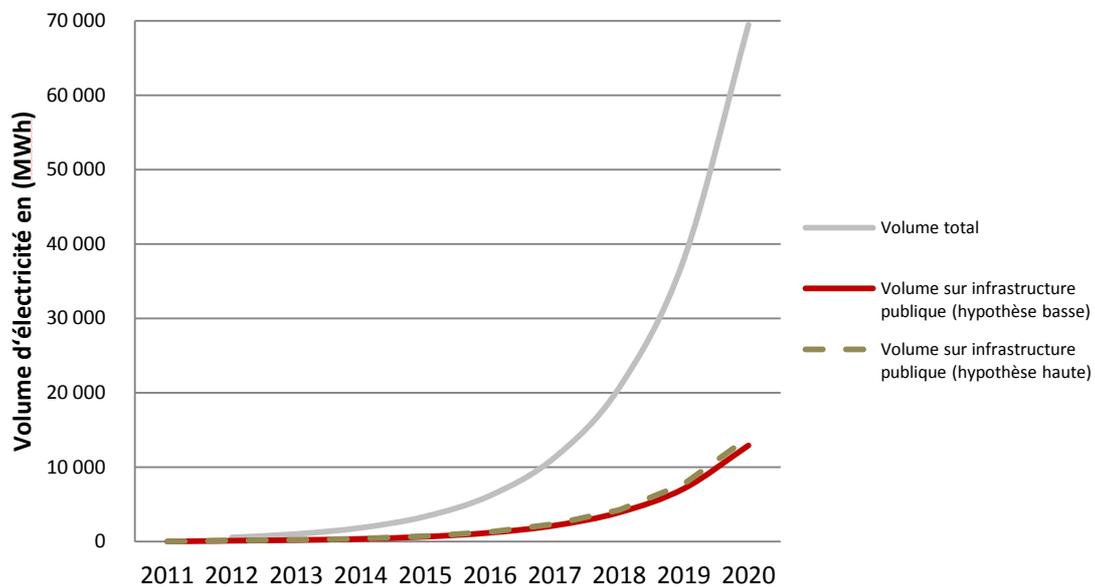
Evolution des coûts d'exploitation sur la période 2012-2020 pour l'hypothèse basse pour la variante 3



Evolution des coûts d'exploitation sur la période 2012-2020 pour l'hypothèse haute pour la variante 3



Dans le cas de la variante 3, le volume distribué en 2020 pour la charge sur l'infrastructure publique est de l'ordre de 12,9 GWh (hypothèse basse) à 14,0 GWh (hypothèse haute) pour un volume total dédié à la charge des VE et VHR de 69 GWh³⁵.



Evolution des volumes d'électricité pour la charge sur la période 2012-2020 pour la variante 3

7.4.3. Coût d'une charge

Le coût d'une charge complète sur l'infrastructure publique hors coût de l'électricité est calculé de façon à couvrir pour une année donnée tous les coûts liés à cette infrastructure (coûts d'exploitation et dotations aux amortissements) ou seulement les coûts d'exploitation. Ce coût est estimé à environ 13€ en 2020 pour couvrir tous les coûts et à environ 7,5€ pour couvrir uniquement les coûts d'exploitation, comme décrit dans le tableau ci-dessous.

<i>Hypothèse sur la répartition des charges secondaires</i>	Variante infrastructure globale			
	Variante 2 (type de charge 2.a)		Variante 3 (type de charge 3.a)	
	Couverture tous les coûts	Couverture coûts d'exploitation	Couverture tous les coûts	Couverture coûts d'exploitation
Hypothèse basse ³⁶	13,3 €	8,2 €	12,8 €	7,2 €
Hypothèse haute ³⁷	13,0 €	7,8 €	13,0 €	7,3 €

Coût d'une charge en 2020 permettant de couvrir tous les coûts d'infrastructure ou uniquement les coûts d'exploitation

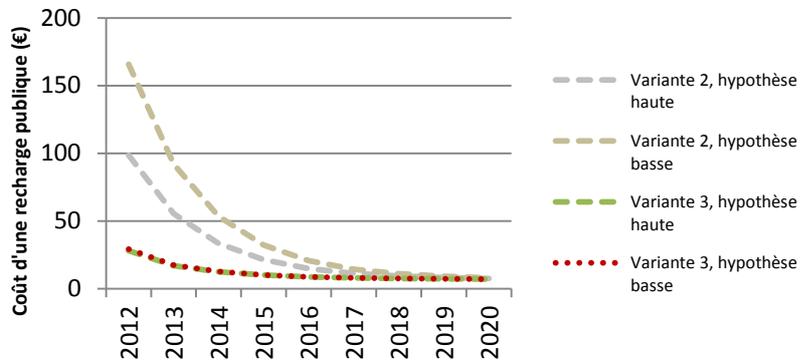
³⁵ Valeur obtenue à partir des hypothèses sur l'évolution du nombre de véhicules et du nombre de charges effectuées par an

³⁶ Hypothèse haute et basse portant sur la répartition des charges secondaires entre les charges réalisées sur les emplacements publics et les charges réalisées sur les emplacements privés ouverts au public.

³⁷ Hypothèse haute et basse portant sur la répartition des charges secondaires entre les charges réalisées sur les emplacements publics et les charges réalisées sur les emplacements privés ouverts au public.

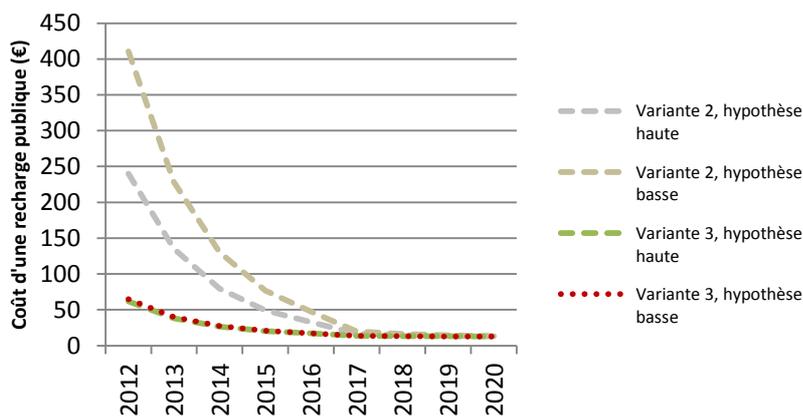


Les coûts par charge ainsi calculés évoluent sur la période 2012-2020 comme présenté dans les deux graphiques suivants :



Moyenne 2012-2020	Variante 2	Variante 3
Hypothèse basse	45,3 €	12,1 €
Hypothèse haute	29,0 €	11,9 €

Evolution du coût d'une charge sur l'infrastructure publique pour couvrir uniquement les coûts d'exploitation



Moyenne 2012-2020	Variante 2	Variante 3
Hypothèse basse	106,5 €	24,8 €
Hypothèse haute	66,1 €	24,1 €

Evolution du coût d'une charge sur l'infrastructure publique pour couvrir tous les coûts

Ces coûts par charge sont du même ordre de grandeur que le coût du carburant d'un petit véhicule thermique pour couvrir la même distance de 150 km, et 7,5 à 13 € plus cher que le coût d'une charge privée, qui est de l'ordre de 1 à 2 €.

Facturer ce coût d'infrastructure aux utilisateurs directs de l'infrastructure publique n'est donc pas envisageable car il serait jugé prohibitif par ceux-ci par rapport au coût de la charge privée et conduirait à une sous-utilisation de l'infrastructure publique, d'où un problème de financement de celle-ci, et un moindre développement du véhicule électrique.

Une autre voie de financement doit donc être trouvée.



8. Modalités de financement

Sur la base des conclusions du chapitre précédent, ce chapitre décrit les différentes modalités envisageables pour le financement public de l'infrastructure publique de charge au Luxembourg. Il donne également un aperçu de l'impact financier de ces différentes variantes.

