



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 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

Date de dépôt : 31-12-2012

Date de l'avis du Conseil d'État : 03-05-2013

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
31-12-2012	Déposé	6517/00	<u>3</u>
17-01-2013	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes [...]	6517/01	<u>19</u>
23-04-2013	Avis de la Chambre des Métiers (11.4.2013)	6517/02	<u>22</u>
03-05-2013	Avis du Conseil d'Etat (30.4.2013)	6517/03	<u>25</u>
14-04-2014	Avis du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises (S.Y.V.I.C.O.L.) (9.4.2014)	6517/04	<u>34</u>
02-07-2019	Arrêté Grand-Ducal de retrait du rôle des affaires de la Chambre des Députés (21.6.2019)	6517/05	<u>43</u>
10-02-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (06) de la reunion du 10 février 2014	06	<u>46</u>
16-01-2013	Commission du Développement durable Procès verbal (23) de la reunion du 16 janvier 2013	23	<u>68</u>

6517/00

N° 6517

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

modifiant

- 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation sur toutes les voies publiques,
- 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

* * *

(Dépôt: le 31.12.2012)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (12.12.2012)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	6
4) Commentaire des articles	7
5) Fiche financière	14

*

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 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.

Château de Berg, le 12 décembre 2012

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

1) Modifications de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er. 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:

„**Art. 5.**

Paragraphe 1er

Au sens de la présente loi et des règlements pris en son exécution, les voies publiques comprennent la voirie de l'Etat et la voirie communale.

Font partie de la voirie de l'Etat:

- les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- les routes nationales et les chemins repris, ainsi que les tronçons de la voie publique qui font partie du réseau national de pistes cyclables.

Font partie de la voirie communale les autres voies publiques, dont notamment les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux.

Paragraphe 2

Des règlements grand-ducaux peuvent réglementer ou interdire la circulation sur des tronçons déterminés de la voie publique avec effet permanent ou temporaire. Ces règlements ont pour objet en particulier de régler la circulation des véhicules sur rail qui empruntent la voie publique et en général d'édicter les prescriptions concernant la circulation:

- sur la voirie de l'Etat, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3.;
- sur la voirie communale, lorsqu'ils s'appliquent également à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'Etat et qu'ils sont pris dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers et des riverains et que cet intérêt n'est pas limité au territoire d'une seule commune.

Exceptionnellement, des règlements grand-ducaux peuvent suppléer à la carence des autorités communales de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

Les règlements grand-ducaux des alinéas qui précèdent peuvent également 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.

Les règlements du présent paragraphe sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. Dans le cas d'une publication par voie électronique, il est fait mention du règlement et de sa publication au Mémorial. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié.

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

Paragraphe 3

1. Les autorités communales peuvent réglementer ou interdire en tout ou en partie la circulation sur les voies publiques du territoire de la commune avec effet permanent ou temporaire, pour autant que ces règlements communaux concernent la circulation sur la voirie communale et sur la voirie de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations.

Les autorités communales peuvent en particulier réglementer le stationnement et le parage dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers ainsi que dans l'intérêt de la qualité de vie des riverains et du développement ordonné des agglomérations. Elles peuvent ainsi

- prévoir des modalités particulières d'utilisation des emplacements de stationnement et de parage en faveur des véhicules des résidents, notamment sur les voies publiques des quartiers résidentiels;

- réserver le stationnement et le parage sur certains emplacements signalés comme tels aux véhicules utilisés par des personnes dont la mission ou la condition physique justifient pareille dérogation; cette dérogation s’applique particulièrement aux véhicules de la Police grand-ducale et des représentations étrangères officielles ainsi qu’à ceux servant au transport de personnes handicapées;
- réserver le stationnement et le parage sur certains emplacements signalés comme tels aux véhicules utilisés dans le cadre d’une activité d’autopartage.

2. Les autorités communales peuvent soumettre le stationnement et le parage sur certaines voies publiques au paiement d’une taxe; ces taxes ont le caractère d’impôts communaux. Les communes sont dédommagées sur base forfaitaire pour le déchet de recettes résultant du non-paiement des taxes de stationnement et de parage sur leur territoire respectif. L’assiette de ce dédommagement est constituée par le montant des avertissements taxés décernés en matière de stationnement et de parage payants. Le montant du dédommagement correspond à 75% du taux réglementaire appliqué aux termes du catalogue des avertissements taxés. Les modalités de calcul des parts revenant aux communes concernées sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Le conseil communal fait les règlements de circulation communaux, sauf en cas d’urgence. Ces règlements sont soumis à l’approbation du ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Les règlements du conseil communal sont publiés après leur approbation ministérielle par voie d’affiche dans la commune et par voie électronique. L’affiche mentionne l’objet des règlements, la date de la décision par laquelle ils ont été établis et la date de leur approbation par le ministre. La publication par voie électronique comprend l’objet des règlements, leur texte, la date de la décision par laquelle ils ont été établis et la date de leur approbation par le ministre. La durée de l’affichage est d’au moins quinze jours; la durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Les règlements entrent en vigueur trois jours après le début de leur publication, sauf s’ils en disposent autrement. Le texte des règlements est à la disposition du public à la maison communale, où il peut en être pris copie sans déplacement, le cas échéant contre remboursement. Une copie des règlements est envoyée sans délai par l’intermédiaire du commissaire de district au ministre ayant l’Intérieur dans ses attributions, avec un certificat du bourgmestre constatant la publication. Dans le cas de la ville de Luxembourg, une copie des règlements est envoyée directement au ministre ayant l’Intérieur dans ses attributions, avec un certificat du bourgmestre constatant la publication. Mention des règlements et de leur publication est faite au Mémorial.

4. Le collège des bourgmestre et échevins fait les règlements de circulation communaux dans les cas d’urgence. Au sens du présent article, le terme „cas d’urgence“ désigne les événements qui exigent une intervention immédiate des autorités communales du fait qu’ils affectent la circulation sur la voie publique ou l’empêchent partiellement ou totalement et qu’ils occasionnent ou risquent d’occasionner des dangers ou des dommages pour les usagers; par événements il y a lieu d’entendre notamment les émeutes, les attroupements hostiles, les atteintes ou les menaces graves à la paix publique, les cas de force majeure tels qu’une inondation, un glissement de terrain, une panne ou une rupture d’une infrastructure souterraine ou un accident de la circulation. Est également considérée comme constituant un cas d’urgence, l’information tardive des autorités communales, dans le cas d’un chantier ou d’une manifestation à caractère culturel, sportif ou autre, sur les éléments d’organisation permettant de déterminer la réglementation et la signalisation routière à mettre en place sur la voie publique.