8.1. Eléments clés

Quatre variantes de financement de l'infrastructure publique ont été identifiées :

- Financement à travers le tarif d'utilisation du réseau de distribution d'électricité.
- Financement à travers un mécanisme de compensation avec une obligation de service public.
- Financement par l'Etat (via le budget ou le fonds Climat et Energie).
- Financement mixte : à travers le tarif d'utilisation et par l'Etat.

Les analyses montrent que les volumes supplémentaires acheminés pour les charges des véhicules électriques font plus que compenser les coûts additionnels générés dans la variante 2, permettant une baisse du tarif unitaire d'utilisation du réseau à l'horizon 2020 tandis que la variante 3 conduirait à une hausse notable du tarif unitaire.

Les analyses montrent également que dans le cas d'un financement par une contribution (mécanisme de compensation) ou par le Budget de l'Etat (avec possibilité de refinancement via une taxe ou accise) , une assiette large permettrait de rendre quasiment indolore la mise en place et l'exploitation d'une infrastructure publique de charge au Luxembourg.

8.2. Description des variantes de financement

Sur la base des échanges avec les parties prenantes, quatre variantes principales sont envisageables pour le financement public de l'infrastructure publique de charge au Luxembourg :

- **Variante 1 : Financement à l'aide du tarif d'utilisation BT (basse tension) du réseau de distribution d'électricité.**
 - L'infrastructure publique de charge est intégrée au réseau de distribution et les coûts relatifs à l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique (dotations aux amortissements, coûts d'exploitation, rémunération de la base d'actifs régulés) sont couverts par le tarif d'utilisation du réseau (basse tension).
 - Dans ce cadre, il convient de clarifier la conformité vis-à-vis de la réglementation européenne au sujet des subventions croisées. En cas de conformité, il sera probablement nécessaire de légiférer et d'adapter le Règlement E09/03/ILR du 2 février 2009 fixant les méthodes de détermination



des tarifs d'utilisation des réseaux de transport, de distribution et industriel et des services accessoires à l'utilisation des réseaux.

- Il convient également de s'assurer que le tarif d'utilisation du réseau n'augmentera pas ou dans des limites acceptables par la suite du fait de l'intégration non prévue de coûts additionnels.
- **Variante 2 : Financement à travers un mécanisme de compensation avec une obligation de service public**
 - L'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge deviennent une obligation de service public financée par un mécanisme de compensation comme prévu par la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité (article 7). Ce mécanisme met en place un fonds alimenté par une contribution.
 - Chaque année, une contribution prélevée sur la consommation d'électricité est calculée sur la base des recettes collectées et des coûts engagés sur l'année précédente.
 - Un mécanisme similaire au mécanisme existant pour l'électricité d'origine renouvelable pourrait être mis en place pour l'infrastructure de charge publique ou être inclus directement dans ce dernier.
 - La contribution doit être portée par tous les consommateurs d'électricité quelle que soit leur catégorie (A, B ou C³⁸), sans quoi l'exonération de certains clients serait considérée comme une aide d'Etat et entraînerait un blocage de la part de la commission européenne. Cela n'empêche toutefois pas de mettre en place de clés de répartition ou des plafonds afin de limiter le montant de la contribution pour une catégorie donnée (cas de la catégorie C pour le mécanisme de compensation portant sur l'électricité d'origine renouvelable).
 - Ce mécanisme nécessite de légiférer sur la mise en place d'une obligation de service public pour l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique et au sujet des modalités de mise en œuvre du mécanisme, dont son intégration dans le mécanisme de compensation pour l'électricité renouvelable le cas échéant.
 - Si les gestionnaires de réseau de distribution sont en charge de l'installation et de l'exploitation de l'infrastructure publique, ce mécanisme impose de mettre en place une comptabilité séparée pour ces activités conformément à la réglementation européenne et luxembourgeoise.

³⁸ La catégorie A comprend les consommateurs affichant une consommation annuelle inférieure ou égale à 25.000kWh, tandis que la catégorie B regroupe ceux dont la consommation est supérieure à 25.000kWh et qui n'appartiennent pas à la catégorie C. La catégorie C regroupe les consommateurs qui affichent une consommation annuelle supérieure à 25.000kWh utilisée principalement pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques.



- **Variante 3 : Financement par l'Etat**

Deux options sont envisageables à ce niveau : le recours au budget de l'Etat ou le recours au fonds Climat et Energie.

- Recours au budget :

- L'Etat finance, à travers son budget, l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge. Ces dépenses additionnelles peuvent être équilibrées par des recettes provenant d'une taxe ou accise (sur les carburants, voitures...) que l'Etat devra mettre en place, sans que le montant collecté ne soit affecté directement au financement de l'infrastructure publique.
- Cette taxe ou accise peut être intégrée dans une taxe ou accise existante. Elle peut aussi s'insérer dans le mécanisme de subvention à l'achat d'un véhicule électrique (subvention de 3 000€) en réduction du montant versé.
- Cette voie nécessite de légiférer dans le cadre de la loi budgétaire annuelle pour adapter une taxe ou accise existante.

- Recours au fonds Climat et Energie :

- L'Etat peut aussi financer l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge à travers le fonds Climat et Energie (ex-fonds Kyoto). Ces dépenses additionnelles peuvent être équilibrées par des recettes provenant d'une taxe ou accise (sur les carburants, les voitures...).
- Cette voie ne nécessite pas, a priori, de modifier la législation concernant ce fonds et son utilisation.

- **Variante 4 : Financement mixte.** L'infrastructure publique de charge est financée à la fois via le tarif d'utilisation des réseaux de distribution d'électricité et par l'Etat (via le budget ou le fonds Climat et Energie).



8.3. Impact financier des variantes

Afin de mesurer concrètement l'effet des différentes variantes envisagées pour le financement de l'infrastructure publique, l'impact sur le tarif d'utilisation du réseau ainsi que des ordres de grandeur des taxes ou contributions nécessaires ont été calculés.

L'impact financier des variantes pour le client final a également été calculé.

8.3.1. Méthodologie

8.3.1.1. Tarif d'utilisation

Le calcul du tarif d'utilisation des réseaux de distribution intègre :

- Les coûts supplémentaires relatifs à l'infrastructure publique de charge dans le cas d'un financement par le tarif d'utilisation. Aucun coût supplémentaire n'est considéré pour les autres modes de financement (mécanisme de compensation, financement par l'Etat). Aucun coût pour le renforcement des réseaux n'est considéré conformément à la vision des parties prenantes (la mise en place de bornes de charge normale et de quelques bornes de charge accélérée ne nécessitera pas de renforcer le réseau³⁹).
- Tout le volume distribué pour la charge des VE et VHR quel que soit le point de charge utilisé (privé ou public). Nous considérons ici que l'infrastructure publique permet le développement du véhicule électrique et hybride rechargeable et donc la distribution d'un volume supplémentaire d'électricité dû à la charge de ces véhicules. C'est pourquoi tout le volume distribué pour la charge des VE et VHR est intégré au calcul et non uniquement le volume distribué pour la charge des VE et VHR sur l'infrastructure publique.

Sur la base des résultats obtenus au chapitre 7, l'impact sur le tarif d'utilisation du secteur résidentiel (réseau basse tension) est calculé pour les variantes d'architecture globale 2 et 3 et pour les différentes variantes de financement.

Afin de mesurer l'impact pour le client final, une consommation moyenne d'électricité de 4MWh a été considérée.