Les règlements du collège des bourgmestre et échevins mentionnent en leur préambule le ou les motifs pour lesquels le cas d’urgence est invoqué. Le collège peut dans le cas d’urgence délibérer, quel que soit le nombre des membres présents; en cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

L’effet de ces règlements ne peut pas excéder la durée de trois mois. A titre exceptionnel et pour des raisons dûment justifiées, l’effet d’un tel règlement peut être prorogé par une délibération du collège des bourgmestre et échevins pour une période unique n’excédant pas trois mois.

Les règlements du collège des bourgmestre et échevins et les délibérations qui, le cas échéant, les prorogent sont communiqués sans délai au conseil communal. Ces règlements et délibérations sont dispensés de l’approbation ministérielle. Ils sont publiés après la décision par laquelle ils ont été établis par voie d’affiche dans la commune et par voie électronique. L’affiche mentionne l’objet

des règlements et des délibérations ainsi que la date de la décision par laquelle ils ont été établis. La publication par voie électronique comprend l'objet des règlements et des délibérations, leur texte et la date de la décision par laquelle ils ont été établis. La durée de l'affichage est d'au moins quinze jours; la durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement ou de la délibération publiés. Les règlements et les délibérations de prorogation du collège entrent en vigueur au moment de leur publication, sauf si, dans le cas d'un règlement, celui-ci en dispose autrement. Leur texte est à la disposition du public à la maison communale où il peut en être pris copie sans déplacement, le cas échéant contre remboursement. Une copie en est envoyée sans délai par l'intermédiaire du commissaire de district au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions, avec un certificat du bourgmestre constatant la publication. Dans le cas de la ville de Luxembourg, une copie est envoyée directement au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions, avec un certificat du bourgmestre constatant la publication. Mention des règlements et des délibérations ainsi que de leur publication est faite au Mémorial.

Les autorités communales transmettent sans délai une copie d'un règlement d'urgence ou d'une délibération de prorogation d'un tel règlement au ministre ayant les Transports dans ses attributions ou au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, lorsque ceux-ci ou l'un d'eux en font la demande. L'exécution d'un règlement d'urgence ou d'une délibération de prorogation d'un tel règlement peut être suspendue par l'un des deux ministres si le règlement ou la délibération de prorogation est contraire à la loi ou à l'intérêt général.

En cas de défaut de réglementation par le collège des bourgmestre et échevins, le commissaire de district peut prendre les règlements de circulation nécessaires dans les cas d'urgence. Il en communique sans délai une copie au ministre ayant les Transports dans ses attributions et au collège des bourgmestre et échevins. Les règlements du commissaire de district sont publiés dans les formes prévues ci-avant à l'alinéa 4.

5. Les règlements de circulation communaux qui s'appliquent sur des tronçons de routes nationales situés à l'intérieur des agglomérations et qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité ainsi que l'affectation de l'espace routier ne peuvent être faits qu'avec l'accord écrit préalable des ministres ayant dans leurs attributions respectivement les Travaux publics et les Transports.

Sont dispensés de ces accords ministériels préalables les règlements faits par le collège des bourgmestre et échevins et dont l'effet n'excède pas la durée de cinq jours. L'accord préalable est toutefois requis pour ces règlements, lorsque leur effet dépasse cette durée. Une copie de ces règlements est envoyée sans délai au Service régional territorialement compétent de l'Administration des ponts et chaussées.

Paragraphe 4

Un règlement grand-ducal détermine un réseau d'itinéraires de déviation en cas de fermeture ou d'existence d'un passage difficile à caractère temporaire sur un ou plusieurs tronçons de la grande voirie. Il détermine les règles de circulation et de signalisation routières applicables sur l'itinéraire de déviation dès que celle-ci est d'application.

Paragraphe 5

1. Les frais relatifs à la pose et à la conservation des signaux routiers sont à charge de l'Etat, lorsque ceux-ci sont posés et entretenus par l'Administration des ponts et chaussées. Toutefois, lorsque, sur la voirie de l'Etat située à l'intérieur d'une agglomération, l'Administration des ponts et chaussées supplée à une carence d'une commune en matière de pose et d'entretien de signaux d'indication sans effet obligatoire et de signaux d'avertissement de danger, les frais sont à charge de la commune territorialement compétente.

Les frais relatifs à la pose et à la conservation des signaux routiers sont à charge de la commune territorialement compétente, lorsque ceux-ci sont posés et entretenus par l'administration communale. Toutefois, sur la voirie communale à l'extérieur des agglomérations, les frais relatifs à la pose et l'entretien de signaux de priorité et de signaux d'avertissements de danger en relation avec une règle de priorité sont à charge des communes territorialement compétentes, lorsque la pose et l'entretien en incombent à l'Administration des ponts et chaussées.

2. Les frais relatifs à la pose et à l'entretien des signaux lumineux ou non faisant partie intégrante des passages à niveau avec les chemins de fer sont à charge du Fonds du rail. Les frais relatifs à la pose et à l'entretien des signaux lumineux ou non à l'approche des passages à niveau avec les chemins de fer sont à charge de l'Etat dans le cas de la voirie étatique à l'extérieur des agglomérations et à charge des communes territorialement compétentes sur la voirie étatique à l'intérieur des agglomérations et sur la voirie communale.“

Art. 2. A l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955, précitée, le paragraphe 2bis est renuméroté 2 et les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

Art. 3. L'alinéa 2 de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955, précitée, est remplacé par le texte suivant:

„La confiscation spéciale prévue par les articles 31 et 32 du Code pénal est facultative pour le juge.“

2) Modifications de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

Art. 4. L'article 29 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 est complété par un nouvel alinéa final au texte suivant:

„Par dérogation à ce qui précède, les règlements de circulation communaux sont régis par les dispositions de l'article 5, paragraphe 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.“

Art. 5. L'article 58 de la loi communale précitée est complété par un nouvel alinéa final au texte suivant:

„Par dérogation à ce qui précède, les règlements de circulation communaux d'urgence sont régis par les dispositions de l'article 5, paragraphe 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.“

Art. 6. L'article 82 de la loi communale précitée est complété par un nouvel alinéa final au texte suivant:

„Par dérogation à ce qui précède, les règlements de circulation communaux sont régis par les dispositions de l'article 5, paragraphe 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

1) Le présent projet de loi a pour objet de modifier en premier lieu l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Cet article 5 détermine principalement les instances investies du pouvoir de réglementer la circulation sur la voie publique et fixe les compétences de ces instances ainsi que les modalités des procédures auxquelles celles-ci doivent se conformer quand elles font des règlements. Il fixe par ailleurs la répartition des frais relatifs à la signalisation des passages à niveau.