8.3.1.2. Taxes ou contributions

Dans le cas d'un financement par l'Etat ou par un mécanisme de compensation, plusieurs voies ont été envisagées pour les variantes d'architecture globale 2 et 3 afin de calculer l'ordre de grandeur des taxes/accises ou contributions à mettre en place :

- Taxe liée à la possession d'un véhicule : payée tous les ans, elle peut concerner seulement les possesseurs de VE et de VHR qui sont les utilisateurs légitimes de l'infrastructure publique ou tous les possesseurs de voitures thermiques dans le but de

³⁹ Aucune borne de charge rapide n'est prévue dans l'infrastructure publique dans les variantes 2 et 3 d'architecture globale.



les faire évoluer vers les VE et VHR et ceci selon le principe « pollueur-payeur ». Cette taxe pourrait aussi être prélevée d'un coup en versant une subvention moindre pour l'achat d'un véhicule électrique.

- Utilisation d'une taxe ou contribution sur la consommation d'électricité⁴⁰. Elle peut porter sur :
 - Tous les consommateurs d'électricité au Luxembourg.
 - Uniquement le secteur résidentiel.
 - Uniquement sur l'électricité consommée pour la charge des VE et VHR. Dans ce cas, il est nécessaire de pouvoir mesurer l'électricité consommée à domicile pour la charge des VE et VHR. Cela ne pourra pas être réalisé avant la mise en place du comptage intelligent, c'est-à-dire vers 2020.
- Utilisation d'une accise sur les carburants classiques (essence et gasoil). Elle est payée par toutes les personnes réalisant un plein de carburant au Luxembourg. Seule cette accise permet de faire contribuer les frontaliers au financement de l'infrastructure publique alors que le dimensionnement de l'infrastructure publique a pris en compte leurs besoins.

Afin de mesurer l'impact pour le client final, une consommation moyenne d'électricité de 4MWh a été considérée.

Les modèles de financement décrits ci-dessus doivent encore être soumis à une analyse juridique approfondie par les Services de l'Etat et l'ILR afin de vérifier leur faisabilité vis-à-vis à la législation en vigueur.

⁴⁰ La contribution mise en place dans le cadre d'un mécanisme de compensation ne pourrait porter que sur l'ensemble des consommateurs afin de ne pas être considérée comme une aide d'Etat (cf. 8.2).
La taxe électricité, telle que prévue à l'article 66 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, est portée par tous les clients finals. Elle est divisée en 3 catégories de consommations.



8.3.2. Résultats

8.3.2.1. Financement via le tarif d'utilisation

En intégrant tout le volume d'électricité utilisé pour la charge des VE et VHR, l'impact sur le tarif unitaire est positif dans le cas de la variante 2 d'architecture globale (de -3,1 à -1,8% en 2020 en fonction des hypothèses de répartition de la charge secondaire) étant donné que le volume supplémentaire vient plus que compenser les coûts supplémentaires provenant de la mise en place et de l'exploitation de l'infrastructure publique de charge.

Aucune taxe ou contribution n'étant mise en place dans ce cas, l'impact pour le client final est seulement dû à la variation du tarif d'utilisation du réseau de distribution d'électricité.

Variante	Impact moyen 2012-2020 (hypothèse basse/hypothèse haute ⁴¹)	Impact 2012 (hypothèse basse/hypothèse haute)	Impact 2020 (hypothèse basse/hypothèse haute)
2	-0,5%/-0,2%	0,5%/0,5%	-3,1%/-1,8%
3	2,6%/3,0%	0,6%/0,6%	9,2%/10,6%

Impact sur le tarif d'utilisation BT⁴²

L'impact sur la facture d'électricité du client final est positif pour la variante 2 d'architecture globale comme indiqué dans le tableau suivant :

Variante	Impact 2020 pour une consommation de 4MWh/an (hypothèse basse/hypothèse haute) ⁴³
2	-8,6 / -4,8 €/an
3	24,6 / 28,3 €/an

Impact sur la facture d'électricité du client final en 2020

⁴¹ Hypothèses sur la répartition des charges secondaires (cf. 7.3.3)

⁴² Le calcul de l'impact sur le tarif a été réalisé en considérant les données suivantes :

- WACC réel : 6,4% (calculé sur la base du WACC nominal de 8,5% et d'une inflation de 2%)
- Volume distribué aux résidents : 1 144GWh en 2012 - 1 282 GWh en 2020 (calculé sur la base du volume distribué par tous les GRD en 2010 : 1 104 GWh et d'un taux de croissance annuel moyen de la consommation de 1,5% sur 2012-2020)
- Nombre de points de consommation : 234 424 (calculé sur la base du nombre de points de tous les GRD en 2010 et d'une hypothèse de constance du nombre de points de consommation sur la période 2012-2020) Tarif : 2€/mois pour la part fixe, et 6,18 c€/kWh pour la part variable (les tarifs des différents GRD étant proches, ceux de Creos sont retenus par simplification)

⁴³Hypothèses de répartition des charges secondaires (cf. 7.3.3)



8.3.2.2. Financement via un mécanisme de compensation

Le tableau ci-dessous donne les ordres de grandeurs de la contribution nécessaire dans le cadre d'un financement par un mécanisme de compensation⁴⁴.

Contributeurs	Variante	Moyenne 2012-2020 (hypothèse basse - hypothèse haute) ⁴⁵	Montant 2012 (hypothèse basse - hypothèse haute)	Montant 2020 (hypothèse basse - hypothèse haute)
Tous les consommateurs	2	0,007 – 0,010 (c€/kWh)	0,004 – 0,005 (c€/kWh)	0,018 – 0,031 (c€/kWh)
	3	0,035 – 0,038 (c€/kWh)	0,006 – 0,006 (c€/kWh)	0,132 – 0,145 (c€/kWh)

Ordre de grandeur de la contribution⁴⁶

L'impact en 2020 sur le tarif d'utilisation des réseaux de distribution (du fait des volumes supplémentaires dû à la charge des véhicules électriques et hybride rechargeables) est de -5%, soit -13,7€ par an pour une consommation de 4MWh.

L'impact sur la facture d'électricité du client final est positif. Cet impact prend en compte à la fois la contribution supplémentaire et l'impact sur le tarif pour une consommation de 4MWh par an.

Contributeurs	Variante	Impact 2020 pour une consommation de 4MWh/an (hypothèse basse / hypothèse haute) ⁴⁷
Tous les consommateurs	2	-13,0 / -12,5 €/an
	3	-8,4 / -7,9 €/an

Impact sur la facture d'électricité du client final en 2020

⁴⁴ Calcul effectué sur la base du volume total d'électricité consommé au Luxembourg (7,8TWh).

⁴⁵ Hypothèses de répartition des charges secondaires (cf. 7.3.3)

⁴⁶ La contribution mise en place dans le cadre d'un mécanisme de compensation ne pourrait porter que sur l'ensemble des consommateurs afin de ne pas être considérée comme une aide d'Etat (cf. 8.2).

⁴⁷ Hypothèses de répartition des charges secondaires (cf. 7.3.3)

8.3.2.3. Financement par l'Etat

Le tableau ci-dessous décrit les ordres de grandeurs des taxes ou accises nécessaires dans le cadre d'un financement par l'Etat (sans que ces taxes soient affectées directement au financement de l'infrastructure publique de charge).