Les modifications apportées à l'article 5 poursuivent l'objectif d'une simplification des dispositions:

1. pour ce qui est de la consultation de la législation, en rassemblant les dispositions concernant les compétences et les procédures en matière de règlements de circulation dans le seul article 5; à cette fin, des emprunts sont faits dans la loi communale modifiée du 13 décembre 1988;
2. en simplifiant la procédure en matière de règlements de circulation communaux, notamment par la suppression de la double approbation ministérielle et par la redéfinition du cas d'urgence, tel que repris actuellement dans la loi communale, en vue de l'adapter aux besoins spécifiques de la circulation routière; cette simplification se fait tant au bénéfice des instances de l'Etat qu'à celui des instances communales.

En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 5, le présent projet se base pour partie sur le texte d'un projet de loi qui est en cours de procédure au moment de la rédaction du présent commentaire.

Le présent projet de loi entend également redresser une erreur de numérotation à l'article 13 et mettre à jour des renvois à l'article 14.

2) Dans le contexte de la reprise à l'article 5 précité de certaines dispositions de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 en matière de réglementation, les articles 29 (qui concerne les règlements du conseil communal), 58 (règlements du collège des bourgmestre et échevins) et 82 (publication et entrée en vigueur des règlements communaux) de cette loi sont complétés par une disposition précisant que, par dérogation, les règlements de circulation communaux sont régis par ledit article 5.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

1. Modifications de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Ad article 1er. (article 5 de la loi du 14.2.55):

Remarque générale: L'article 5 est divisé en paragraphes intitulés (paragraphes 1er à 5) pour une meilleure structuration de l'article.

Paragraphe 1er:

Alinéa 1er:

p. m.

Alinéa 2, 1er tiret:

Le terme „route pour véhicules automoteurs“ remplace le terme „voies réservées à la circulation automobile“, celui-ci n'étant plus en usage. La mention „appelées encore grande voirie“ est supprimée; la définition du terme „grande voirie“ est en effet reprise à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (code de la route). C'est dans ce dernier texte qu'il est fait couramment usage de ce terme, alors qu'il n'est guère utilisé dans la présente loi. En conséquence, le présent projet n'a plus recours à ce terme.

2e tiret:

La mention „les tronçons de la voie publique qui font partie du réseau national de pistes cyclables“ remplace la mention „les pistes cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national des pistes cyclables“. D'une part, cette dernière mention est impropre dans la mesure où le réseau national de pistes cyclables comprend, outre les pistes cyclables au sens strict, des tronçons de voie publique réglementés comme circulation interdite – excepté cycles, voies cyclables sur une chaussée, etc.; d'autre part, la référence explicite à ladite loi n'est pas nécessaire dès lors que le terme utilisé de „réseau national de pistes cyclables“ est défini dans cette loi. La mention „appelés encore voirie normale“ est supprimée; la définition du terme „voirie normale“ est en effet reprise à l'article 2 du code de la route (voir commentaire du 1er tiret).

Alinéa 3:

Le terme „les autres voies publiques“ remplace le terme „les voies publiques dépendant des communes“; ce terme, plus général, permet en effet d'englober l'ensemble de la voirie visée sans aller dans le détail.

Paragraphe 2:

Remarque: Une partie du texte du paragraphe 2, qui sert de base au présent projet, provient d'un projet de loi qui est en cours de procédure au moment de la rédaction du présent commentaire.

Alinéa 1er:

La mention „Dans les conditions prévues par le présent article“ est supprimée car redondante avec la formulation même de ces conditions dans la suite de l'article.

1er tiret:

Les actuels 1er et 2e tirets (grande voirie et voirie normale de l'Etat) sont réunis en un seul 1er tiret (voirie de l'Etat), le contexte ne demandant pas de distinction entre les deux.

2e tiret:

Le terme „(règlements) pris“ remplace le terme „(règlements) édictés“ et le terme „(intérêt) limité“ remplace le terme „(intérêt) confiné“.

*Paragraphe 3:***1., alinéa 1er:**

La mention „Dans les limites et selon les distinctions faites au présent article,“ est supprimée car redondante avec la formulation même de ces limites et distinctions dans la suite du paragraphe. La mention „avec effet permanent ou temporaire“ remplace la mention „temporairement ou de façon permanente“ et aligne le libellé sur celui de la première phrase du paragraphe 2. La mention „sur la voirie de l’Etat“ remplace la mention „sur la voirie normale de l’Etat“. Le terme „voirie normale“ étant défini à l’article 2 de l’arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, précité, il n’en est pas fait usage ici. Dans le présent contexte, le terme „la voirie de l’Etat“ est équivalent au terme „la voirie normale de l’Etat“, la grande voirie étant exclue d’office.

Pour plus de cohérence, les dispositions concernant l’approbation ministérielle (alinéa 2 de l’actuel paragraphe 3.) sont transférées sous une forme adaptée au chiffre 3, alinéa 1er du présent paragraphe 3.

1., alinéa 2:

L’alinéa 2 est en premier lieu modifié en vue d’autoriser les communes, qui souhaitent le faire, à réserver sur la voie publique des emplacements de stationnement aux véhicules mis à la disposition de clients dans le cadre d’une activité d’autopartage (cf. 3e tiret). De tels systèmes sont d’ores et déjà en place dans certaines villes d’Europe. 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, chapitre IX (ajout d’un panneau additionnel ad hoc destiné à compléter le signal C,18, stationnement interdit).

1ère phrase: Le terme „autorités communales“ remplace le terme „communes“, afin d’harmoniser le libellé avec celui de l’alinéa 1er du même paragraphe. Le terme „usagers“ remplace le terme „usagers de la route“, car, au sens large, les piétons sont également visés.

2e phrase: La suite du texte se présente sous une forme remaniée par rapport au texte actuel en raison de l’ajout des véhicules d’autopartage (troisième tiret).

2e phrase, 2e tiret: Les deuxième et troisième phrases actuelles sont réunies en ce deuxième tiret. Pour simplifier le texte, la mention „sur certains emplacements signalés comme tels“ remplace tant la mention „de certains emplacements signalés comme tels“ que la mention „aux emplacements qui leurs sont spécialement réservés et qui sont signalés comme tels“ de l’actuelle troisième phrase.

2e phrase, 3e tiret: Comme indiqué ci-avant, le troisième tiret prend en compte le système de l’auto-partage. Comme cette mesure est susceptible de concourir au développement ordonné d’une agglomération, elle est conforme à la première phrase de l’alinéa.

2.: Les termes „autorités communales“ et „communes“ remplacent respectivement les termes „communes“ et „elles“, afin d’harmoniser le libellé (1ère et 2e phrases).

3.: Les chiffres 3. et 4. se présentent sous une forme remaniée en vue d’une plus grande cohérence du paragraphe 3.: le chiffre 3. traite des compétences du conseil communal, le chiffre 4. de celles du collègue échevinal.

3., alinéa 1er: 1ère phrase: Aux fins d’exhaustivité et de compréhension du texte, cet alinéa intègre, à l’instar de l’article 29 de la loi communale, la disposition de l’article 107 de la Constitution sur les compétences du Conseil communal en matière de réglementation.

2e phrase: Cette phrase reprend l’alinéa 2 de l’actuel paragraphe 3. (concernant l’obligation d’approbation ministérielle) du fait qu’il concerne la procédure réglementaire, les chiffres 1. et 2. du paragraphe 3. visant en gros les compétences attribuées aux communes. Sur proposition de Monsieur le Ministre de l’Intérieur et de l’Aménagement du Territoire (lettre réf. 26/08 du 11 novembre 2008), l’obligation de l’approbation des règlements de circulation communaux par le ministre ayant l’Intérieur dans ses attributions est supprimée, ceci afin de simplifier la procédure.

3., alinéa 2: Cet alinéa reprend sous une forme adaptée des dispositions de l’article 82 de la loi communale concernant la publication et l’entrée en vigueur des règlements du conseil communal.

L'intention du projet est de présenter les dispositions concernant les règlements de circulation du conseil communal dans un même texte de loi en vue d'une consultation plus aisée. Afin de garantir la cohérence de la loi communale, celle-ci est complétée par des renvois à la présente loi (voir ci-après le commentaire des modifications relatives à la loi communale).

1ère phrase: La mention „après leur approbation ministérielle“ est ajoutée pour plus de précision et dans l'optique des deuxième et troisième phrases qui précisent que la date de cette approbation doit être rendue publique. La mention „(par voie d'affiche) dans la commune“ est ajoutée ici pour plus de précision. L'obligation de la publication par voie électronique est introduite en sus de celle de l'affichage, par analogie à la publication des règlements grand-ducaux et ministériels publiés sur un site électronique du gouvernement (paragraphe 2).

2e phrase: Les modalités concernant l'affichage ne sont pas modifiées, à l'exception de la mention „le cas échéant (de son approbation par l'autorité supérieure)“ (article 82 de la loi communale), qui est supprimée; cette approbation est ici requise d'office.

3e phrase: La publication électronique comporte, en sus des informations requises dans le cas de l'affichage, l'intégralité du texte réglementaire (par analogie à la publication des règlements grand-ducaux ou ministériels).

4e phrase: La durée de publication est précisée pour les deux formes de publication, en vue d'une information adéquate du public.

5e phrase: Cette phrase est reprise de l'article 82 sous une forme adaptée. La mention „le début de (leur publication)“ est ajoutée pour plus de clarté.

6e phrase: Cette phrase est reprise de l'article 82 de la loi communale.

7e phrase: Cette phrase est reprise de l'article 82 sous une forme adaptée. La mention „(est envoyée) sans délai“ est ajoutée pour plus de clarté. La mention „par l'intermédiaire du commissaire de district au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions“ remplace la mention „au ministre de l'Intérieur et au commissaire de district“, qui est moins précise et ne correspond pas à la procédure souhaitée. La mention „et l'affiche“ est supprimée, l'affiche étant la publication.

8e phrase: Cette phrase est ajoutée afin de préciser la procédure applicable pour les règlements de la ville de Luxembourg, qui parviennent d'ores et déjà aux ministres sans l'intermédiaire du commissaire de district.

9e phrase: Cette phrase est reprise de l'article 82 (dernier alinéa) dans une forme adaptée; la mention „(publication) dans la commune“ est supprimée, car superflue. L'obligation de publication soit dans au moins deux quotidiens, soit dans un bulletin communal est supprimée dans le contexte de l'introduction de la publication électronique.

4.: Les dispositions concernant les compétences du collège échevinal sont remaniées quant à leur forme et quant à leur fond. Ces dispositions visent la définition du cas d'urgence et la procédure qui lui est rattachée. Elles sont empruntées, soit à la version actuelle du présent article 5, cinquième alinéa du paragraphe 3., soit aux articles 58 et 82 de la loi communale, avec des modifications qui sont spécifiées ci-après. Pour plus de transparence et de facilité de consultation, elles sont réunies au chiffre 4.

4., alinéa 1er, 1ère phrase: La mention „le collège ... fait les règlements“ remplace la mention „les règlements ... peuvent être édictés par le collège“. Cette mention adopte la formulation de l'article 107 de la Constitution qui précise que le conseil communal „fait les règlements communaux, sauf les cas d'urgence“. La mention „dans les formes et avec les effets prévus à l'article 58 de la loi communale“ est supprimée, suite à la reprise desdites dispositions au présent article.

2e phrase: L'article 5 définit dorénavant le cas d'urgence en matière de réglementation de la circulation sur la voie publique sans se référer à l'article 58 de la loi communale. La définition est modifiée,

tant par rapport à la ladite loi communale que par rapport au complément de définition de l'actuel article 5 concernant le terme „événement imprévu“ (paragraphe 3., alinéa 5). Le but de cette adaptation est de mieux faire correspondre la définition des cas d'urgence au contexte de la réglementation de la circulation sur la voie publique, qui n'est pas celui d'autres règlements communaux pris dans un cas d'urgence. La nouvelle définition s'adapte à ce contexte particulier tout en s'inspirant des définitions actuelles. Quant au fond, cette deuxième phrase reprend les éléments qui constituent l'actuelle définition.