Taxe	Contributeurs	Variante	Moyenne 2012-2020 (hypothèse basse - hypothèse haute) ⁴⁸	Montant 2012 (hypothèse basse - hypothèse haute)	Montant 2020 (hypothèse basse - hypothèse haute)
Taxe liée à la possession d'un véhicule ⁴⁹	Possesseurs de VE et VHR	2	256 - 282 (€/an)	979 - 1 010 (€/an)	34 - 59 (€/an)
		3	479 - 504 (€/an)	1 252 / 1 282 (€/an)	250 - 274 (€/an)
	Possesseurs de voiture thermique	2	1,5 - 2,2 (€/an)	1,0 - 1,0 (€/an)	3,8 - 6,5 (€/an)
		3	7,3 - 8,0 (€/an)	1,3 - 1,3 (€/an)	27,8 - 30,4 (€/an)
Taxe liée à la consommation d'électricité ⁵⁰	Tous les consommateurs	2	0,007 - 0,010 (c€/kWh)	0,004 - 0,005 (c€/kWh)	0,018 - 0,031 (c€/kWh)
		3	0,035 - 0,038 (c€/kWh)	0,006 - 0,006 (c€/kWh)	0,132 - 0,145 (c€/kWh)
	Tout le secteur résidentiel	2	0,044 - 0,063 (c€/kWh)	0,030 - 0,031 (c€/kWh)	0,105 - 0,180(c€/kWh) ⁵¹
		3	0,213 - 0,232 (c€/kWh)	0,038 - 0,039 (c€/kWh)	0,765 - 0,839 (c€/kWh)
	Utilisateurs de VE et VHR (pour leur charge)	2	16,2 - 17,8 (c€/kWh)	62,6 - 64,5 (c€/kWh)	2,0 - 3,5 (c€/kWh)
		3	30,0 - 31,5 (c€/kWh)	80,1 - 81,9 (c€/kWh)	14,9 - 16,3 (c€/kWh)
Accise sur les carburants (essence et gasoil) ⁵²	Personnes réalisant leur plein au Luxembourg	2	0,02 - 0,03 (c€/l)	0,01 - 0,01 (c€/l)	0,06 - 0,09 (c€/l)
		3	0,11 - 0,12 (c€/l)	0,02 - 0,02 (c€/l)	0,40 - 0,44 (c€/l)

Ordre de grandeur des taxes possibles

Il ressort nettement que les taxes à assiette large (taxe sur les carburants classiques, taxe sur tous les consommateurs d'électricité par exemple) sont quasiment indolores.

⁴⁸ Hypothèses de répartition des charges secondaires (cf. 7.3.3)

⁴⁹ Calcul effectué sur la base du nombre de véhicules thermiques et électriques calculés dans le chapitre 7.

⁵⁰ Calcul effectué sur la base du volume total d'électricité consommé au Luxembourg (7,8TWh), du Volume distribué aux résidents : 1 144GWh en 2012 - 1 282 GWh en 2020 (calculé sur la base du volume distribué par tous les GRD en 2010 : 1 104 GWh et d'un taux de croissance annuel moyen de la consommation de 1,5% sur 2012-2020) et du volume utilisé pour la charge des VE et VHR calculé au chapitre 7.

⁵¹ La taxe électricité est actuellement fixée à 0,1c€/kWh pour les clients à consommation <25MWh/a.

⁵² Calcul effectué sur la base des volumes d'essence et de gasoil vendu au Luxembourg et communiqué par le Groupement Pétrolier Luxembourgeois pour l'année 2010.

L'impact en 2020 sur le tarif d'utilisation des réseaux de distribution (du fait des volumes supplémentaires dû à la charge des véhicules électriques et hybride rechargeables) est de -5% soit -13,7€ par an.

L'impact pour le client final est faible et même positif pour les assiettes les plus larges. Cet impact prend en compte à la fois la taxe supplémentaire et l'impact sur le tarif pour une consommation moyenne de 4MWh par an par client final.

Taxe	Contributeurs	Variante	Impact 2020 pour un client final moyen ⁵³ (hypothèse basse/hypothèse haute) ⁵⁴
Taxe liée à la possession d'un véhicule ⁵⁵	Possesseurs de VE et VHR ⁵⁶	2	20,3 / 45,3 €/an
		3	236,3 / 260,3 €/an
	Possesseurs de voiture thermique ⁵⁷	2	-6,1 / -0,7 €/an
		3	41,9 / 47,1 €/an
Taxe liée à la consommation d'électricité ⁵⁸	Tous les consommateurs	2	-13,0 / -12,5 €/an
		3	-8,4 / -7,9 €/an
	Tout le secteur résidentiel	2	-9,5 / -6,5 €/an
		3	16,9 / 19,9 €/an
	Utilisateurs de VE et VHR (pour leur charge)	2	66,3 / 126,3 €/an
		3	582,3 / 638,3 €/an
Accise sur les carburants (essence et gasoil) ⁵⁹	Personnes réalisant leur plein au Luxembourg	2	-13,2 / -13,0 €/an
		3	-10,6 / -10,3 €/an

Impact pour le client final Luxembourgeois

8.3.3. Compléments

Au-delà des coûts relatifs à l'infrastructure publique de charge, d'autres éléments contingents à l'arrivée du véhicule électrique sont également à prendre en compte. En effet, le développement du véhicule électrique et hybride rechargeable va entraîner un manque à gagner pour l'Etat au niveau de la taxe sur les carburants et va permettre de réduire les émissions de CO₂.

⁵³ Hypothèses : consommation d'électricité de 4MWh/an,

⁵⁴ Hypothèses de répartition des charges secondaires (cf. 7.3.3)

⁵⁵ Calcul effectué sur la base du nombre de véhicules thermiques et électriques calculés dans le chapitre 7.

⁵⁶ Hypothèses : possession de 1 VE ou VHR pour le client final.

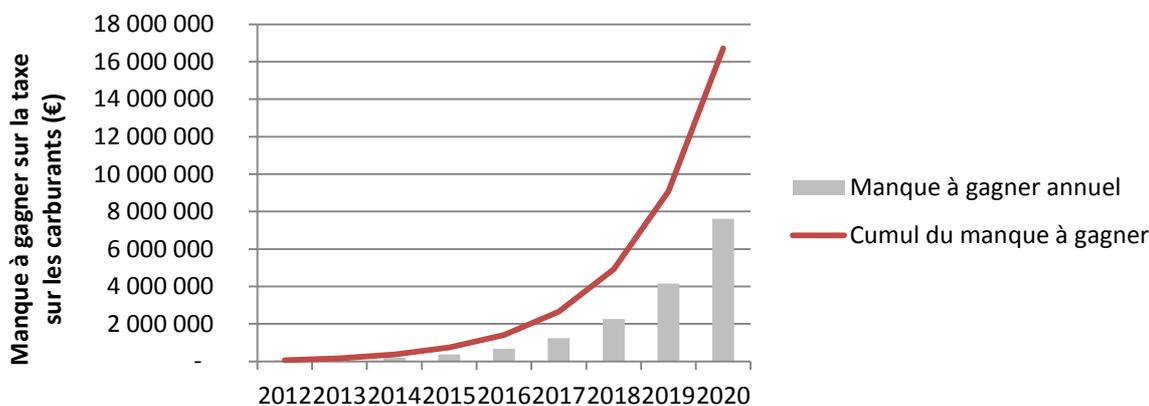
⁵⁷ Hypothèses : possession de 2 voitures thermiques pour le client final.

⁵⁸ Calcul effectué sur la base du volume total d'électricité consommé au Luxembourg (7,8TWh), du Volume distribué aux résidents : 1 144GWh en 2012 - 1 282 GWh en 2020 (calculé sur la base du volume distribué par tous les GRD en 2010 : 1 104 GWh et d'un taux de croissance annuel moyen de la consommation de 1,5% sur 2012-2020) et du volume utilisé pour la charge des VE et VHR calculé au chapitre 7.

⁵⁹ Calcul effectué sur la base des volumes d'essence et de gasoil vendu au Luxembourg et communiqué par le Groupement Pétrolier Luxembourgeois pour l'année 2010. Hypothèse de la possession par le client final de 2 voitures thermiques consommant 6l/100 km en moyenne et parcourant 13 000km en moyenne par an.