3e phrase: Cette troisième phrase élargit la définition du cas d'urgence à une situation propre à la réglementation de la circulation sur la voie publique; elle sort de ce fait du cadre tel que fixé actuellement par la loi communale en matière d'urgence.

Si la Constitution dispose en son article 107, paragraphe (3) que „(Le conseil communal) fait les règlements communaux, sauf les cas d'urgence.“, elle ne définit pas pour autant la notion d'urgence, mais elle abandonne cette qualification à la loi. Ainsi, la loi communale qualifie en son article 58 l'urgence comme un état de fait pouvant entraîner des dangers ou des dommages pour les habitants s'il n'y est pas remédié dans les plus brefs délais par des mesures réglementaires adéquates. Il ne s'agit là toutefois que d'un aspect de la notion d'urgence; la loi peut en prévoir d'autres. Certaines mesures, comme celles décrites audit article 58, où il y a péril en la demeure, sont urgentes par elles-mêmes. D'autres sont urgentes parce que le temps qui s'écoule, si on respecte les procédures légales, aggrave ou risque d'aggraver l'atteinte à l'ordre public. Ceci est le cas dans certaines circonstances, lorsque le conseil communal devrait prendre un règlement de circulation pour appréhender une situation ou pour y remédier, mais qu'il n'est pas en mesure de le faire dans un temps raisonnable. Les délais liés aux prises de décision du conseil communal et à leur approbation par l'autorité supérieure sont en effet difficilement compatibles avec les exigences d'une bonne gestion de la circulation routière. Les nombreux imprévus qui affectent le bon déroulement de la circulation routière en particulier en ce qui concerne la signalisation à mettre en place à l'occasion des chantiers ou des manifestations culturelles, sportives ou autres, et la réglementation afférente appellent régulièrement une réponse réglementaire prompte et efficace, de nature à éviter des désordres, même s'il n'y a pas, à chaque fois, péril en la demeure.

Si l'échéance de ces événements peut être connue en temps voulu à l'avance, il n'en est souvent pas de même pour le détail des règles de circulation et de la signalisation à mettre en place à cette occasion. Pour diverses raisons, notamment d'organisation sur le terrain, ces détails peuvent n'être arrêtés soit qu'au dernier moment, soit que dans des délais trop courts pour une réglementation conforme aux dispositions. Les autorités communales se voient alors obligées de réglementer dans des délais qui ne permettent pas de saisir le conseil communal, a fortiori de disposer, dans cette procédure, de l'approbation ministérielle. Il importe donc d'autoriser le collège échevinal à réglementer dans ces cas avec effet immédiat, i.e. avec effet dès la publication du règlement en bonne et due forme. Cette troisième phrase tient compte de ces cas de figure comme relevant d'une urgence; elle s'inscrit par ailleurs dans la démarche de simplification de la procédure qui sous-tend le présent projet de modification.

Il ressort de ce qui précède que les manifestations culturelles, sportives ou autres sont intégrées par le présent projet dans le cas de l'urgence, sous réserve des conditions de délai, i.e. l'information tardive sur le détail de la réglementation. Ces événements sont actuellement couverts dans leur majorité par des règlements faits par le collège échevinal et dont l'effet n'excède pas 72h, sans que le cas d'urgence ne doit être invoqué. Cette prérogative du collège échevinal a été introduite par la loi du 6 juillet 2004 modifiant la présente loi (sixième alinéa de l'actuel paragraphe 3.). A la lumière de l'article 107 de la Constitution, paragraphe (3) précité, qui retient que les règlements ne relevant pas de l'urgence sont faits par le conseil communal et non par le collège échevinal, le présent projet prévoit de supprimer cette prérogative et d'intégrer les événements couverts par les règlements d'une durée inférieure à 72h dans le cas de l'urgence.

4., alinéa 2: L'obligation d'indiquer le ou les motifs ayant amené le collège échevinal à invoquer l'urgence est reprise de l'article 58 de la loi communale, qui toutefois ne prévoit cette obligation que dans le cadre de l'information à adresser au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions et au commissaire de district. Il est ajouté que le motif doit figurer au préambule du règlement, pour plus de précision. La mention „(pour lesquels) le cas d'urgence est invoqué“ remplace la mention „(pour les-

quels) ils ont cru devoir se dispenser de recourir au conseil communal“ de la loi communale. La deuxième phrase est reprise du même article 58.

4., alinéa 3, 1ère phrase: Les règlements d’urgence sont censés, sauf rare exception dûment motivée, couvrir des situations temporaires. Leur effet est en conséquent limité à trois mois, avec la possibilité d’une prorogation conformément à la deuxième phrase de l’alinéa.

2e phrase: Dans des cas dûment justifiés par les besoins de la situation sur la voie publique, le collège échevinal peut proroger l’effet d’un règlement d’urgence pour une période maximale unique de trois mois. L’obligation de confirmation d’un règlement d’urgence par le conseil communal dans sa prochaine séance, lorsque les mesures prises par le collège échevinal perdurent au-delà de la date de cette séance, est supprimée (cette obligation, prévue à l’article 58 de la loi communale, est mentionnée dans le texte actuel de l’article 5 aux alinéas 5 à 7 du paragraphe 3.); par voie de conséquence, l’obligation d’approbation ministérielle de ces délibérations de confirmation est également supprimée. La suppression de cette obligation vise à simplifier la procédure, tant pour les instances communales que pour les instances étatiques. Elle intervient dans le contexte de la limitation de la durée d’application des règlements d’urgence à respectivement trois et six mois, une telle limitation n’ayant pas existé jusqu’à présent. La pratique a par ailleurs montré que les ministres sont, dans la majorité des cas, saisis pour approbation après la fin d’application des mesures réglementaires d’urgence.

4., alinéa 4: Cet alinéa reprend des dispositions des articles 58 et 82 de la loi communale. Comme pour les règlements du conseil communal (cf. commentaire de l’alinéa 2, chiffre 3., paragraphe 3.), l’intention du projet est de présenter les dispositions concernant les règlements de circulation du collège échevinal dans un même texte de loi en vue d’une consultation plus aisée.

1ère phrase: Cette phrase est empruntée à l’article 58 de la loi communale dans une forme adaptée. Alors que l’obligation de communiquer la décision du collège sans délai au conseil communal est maintenue, l’obligation d’envoyer immédiatement une copie du règlement d’urgence au ministre ayant l’Intérieur dans ses attributions et au commissaire de district en précisant les motifs pour lesquels l’urgence est invoquée, est supprimée dans le but d’une simplification de la procédure.

2e phrase: Les règlements d’urgence – règlement initial ou de prorogation – sont d’ores et déjà dispensés de l’approbation ministérielle dès lors qu’ils ne font pas l’objet d’une confirmation par le conseil dans sa prochaine séance. L’obligation de confirmation par le conseil communal étant supprimée (cf. alinéa 3 ci-avant), la mention „en attendant que la délibération confirmative éventuelle ... soit approuvée ...“ est supprimée (dernière phrase de l’actuel alinéa 5, paragraphe 3).

3e phrase: Cette phrase reprend des dispositions de l’article 82 de la loi communale. La mention „après la décision par laquelle ils ont été établis“ est ajoutée pour plus de précision. La mention „(par voie d’affichage) dans la commune“ est ajoutée pour plus de précision. Comme pour les règlements du conseil communal, l’obligation de la publication par voie électronique est introduite en sus de celle de l’affichage.

4e phrase: Les modalités concernant l’affichage (article 82 de la loi communale) ne sont pas modifiées, à l’exception de la mention „le cas échéant de son approbation par l’autorité supérieure“ (article 82), qui est supprimé à la suite de la suppression de l’obligation de confirmation (cf. alinéa 3 ci-avant).

5e phrase: La publication électronique porte, en sus des informations requises dans le cas de l’affichage, sur l’intégralité du texte réglementaire.

6e phrase: Comme pour les règlements du conseil communal, cette phrase est reprise de l’article 82 dans une forme adaptée; la mention „(publication) dans la commune“ est supprimée, car superflue. L’obligation de publication soit dans au moins deux quotidiens, soit dans un bulletin communal est supprimée dans le contexte de l’introduction de la publication électronique.

6e phrase: La durée de publication est précisée pour les deux formes de publication, en vue d’une information adéquate du public.

7e phrase: L'entrée en vigueur est précisée de façon explicite, contrairement à l'alinéa 5 de l'actuel paragraphe 3. et à l'article 58 de la loi communale. Il s'agit d'une dérogation par rapport à l'article 82 de la loi communale, qui prévoit comme principe une entrée en vigueur trois jours après leur publication (sauf disposition contraire du règlement).

8e phrase: Cette phrase est reprise de l'article 82 de la loi communale.

9e phrase: Cette phrase est reprise de l'article 82 sous une forme adaptée. La mention „(est envoyée) sans délai“ est ajoutée pour plus de clarté. La mention „par l'intermédiaire du commissaire de district au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions“ remplace la mention „au ministre de l'Intérieur et au commissaire de district“, qui est moins précise et ne correspond pas à la procédure souhaitée. La mention „et l'affiche“ est supprimée, l'affiche étant la publication.

10e phrase: Cette phrase est ajoutée afin de préciser la procédure appliquée pour les règlements de la ville de Luxembourg, qui parviennent d'ores et déjà aux ministres sans l'intermédiaire du commissaire de district.

11e phrase: Comme pour les règlements du conseil communal, cette phrase est reprise de l'article 82 dans une forme adaptée; la mention „(publication) dans la commune“ est supprimée, car superflue. L'obligation de publication soit dans au moins deux quotidiens, soit dans un bulletin communal est supprimée dans le contexte de l'introduction de la publication électronique.

4., alinéa 5: Dans le contexte de la suppression de l'obligation d'approbation ministérielle pour certains règlements communaux (cf. alinéa 4), cet alinéa prévoit l'obligation pour une commune de communiquer la copie d'un règlement ou d'une délibération de prorogation au ministre ayant les Transports dans ses attributions ou au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, lorsque ceux-ci ou l'un d'eux en font la demande. Une telle démarche peut s'avérer nécessaire au cas où il serait constaté qu'une réglementation d'un collège échevinal serait contraire à des dispositions du Code de la route ou aux intérêts de la sécurité routière ou de la fluidité du trafic. Le ministre ayant entrepris cette démarche peut alors soit intervenir de façon informelle auprès de la commune en vue d'une mise en conformité, soit procéder à une suspension de l'exécution du règlement communal.

4., alinéa 6: Cet alinéa, qui concerne le cas d'un défaut de réglementation par les autorités communales, est repris de l'article 58 de la loi communale, avec un libellé adapté. La copie est à adresser au ministre ayant les Transports dans ses attributions, et non plus au ministre de l'Intérieur.

5., alinéa 1er: Ce paragraphe 5 remplace l'actuel dernier alinéa du paragraphe 3, qui vise la procédure de l'accord ministériel préalable introduite par la loi du 6 juillet 2004 précitée. Le terme „faits“ remplace le terme „édités“ aux fins d'harmonisation du libellé. Le terme „écrit“, qui inclut les écrits sous forme électronique, est ajouté pour plus de précision.

5., alinéa 2, 1ère et 2e phrases: Cet alinéa remplace les deuxième et troisième phrases de l'actuel dernier alinéa. La mention des règlements d'une durée inférieure à 72h (trois jours) est supprimée, suite à la suppression de ces règlements (cf. commentaire du chiffre 4, alinéa 1, troisième phrase). Il en est de même du renvoi à la procédure de confirmation, qui est également supprimée (cf. commentaire du chiffre 4, alinéa 3, deuxième phrase).