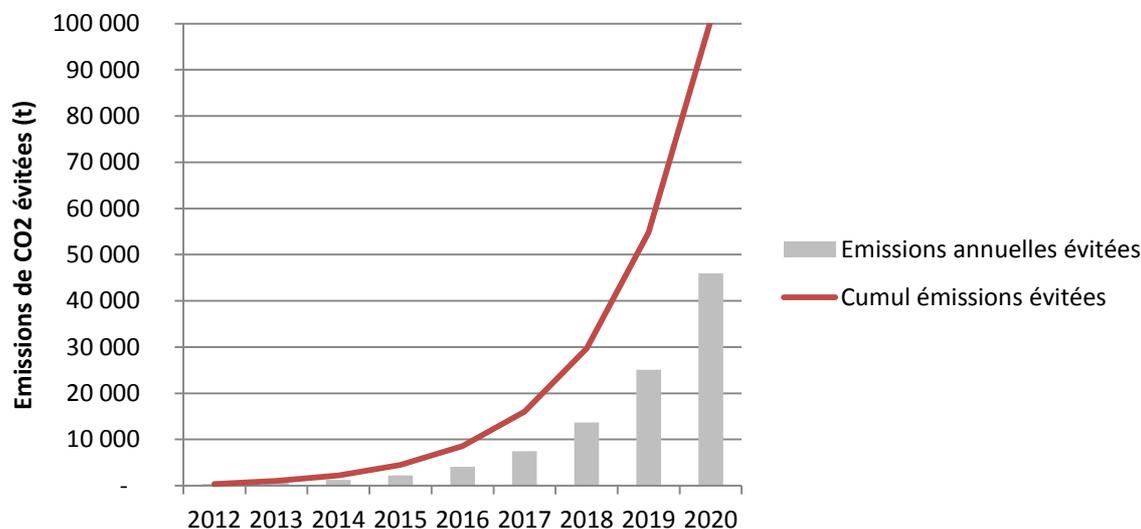


Le graphique suivant présente l'évolution du manque à gagner sur la taxe sur les carburants sur la période 2012-2020. Ce manque à gagner est de l'ordre de 16,7M€ sur cette période et représente environ 7,6M€ en 2020.



Evolution du manque à gagner sur la taxe sur les carburants sur la période 2012-2020⁶⁰

Le graphique suivant présente l'évolution sur la période 2012-2020 des émissions de CO₂ évitées du fait du véhicule électrique et hybride rechargeable.



Evolution sur la période 2012-2020 des émissions de CO₂ évitées du fait du véhicule électrique et hybride rechargeable⁶¹

Le calcul conduit à un cumul de 101 000 tonnes évitées sur la période 2012-2020, soit un gain de 2,0M€ avec une valorisation de l'ordre de 20€/tonne de CO₂.

⁶⁰ Hypothèses : Taxe sur les carburants : 0,39€/l en moyenne pour les véhicules essence et gasoil, consommation moyenne du parc thermique luxembourgeois remplacé par des VE et VHR : 4,5 l/100km et consommation VHR : 3l/100km

⁶¹ Hypothèses : Emissions moyennes des véhicules remplacés par les VE et VHR : 100g/km afin de prendre en compte le fait que les VE devraient remplacer une seconde voiture de type citadine et d'intégrer les progrès réalisés par les constructeurs automobiles sur la période 2012-2020 (pour information moyenne du parc automobile luxembourgeois : 163,9 g/km au 01/01/2011, source MDDI). Emissions VE : 0 g/km et émissions VHR : 59 g/km (données Toyota Prius)



9. Organisation pour l'installation et l'exploitation de l'infrastructure de charge

Ce chapitre a pour objet de décrire les différentes variantes envisageables concernant l'organisation en matière d'installation et d'exploitation de l'infrastructure de charge au Luxembourg.

9.1. Eléments clés

Afin de garantir la mise en place efficace d'une infrastructure publique répondant aux besoins identifiés de manière homogène au niveau national, il est recommandé de confier l'installation et l'exploitation de cette infrastructure à une entité nationale ou de la coordonner au niveau national. Cependant les communes et les GRD doivent être associés aux prises de décisions concernant notamment la localisation des bornes sur leurs territoires.

Dans ce cadre, trois variantes ont été identifiées pour l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge :

- Installation et exploitation réalisées par les GRD de manière coordonnée, ou par une entité nationale créée par les GRD.
- Installation et exploitation réalisées par une société nationale à capital ouvert à créer, pouvant regrouper l'Etat, les communes, les fournisseurs d'électricité etc.
- Installation et exploitation déléguées à un acteur privé sélectionné par l'Etat par appel d'offres.

Toutes ne sont pas compatibles avec les modes de financement décrits au chapitre 8. Ainsi, le financement à travers le tarif d'utilisation du réseau est exclusivement applicable au cas où les GRD sont en charge de l'installation et de l'exploitation de l'infrastructure publique.

9.2. Variantes identifiées

Jusqu'à présent, l'installation des bornes de charge publiques au Luxembourg a et été réalisée à l'initiative de quelques communes, qui bien qu'elles aient toutes choisie des bornes de charge normale, ont opté pour des solutions différentes en termes de prises (E/F ou CEI 60 309) et de paiement (RFID prépayé ou RFID avec facturation *a posteriori*).

De plus, toutes les communes n'ont pas forcément la volonté politique, ni les ressources pour mettre en place une infrastructure publique de charge de l'étendue requise dans les délais impartis.

Aussi, il est recommandé de confier à une entité nationale la mise en place et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge au Luxembourg ou de la coordonner au niveau national. Cette entité serait ainsi dans une position optimale pour mettre en place et exploiter des bornes



identiques (ou compatibles) sur tout le territoire ainsi qu'un système de gestion national garantissant les mêmes moyens de paiement sur toutes les bornes, et offrant une ouverture plus aisée vers le roaming.

Cette entité serait au service des communes qui auront un rôle clé à jouer pour la localisation des bornes.

Dans ce cadre, 3 variantes ont été identifiées :

- **Variante 1 :** Installation et exploitation réalisées par les GRD de manière coordonnée, ou par une entité nationale créée par les GRD.
 - Sur la base d'un cahier des charges national à établir, les GRD sont chargés de l'installation et de l'exploitation de l'infrastructure publique de charge d'une manière coordonnée sur leur zone de desserte respective (définie par leur concession) ou créent une entité nationale (GIE ou société par exemple) en charge de ces tâches sur l'ensemble du territoire.
 - Tout ou partie des activités concernées peut être sous-traité
 - Cette variante est compatible avec les 4 modes de financement envisagés au chapitre 8.
 - Les GRD (directement ou via l'entité nationale créée) sont cantonnés à un rôle d'exploitant d'infrastructure puisque ceux-ci n'ont pas le droit d'acheter d'électricité en dehors de leurs besoins propres, ni de vendre de l'électricité. De ce fait, dans le cas où il n'y aurait pas de système de roaming, les GRD devraient sélectionner par appel d'offres le fournisseur d'électricité alimentant les bornes et le moyen de paiement devrait permettre un lien direct entre le fournisseur d'électricité et les utilisateurs de l'infrastructure publique (l'utilisation d'un système reposant sur un badge RFID permettrait cela).

- **Variante 2 : Création d'une société nationale à capital ouvert par les acteurs motivés par l'électro-mobilité (Etat, communes, fournisseurs d'électricité...)**
 - Elle est chargée de l'installation et de l'exploitation de l'infrastructure publique de charge d'une manière structurée sur l'ensemble du territoire, sur la base d'un cahier des charges à établir.
 - Cette variante n'est pas compatible avec le financement à travers le tarif d'utilisation du réseau basse tension décrit au chapitre 8.
 - Cette variante nécessite une clarification juridique vis-à-vis de sa conformité avec la réglementation européenne sur la concurrence.



- **Variante 3 : Délégation à une société**
 - L'Etat délègue à une société, choisie par appel d'offres, l'installation et l'exploitation de l'infrastructure de charge du Luxembourg, pour une période donnée (par exemple 20 ans) et dans le cadre d'un cahier des charges précis.
 - La société retenue est alors rémunérée par deux moyens :
 - Principalement à travers une commission facturée à l'Etat pour le service rendu. Cette commission peut être ajustée année par année, d'une part pour inciter la société retenue à gérer efficacement l'infrastructure, d'autre part pour lui garantir une rentabilité raisonnable et contrôler le développement de l'infrastructure.
 - Cette commission est complétée par des commissions minimales prélevées auprès des utilisateurs de l'infrastructure de charge.
 - Cette variante n'est pas compatible avec le financement à travers le tarif d'utilisation du réseau basse tension décrit au chapitre 8.