Actuellement, les règlements du collège échevinal applicables sur une route nationale ne sont pas soumis à l'obligation d'accord ministériel préalable pour une durée de trois jours dans le cas des règlements inférieurs à 72h et pour une durée pouvant aller jusqu'à moins de trois mois dans le cas des règlements d'urgence. Dans ce dernier cas, l'accord préalable n'est requis que lorsque le règlement d'urgence doit être confirmé par le conseil communal dans sa première séance suivant la décision du collège, i. e. lorsque la durée d'application du règlement d'urgence va au-delà de cette séance. Le conseil communal devant se réunir au moins une fois tous les trois mois, un règlement d'urgence peut donc être applicable sur une route N sans accord préalable pour une durée allant jusqu'à moins de trois mois. Le présent projet prévoit, d'une part, de raccourcir à cinq jours (120h) le délai imparti aux règlements d'urgence, dans la mesure où il n'est pas souhaitable qu'une mesure communale qui va à l'encontre des intérêts de la circulation sur la voie publique puisse perdurer. D'autre part, le projet

prévoit d'allonger le délai actuel de trois jours (72h) aux mêmes cinq jours, en vue de permettre aux communes de parer aux imprévus qui peuvent surgir dans la gestion des événements couverts par ces règlements, sans qu'il ne soit nécessaire pour elles de demander l'accord préalable. Lorsque la durée d'application est susceptible d'excéder cinq jours, la commune demande cet accord préalable dès qu'intervient la décision d'urgence du collège échevinal et elle devrait pouvoir en disposer endéans ces cinq jours. Les communes font donc face à une réduction de la durée d'application maximale de trois mois à cinq jours, l'instance de l'Etat gestionnaire des routes nationales, à un allongement de trois à cinq jours.

3e phrase: L'obligation pour le collège échevinal d'envoyer sans délai une copie du règlement au Service régional compétent de l'Administration des ponts et chaussées est introduite afin que cette administration, en tant que gestionnaire étatique des routes nationales, soit informée dans les conditions adéquates.

Paragraphe 4:

Le terme „réseau d'itinéraires de déviation“ remplace le terme „réseau d'itinéraires de rechange servant à dévier le trafic automobile“ aux fins d'harmonisation du libellé avec celui de l'article 107 du Code de la route concernant les signaux de déviation E,22a et E,22b.

Paragraphe 5:

Le texte de l'actuel paragraphe 5. traite de la signalisation aux et à l'approche des passages à niveau, parallèlement aux paragraphes 6. et 7. (alinéa 2) de l'article 111 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Ces textes présentent entre eux des incohérences en ce qui concerne les attributions ministérielles, la signalisation soumise à autorisation, les compétences en matière de pose des signaux ainsi que la répartition des frais y relatifs. Le présent projet de loi, ainsi qu'un projet de règlement grand-ducal modifiant parallèlement ledit article 111 entendent supprimer celles-ci. Le principe adopté est celui d'intégrer les dispositions concernant la répartition des frais dans la loi et celles en relation avec la pose et l'entretien des signaux dans l'arrêté grand-ducal.

L'obligation d'autorisation est supprimée, car inutile en termes de sécurité routière, les signaux à l'approche des passages à niveau étant placés par le gestionnaire même de la voirie respective qui a compétence pour la mise en place des autres signaux routiers. Le terme „voirie communale“ remplace le terme „voirie vicinale“; ceci redresse un oubli lors d'une modification antérieure de l'article 5.

Selon le principe susmentionné de répartition des dispositions, le chiffre 1. du présent paragraphe reprend l'actuel alinéa 1er du paragraphe 7. du susdit article 111, tout en incluant dans son libellé les deux renvois de ce paragraphe 7 aux paragraphes 2, alinéa 2 et 4, alinéa 3 de l'article 111.

Ad article 2. (article 13 de la loi du 14.2.55):

La renumérotation du paragraphe 2bis est faite suite à la suppression du paragraphe 2. par la loi du 5 juin 2009; celle des paragraphes 10 à 14 suite à la suppression du paragraphe 9. par la loi du 18 septembre 2007.

Ad article 3. (article 14 de la loi du 14.2.55):

La numérotation des articles du Code pénal, auxquels il est renvoyé, est mise à jour.

2. Modifications de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

Ad articles 4. à 6. (articles 29, 58 et 82 de la loi du 13.12.88):

Dans le contexte du transfert des dispositions visant la réglementation routière à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les articles 29, 58 et 82 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 sont complétés par une disposition qui précise que, par dérogation, les règlements de circulation communaux sont régis par ledit article 5.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi a pour objet principal de 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 de simplifier la procédure prévue par ledit article en matière de règlements de circulation communaux.

Le projet de loi n'a pas d'incidences sur le budget de l'Etat.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6517/01

N° 6517¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI**modifiant**

- 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation sur toutes les voies publiques,**
- 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988**

* * *

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

(20.12.2012)

Le projet de loi sous avis a, dans un souci de simplification administrative, pour objet de modifier les dispositions relatives aux compétences et procédures au niveau communal des règlements de circulation. Le présent projet de loi reformule ainsi l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et adapte la loi communale modifiée du 13 décembre 1988, en ce qui concerne leurs dispositions relatives aux règlements de circulation communaux (ci-après dénommées respectivement la „Loi de 1955“ et la „Loi communale“).

Le projet de règlement grand-ducal sous avis, qui trouve sa base légale dans la Loi de 1955, vise à conformer l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques aux nouvelles dispositions prises par le projet de loi sous avis (ci-après dénommé „l'Arrêté grand-ducal“).

Outre une modernisation textuelle du libellé de l'article 5 de la Loi de 1955, le projet de loi (i) permet dorénavant aux entités communales de réserver des emplacements de stationnement aux véhicules utilisés en „autopartage“, (ii) abroge l'obligation de l'approbation des règlements de circulation communaux par le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions¹, (iii) simplifie la procédure d'adoption des règlements de circulation communaux en cas d'urgence, et (iv) clarifie les compétences quant à la pose, l'entretien et les frais relatifs à la signalisation. Les dispositions de la loi communale sont adaptées et renvoient dorénavant à l'article 5 modifié.

La Chambre de Commerce, saluant la volonté de simplification administrative des auteurs des projets de loi et de règlement grand-ducal sous avis, n'a pas de remarques particulières à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs des présents projets de loi et de règlement grand-ducal.

*

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.

¹ Les règlements de circulation communaux restent soumis à l'approbation du ministre ayant les Transports dans ses attributions.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6517/02

N° 6517²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

modifiant

- 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation sur toutes les voies publiques,
- 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(11.4.2013)

Par sa lettre du 28 novembre 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.

*

OBSERVATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de modifier l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques afin de réorganiser les dispositions concernant les règlements de circulation communaux.

Le projet de loi sous avis modifie en conséquence la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 afin d'y préciser que les dispositions relatives aux règlements de circulation seront régies par la loi modifiée du 14 février 1955 susmentionnée.