10. Définition du concept

Sur la base des variantes que nous avons pu faire émerger au chapitre 6 (variantes d'infrastructure pour le Luxembourg), 8 (Modalités de financement) et 9 (Organisation pour l'installation et l'exploitation) et de l'analyse économique du chapitre 7, ce chapitre propose un concept de mise en œuvre de l'électro-mobilité pertinent pour le Luxembourg sur la base d'une analyse des avantages et inconvénients des différentes variantes, les options pour le financement et les modalités d'organisation restant à trancher par l'Etat luxembourgeois.

10.1. Infrastructure

10.1.1. Architecture globale

Les avantages et inconvénients des 3 variantes d'architecture globale considérées précédemment sont les suivants :

Variante		Avantages	Inconvénients
1	Pas d'infrastructure publique	Coûts minimaux pour l'Etat si aucune incitation financière n'est engagée.	<ul style="list-style-type: none"> • Situation qui pourrait être considérée peu rassurante par l'utilisateur (impact psychologique) et ne favorisant pas le développement du véhicule électrique (à pondérer par la possibilité de développer un plan de communication valorisant le déploiement de bornes dans toutes les stations-service du pays) • Risque de tarifs prohibitifs si aucun encadrement • Difficulté potentielle de motiver les groupes pétroliers pour déployer les stations de charge • Choix du fournisseur par l'utilisateur pas nécessairement proposé
2	Infrastructure publique ciblée	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts limités (7,2-12,5 M€ d'investissement et 0,9 à 1,4 M€ de coût d'exploitation en 2020) • Favorise l'adoption du véhicule électrique en rassurant l'utilisateur qui dispose d'un garage ou d'un parking privé • Permet d'évoluer vers la variante 3 ultérieurement tout en limitant les risques dans un premier temps 	Ne couvre pas les besoins de charge principaux des utilisateurs n'ayant pas accès à un point de charge privé
3	Infrastructure publique généralisée	Affichage très volontariste permettant de rassurer tous les utilisateurs et de favoriser une large adoption du véhicule électrique	Coûts importants (51,7 à 61,0 M€ d'investissements et 5,8 à 6,4 M€ de coûts d'exploitation en 2020)

Sur cette base, nous recommandons d'opter pour la variante 2 avec la mise en place d'une infrastructure publique ciblée qui permet d'évoluer ultérieurement vers la variante 3

(infrastructure publique généralisée) si le besoin s'en fait sentir, tout en minimisant les moyens financiers injectés dans le projet dans un premier temps.

Les propriétaires des emplacements privés accueillant du public (dont les stations-services) et les entreprises auront tendance à s'équiper afin d'attirer leur clientèle et de satisfaire les besoins de leurs employés. Aussi, nous suggérons de ne pas inciter financièrement ces acteurs dans un premier temps afin de ne pas alourdir les coûts.

10.1.2. Bornes

10.1.2.1. Types de charge

Les avantages et inconvénients des 4 variantes de types de charge considérées précédemment sont les suivantes :

Variante		Avantages	Inconvénients
1	Charge normale pour tous	Solution la moins onéreuse mais faible différence par rapport aux autres variantes	Ne répond pas à tous les besoins de charge pour la voirie et les autres parkings publics
2	Charge normale pour les P+R et les parkings de gare, charge accélérée pour la voirie et les autres parkings	Charge accélérée cohérente avec durée typique du stationnement sur voirie et autres parkings publics	Solution légèrement plus onéreuse que la variante 1 mais différence très faible
3	Charge normale pour les P+R et les parkings de gare, borne mixte permettant à la fois la charge normale et la charge accélérée pour la voirie et les autres parkings publics	Solution s'adaptant à tous les cas	Solution légèrement plus onéreuse que la variante 1 mais différence très faible
4	Charge normale pour les P+R et les parkings de gare, deux types de bornes pour la voirie et les autres parkings publics.	Solution s'adaptant à tous les cas	Solution légèrement plus onéreuse que la variante 1 mais différence très faible

Devant la similarité des coûts des différentes variantes de type de charge publique et en considérant les solutions les plus flexibles, nous recommandons d'opter :

- Soit pour la variante 3 : Charge normale pour les P+R et les parkings de gare, borne mixte permettant à la fois la charge normale et la charge accélérée pour la voirie et les parkings publics autres que les P+R et les parkings de gare.



- Soit pour la variante 4 : Charge normale pour les P+R et les parkings de gare, deux types de bornes (charge normale et charge accélérée) pour la voirie et les parkings publics autres que les P+R et les parkings de gare.

10.1.2.2. Connexion entre le véhicule et la borne

Sur la base des tendances de normalisations françaises et allemandes, deux variantes ont été proposées au chapitre 6 : l'une est adaptée à la tendance allemande et l'autre à la tendance française. Dans les deux cas, le câble est amovible (et amené par l'utilisateur).

Les avantages et inconvénients de ces 2 variantes sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

Variante		Avantages	Inconvénients
1	Prise de Type 2 et prise de type E/F (seulement pour la charge normale)	<ul style="list-style-type: none">• Adapté à la tendance allemande• Conforme à la norme internationale• Permet de s'adapter à d'autres cas avec la prise E/F	La charge n'est pas effectuée en Mode 3 pour la connexion sur la prise E/F
2	Prise de Type 3 et prise de type E/F (seulement pour la charge normale)	<ul style="list-style-type: none">• Adapté au choix français• Conforme à la norme internationale• Permet de s'adapter à d'autres cas avec la prise E/F	La charge n'est pas effectuée en Mode 3 pour la connexion sur la prise E/F

En l'état actuel de la normalisation au niveau européen, nous ne pouvons pas nous prononcer en faveur de l'une ou l'autre des variantes. Nous suggérons donc de suivre l'état d'avancement des discussions à ce sujet et d'orienter le choix en conséquence, ou dans le pire des cas de mettre en place les 2 variantes sur chaque borne.

Si un changement de prise devait être réalisé après le déploiement d'un certain nombre de bornes, le choix d'une infrastructure publique ciblée permettra de limiter les coûts engendrés par cette adaptation.

10.1.2.3. Communication entre le véhicule et la borne

Sur la base des normes existantes et des tendances internationales, nous recommandons d'opter pour une charge en Mode 3 et de choisir des bornes publiques pouvant être adaptées à la mise en place ultérieure d'un protocole de communication entre le véhicule et la borne.

10.1.2.4. Moyen de paiement

Deux variantes de paiement ont été proposées au chapitre 6, l'une basée sur un système RFID, l'autre basée sur un système à carte bancaire. Les avantages et inconvénients de ces 2 variantes sont détaillés dans le tableau ci-après :

Variante		Avantages	Inconvénients
1	Badge RFID (facturation <i>a posteriori</i> + prépayé)	<ul style="list-style-type: none">• Solution disponible sur le marché, simple, ouverte à tous y inclus utilisateurs occasionnels et frontaliers (badges prépayés) et compatible avec un futur système de roaming• Solution qui permet un couplage avec l'abonnement d'électricité à domicile• Possibilité d'associer le badge avec la carte E-Go (abonnement transports publics) ou d'autres cartes	<ul style="list-style-type: none">• Pour les badges prépayés, nécessite de se rendre dans un lieu spécifique qui peut ne pas être ouvert 24h/24, 7j/7• Implique des coûts d'exploitation non négligeables (0,5 à 0,9 M€ en 2020) dans le cadre des solutions existants à l'heure actuelle
2	Carte bancaire	<ul style="list-style-type: none">• Solution très simple pour l'utilisateur, homogène sur tout le territoire et ouverte à tous dont aux utilisateurs occasionnels et aux frontaliers• Moyen de paiement très répandu et déjà utilisé dans les parkings	<ul style="list-style-type: none">• Pas de bornes équipées de lecteur CB sur le marché à l'heure actuelle• Paiement de commissions sur les transactions (négociables)

Sur cette base, nous recommandons d'opter pour un système de paiement homogène sur tout le territoire via le badge RFID pour l'instant et d'évaluer en 2012 avec les fournisseurs de bornes et les instances bancaires la faisabilité technico-économique du paiement par carte bancaire.

10.1.2.5. Fonctionnalités de la borne

Sur la base des tendances internationales et des besoins et spécificités du Luxembourg en matière d'électro-mobilité, nous recommandons d'opter pour des bornes présentant les fonctionnalités suivantes dans un premier temps :

- L'identification de l'utilisateur via un badge RFID et la transmission sous-jacente des données à un système de gestion.
- La gestion de la charge du véhicule en toute sécurité.
- Le comptage de l'électricité.
- La transmission des données de comptage à un système de gestion.
- L'indication des données de consommation en kWh sur la borne.
- La transmission des données de paiement à un système de gestion (pour le paiement par carte bancaire).

Nous estimons également qu'il convient de prévoir la mise en place ultérieure d'autres fonctionnalités telles que :

- L'indication des données de tarification sur la borne.
- L'indication de l'état de disponibilité de la borne à distance.
- La réservation de la borne à distance.

10.1.2.6. Approvisionnement en électricité de la borne

Deux variantes ont été proposées au niveau du modèle d'approvisionnement en électricité de la borne induisant la possibilité ou non de choix du fournisseur d'électricité par l'utilisateur.

Les avantages et inconvénients de ces 2 variantes sont détaillés dans le tableau ci-après :

Variante		Avantages	Inconvénients
1	Modèle sans choix du fournisseur par l'utilisateur	<ul style="list-style-type: none"> • Simplicité de mise en œuvre : pas de système de roaming • Modèle permettant une ouverture simplifiée à tous les utilisateurs y inclus les frontaliers : pas besoin de solution de paiement spécifique pour les frontaliers 	Ne permet pas le développement d'offre couplée « électricité à domicile + charge publique » utilisable sur toutes les bornes
2	Modèle avec le choix du fournisseur par l'utilisateur	Permet des innovations marketing avec le développement possible d'offres couplées « électricité à domicile + charge publique », potentiellement plus avantageuses, ou et pouvant être associées à d'autres services (transports publics, grande distribution etc.)	<p>Complexité, coûts et délais de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nécessite un système de gestion national pour la compensation entre fournisseurs et entre fournisseurs et exploitants, géré par une entité nationale (chambre de compensation) • Nécessite des accords entre tous les fournisseurs du pays (et les fournisseurs des pays limitrophes si système étendu pour les frontaliers) • Implique des coûts non négligeables (1M€ d'investissement et 0,2 à 0,3 M€ de coûts d'exploitation en 2020)

Sur cette base, nous recommandons la mise en place d'un modèle avec choix du fournisseur. Toutefois, si le système de roaming requis n'est pas prêt au moment de la mise en service des premières bornes, l'infrastructure devra fonctionner pendant une période transitoire sans choix du fournisseur par l'utilisateur. Dans ce cadre, les bornes choisies doivent être rétro-compatibles avec le système de roaming.



10.1.3. Système de gestion et ses fonctionnalités

Deux variantes ont été proposées au chapitre 6 au sujet du système de gestion. Elles se différencient par la mise en place ou non d'un système de gestion au niveau national.

Le tableau suivant présente les avantages et inconvénients de ces 2 variantes :

Variante		Avantages	Inconvénients
1	Pas de système national de gestion		<ul style="list-style-type: none">• Pas de roaming possible sans fort encadrement des opérateurs de bornes publiques• Entraîne le développement de systèmes isolés potentiellement non compatibles au niveau du paiement (pas de solution homogène sur tout le territoire sans fort encadrement des opérateurs de bornes publiques)• Complexifie la mise en place de services additionnels sur tout le territoire
2	Un système national de gestion	<ul style="list-style-type: none">• Facilite la mise en place d'un roaming• Facilite la mise en place d'un système de paiement homogène sur tout le territoire• Permet la mise en place aisée de services additionnels sur tout le territoire (indication de l'état des bornes par exemple)• Masse critique permettant une réduction des coûts et un service efficient et homogène sur le territoire	Complexité et délais requis pour la mise en place des conditions requises (réglementation, création de l'entité en charge etc.)

Sur cette base, nous recommandons de mettre en place un système national de gestion des bornes publiques.



Celui-ci devra présenter les fonctionnalités suivantes :

- A court terme
 - La gestion de l'identification des utilisateurs et du paiement :
 - Réception des transmissions en provenance des bornes pour l'interrogation de la liste des utilisateurs enregistrés
 - Vérification de la liste et transmission de l'autorisation ou non à la borne
 - Réception des données relative au paiement (consommation, montant payé si paiement par carte bancaire...)
 - La gestion du roaming, dans une deuxième étape :
 - Réception des données de consommation
 - Rétablissement des flux entre les différents fournisseurs

- A moyen terme, le cas échéant : des services additionnels pour les utilisateurs :
 - La possibilité de connaître l'état de la borne (libre ou non) à distance via Internet
 - La possibilité de réserver la borne via Internet
 - ...

10.2. Modalités de financement

4 Variantes ont été proposées au chapitre 8 concernant les modalités de financement de l'infrastructure de charge publique :

- Financement par le tarif d'utilisation des réseaux de distribution.
- Financement par un mécanisme de compensation avec obligation de service public.
- Financement par l'Etat.
- Financement mixte : par le tarif d'utilisation des réseaux de distribution et par l'Etat.

Le tableau suivant dresse les avantages et inconvénients de ces 4 variantes :



Variante		Avantages	Inconvénients
1	Tarif d'utilisation	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place aisée d'un point de vue réglementaire et pratique (si conformité avec la réglementation européenne) Financement calé chaque année sur les coûts réels Permet un financement direct de l'investissement Possibilité de limiter l'assiette aux seuls clients basse tension 	<ul style="list-style-type: none"> Risque de non maîtrise des coûts qui seront intégrés par la suite et donc de dérive du tarif (sauf si régulation très stricte) Risque de générer structurellement des « coûts » supplémentaires via la rémunération du capital Nécessite de vérifier la conformité avec la réglementation européenne au sujet des subventions croisées
2	Mécanisme de compensation avec obligation de service public	<ul style="list-style-type: none"> Permet une adaptation annuelle de la contribution Mécanisme existant déjà au Luxembourg (électricité d'origine renouvelable) et pouvant intégrer le nouveau mécanisme Permet un financement direct par l'Etat de l'investissement Financement « indolore » via une contribution à assiette large 	<ul style="list-style-type: none"> Mécanisme complexe à mettre en œuvre d'un point de vue réglementaire et législatif Problème des aides d'Etat à traiter vis-à-vis de l'UE Impacte les entreprises dont les PME
3	Financement par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité d'un financement direct de l'investissement par le fonds Climat et Energie avec la possibilité d'équilibrer les dépenses par des recettes provenant d'une taxe ou accise sans devoir légiférer (à vérifier juridiquement) Financement direct par le Budget de l'Etat avec refinancement implicite « indolore » via une taxe ou accise à assiette large. Variété dans le choix des contributeurs implicites et possibilité de mettre en place des systèmes « pollueurs payeurs » (accise par exemple sur les carburants) 	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite de légiférer dans le cadre de la loi budgétaire annuelle pour adapter une taxe ou accise existante dans le cas d'un financement via le budget Ne permet pas un financement direct de l'investissement dans le cas d'un financement via le budget
4	Financement mixte : Tarif d'utilisation et financement par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> Permet d'éviter le risque de dérive du tarif d'utilisation : le financement de l'Etat peut être calé pour avoir une baisse encore plus importante du tarif dans la variante 2 et dans tous les cas pas de hausse Financement calé chaque année sur les coûts réels Permet un financement direct de l'investissement (selon un mécanisme à définir) 	<p>Nécessite de légiférer dans le cadre de la loi budgétaire annuelle pour adapter une taxe ou accise existante dans le cas du financement via le budget</p>

Le choix du mode de financement devra encore faire l'objet d'analyses supplémentaires au sein des départements concernés de l'Etat.

10.3. Organisation en matière d'installation et d'exploitation

3 variantes ont été proposées au chapitre 9 concernant l'organisation pour l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge :

- Installation et exploitation réalisées par les GRD de manière coordonnée, ou par une entité nationale créée par les GRD.
- Création d'une société nationale à capital ouvert
- Délégation à un acteur privé après appel d'offres

Le tableau suivant dresse les avantages et inconvénients de ces 3 variantes :

Variante		Avantages	Inconvénients
1	GRD de manière coordonnée ou entité nationale créée par les GRD	<ul style="list-style-type: none"> • Compatible avec tous les modes de financement envisagés • Evite tout risque d'obtenir une infrastructure hétérogène et permet de gérer plus aisément la mise en place et la gestion d'un système national de gestion des bornes via la création d'une entité nationale • Connaissance fine des réseaux et du métier de gestionnaire d'infrastructures par les GRD • Aucun risque sur la pérennité de la société • Facilite la mise en place d'un modèle avec choix du fournisseur 	Risque de surcharge de travail pour les GRD (structures restreintes qui travaillent déjà sur leur activité courante et le futur comptage intelligent)
2	Société nationale à capital ouvert	<ul style="list-style-type: none"> • Permet d'associer les communes et les autres acteurs clés (Etat, fournisseurs...) de manière aisée • Evite tout risque d'obtenir une infrastructure hétérogène et permet de gérer plus aisément la mise en place et la gestion d'un système national de gestion des bornes • Risques limités sur la pérennité de la société 	<ul style="list-style-type: none"> • Problème du financement par l'Etat d'une structure non rentable structurellement (mécanisme à concevoir) • Compatibilité incertaine avec les règles européennes de concurrence
3	Délégation à une société après appel d'offres	<ul style="list-style-type: none"> • Respect des règles européennes de concurrence • Financement par l'Etat à travers un service facturé par la société à l'Etat pour le service rendu • Evite tout risque d'obtenir une infrastructure hétérogène et permet de gérer plus aisément la mise en place et la gestion d'un système national de gestion 	<ul style="list-style-type: none"> • Complexité induite par gestion de la soumission publique et du futur concessionnaire • Risque vis-à-vis de la pérennité du délégataire



Le choix de l'organisation en matière d'installation et d'exploitation devra encore faire l'objet d'analyses supplémentaires au sein des départements concernés de l'Etat.

10.4. Stratégie de mise en œuvre

10.4.1. Timing

Nous recommandons que L'Etat communique aux parties prenantes le plus tôt possible sur le modèle d'infrastructure publique qui sera mis en place, après avoir choisi les modalités de financement et l'organisation en matière d'installation et d'exploitation. Cela permettra en effet :

- D'éviter le développement d'une infrastructure hétéroclite sur le territoire du Grand-Duché.
- D'indiquer clairement les « règles du jeu » aux différents acteurs impliqués.
- De constituer un signal fort de soutien au développement du véhicule électrique.

Sur cette base, il sera nécessaire dans un premier temps et avant de lancer le déploiement de l'infrastructure publique de charge, de raffiner les analyses technico-économiques (notamment compte tenu des incertitudes normatives existantes), de préparer les adaptations législatives et réglementaires éventuelles, puis de rédiger un cahier des charges pour le futur gestionnaire de l'infrastructure.

10.4.2. Rôle possible des acteurs clés

Nous recommandons d'articuler la mise en œuvre autour des 3 acteurs clés suivants :

- L'exploitant de l'infrastructure, qui sera au centre du processus.
- Les communes, qui doivent être associées au processus du fait de leur connaissance de leur territoire et de leur nécessaire autorisation au sujet des travaux à réaliser.
- Les gestionnaires des réseaux de distribution d'électricité (GRD), du fait de leurs connaissances des réseaux et de leur participation aux travaux. Dépendant du choix du modèle d'organisation en matière d'installation et d'exploitation, les GRD peuvent également assumer le rôle d'exploitant de l'infrastructure.

D'une manière plus détaillée, ces 3 types d'acteurs pourraient intervenir de la manière suivante :

- L'exploitant de l'infrastructure publique de charge :
 - Sera en charge de l'installation et de l'exploitation de l'infrastructure sur la base du cahier des charges préparé par l'Etat en collaboration avec les communes, les



GRD et les fournisseurs d'électricité et en concertation avec les autres parties prenantes de l'électro-mobilité.

- Etablira, sur cette base, un plan de déploiement de l'infrastructure publique sur la période 2012-2020 sur l'ensemble du territoire Luxembourgeois, en concertation avec les communes et les GRD.
 - Mettra ce plan de déploiement en œuvre.
-
- Les communes :
 - Participeront à la préparation du cahier des charges.
 - Amenderont et valideront le plan de déploiement de l'infrastructure de charge publique préparé par l'exploitant au sujet des besoins en bornes de charge et de leur localisation sur leur territoire.
 - Donneront leur autorisation pour la réalisation des travaux sur leur territoire
 - Pourront faire des demandes ultérieures pour l'installation d'autres points de charge sur leur territoire.

 - Les GRD :
 - Amenderont et valideront le plan de déploiement de l'infrastructure de charge publique préparé par l'exploitant au regard de l'impact sur les réseaux.
 - Réaliseront les travaux de raccordement au réseau des bornes publiques de charge.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 8 novembre 2012 (réunion jointe) et des 21 et 26 novembre 2012
2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
3. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg
- Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 6124 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et modifiant:
 1. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;
 2. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;
 3. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain;
 4. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels- Rapporteur: Monsieur Gilles Roth
- Continuation des travaux
6. Divers

*

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

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

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

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. 6124 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et modifiant:

1. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

2. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;

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

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

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

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

Article 22

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

Art. 22

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

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

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

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

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

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

supprimant la référence « de la présente loi » ;

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

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

Art. 22

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

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

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

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

Article 23

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

Art. 23

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

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

Art. 23

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

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

Article 24

L'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 24

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

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

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

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

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

*

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

*

Article 25

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

Art. 25

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

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

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

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

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

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

Art. 25

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 25

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

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

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

(3) *Les mêmes peines et mesures sont applicables à ceux qui ne se sont pas conformés aux décisions d'interdiction ou de prolongation d'interdiction prévues aux articles **16 47** et 18.*

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

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

Article 26

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

Art. 26

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

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

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

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

Article 27

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

Art. 27

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

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

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

Art. 27

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

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

Article 28

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

Art. 28

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

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

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

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

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

Art. 28

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

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

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

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

Article 29

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

Art. 29

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

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

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

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

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

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

Article 30

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

Art. 30

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

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

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

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

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

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

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

Art. 30

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

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

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

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

Article 31

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

Art. 31

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

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

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

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

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

*

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

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

*

Articles 32 à 35

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

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

Art. 32

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

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

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

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

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

Art. 33

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

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

Art. 34

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

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

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

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

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

Art. 35

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

Article 36

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

Art. 36

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

Article 37

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

Art. 37

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

*

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

6. Divers

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

Luxembourg, le 7 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

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

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 21 novembre 2012

ORDRE DU JOUR :

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Divers

*

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

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

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

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

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

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

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

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

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

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

Ce point n'a pas été abordé.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

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

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

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

Examen des articles

Intitulé

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

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

Article 1^{er}

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

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

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

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

Article 2

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

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

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

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

Article 3

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

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

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

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

*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

avec la référence aux annexes II*bis* et II*ter* 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

I. 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 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

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