Les nouvelles dispositions proposées visent en particulier à simplifier et à mieux adapter aux besoins spécifiques de la circulation routière les compétences et procédures en matière de règlements de circulation communaux.

La Chambre des Métiers relève les modifications suivantes:

- la possibilité est donnée aux communes de pouvoir réserver sur la voie publique des emplacements de stationnement aux véhicules mis à la disposition de clients dans le cadre d'une activité d'autopartage;
- la définition des cas d'urgence est adaptée aux impératifs de la réglementation de la circulation sur la voie publique, afin notamment d'élargir la notion d'urgence aux exigences de la circulation routière, tels que les chantiers, manifestations culturelles ou sportives notamment;
- les règlements d'urgence ont un effet limité à trois mois, pouvant être prorogé par le collège des bourgmestre et échevins pour une durée maximale unique de trois mois, et l'obligation de confirmation par le conseil communal est ici supprimée;
- un délai unifié de cinq jours est désormais prévu, que ce soit pour la durée des règlements d'urgence pouvant être pris par le collège échevinal sur une route nationale ou pour la dispense de l'accord ministériel préalable.

Les dispositions concernant la répartition des frais entre l'Etat et les communes en matière de signalisation des passages à niveau sont par ailleurs réorganisées afin de plus de cohérence.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre des Métiers marque son accord avec le projet de loi sous avis.

Luxembourg, le 11 avril 2013

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur Général,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

6517/03

N° 6517³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(30.4.2013)

Par dépêche du 30 novembre 2012, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

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

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers ont été communiqués au Conseil d'Etat par dépêches respectivement du 16 janvier 2013 et du 23 avril 2013.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi a, selon l'exposé des motifs, pour objet la simplification des dispositions légales en matière de circulation routière. A ces fins, il est prévu, d'une part, de regrouper à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques toutes les dispositions légales relatives aux compétences et procédures applicables en matière de circulation routière tout en dérogeant à maints égards au régime légal de droit commun que la loi communale du 13 décembre 1988 prévoit en matière d'adoption des règlements communaux. D'autre part, les auteurs du projet de loi entendent abandonner le principe de la double approbation des règlements communaux par les ministres en charge des ressorts de l'Intérieur et des Transports au bénéfice d'une compétence unique à assumer par le seul membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions.

Ainsi, le ministre en charge de l'Intérieur serait, à sa propre demande selon l'exposé des motifs, écarté de l'approbation des règlements de circulation édictés par les communes.

La lecture des modifications projetées montre pourtant que les changements, qui sont pour partie paraphrasés plutôt que motivés dans le commentaire des articles, s'étendent à nombre d'autres aspects complémentaires.

Le Conseil d'Etat tient en particulier à mettre en exergue la volonté des auteurs de créer, à côté du pouvoir réglementaire communal réservé au conseil communal, un pouvoir réglementaire propre du collège des bourgmestre et échevins qui dépasse le cadre de l'article 107, paragraphe 3 de la Constitution.

De façon générale, le projet de loi laisse l'impression de vouloir créer un régime légal à part pour les règlements pris par les communes dans le domaine de la circulation routière et pour la tutelle administrative qui s'y greffe. Comme il le soulignera plus particulièrement dans le cadre de son examen des articles 4, 5 et 6 du projet, le Conseil d'Etat estime que cette approche met en cause la cohérence du cadre légal relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire des communes, ce qui nuit à la sécurité juridique.

Quant à la forme, l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955 est censé, selon les auteurs, faire l'objet d'une refonte intégrale, même si les modifications projetées se limitent à une myriade de changements ponctuels. Le Conseil d'Etat aurait dans ces conditions apprécié si le projet de loi avait été accompagné, en vue d'en faciliter la lecture, d'un texte coordonné mettant en exergue les changements prévus.

Quant à la structure du nouvel article 5, les auteurs persistent dans une approche également appliquée dans le passé pour la subdivision d'autres articles de la loi de 1955 qui consiste à subdiviser un article en paragraphes, eux-mêmes subdivisés en chiffres comportant à leur tour un ou plusieurs alinéas. Le Conseil d'Etat rappelle qu'en vertu des règles de la légistique formelle cette forme de subdivision n'est pas admise. En effet, „la structure de l'article doit être la plus simple possible, [et il] convient ... d'éviter de donner aux articles une structure trop complexe ...“. „La subdivision de l'article se fait en alinéas, voire en paragraphes“. „L'alinéa ne peut pas être introduit par un signe distinctif, c'est-à-dire par une lettre ou un numéro“. „Les alinéas peuvent à leur tour être groupés en paragraphes au sein d'un même article“. „Le paragraphe se distingue par un chiffre cardinal arabe, placé entre parenthèses“.¹ Il échet de subdiviser la nouvelle version de l'article 5 à modifier conformément aux exigences précitées de la légistique formelle.

Le Conseil d'Etat invite le Gouvernement à mettre à profit un prochain projet de loi ayant pour objet de modifier la loi du 14 février 1955 pour en revoir l'ensemble de la structure et de la numérotation dans l'optique préconisée ci-avant.

Sans préjudice des développements repris dans le cadre de l'examen des articles 4, 5 et 6 du projet de loi, le Conseil d'Etat tient enfin à rappeler que, de façon générale, il y a lieu d'omettre la subdivision du projet de loi en deux points traitant respectivement des modifications de la loi de 1955 et de la loi communale. Etant donné que le projet de loi vise principalement la modification de la loi de 1955, les articles 1er à 3 sont à maintenir dans leur consistance proposée. Quant au point 2, avec les articles 4, 5 et 6, il convient d'en faire un seul article traitant des modifications projetées de la loi communale en autant de paragraphes que de modifications.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

Le Conseil d'Etat constate que dans les deux documents parlementaires parus à ce jour au sujet du dossier n° 6517, les termes „[réglementation] *de la circulation*“ ont été omis par inadvertance.

Préambule

Le Conseil d'Etat rappelle une nouvelle fois que le préambule d'une loi qui se limite à en évoquer le fondement procédural 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. Le document parlementaire n° 6517 tient d'ailleurs déjà compte de cette observation.

Article 1er

Nonobstant son observation quant à la manière correcte de subdiviser l'article sous examen, le Conseil d'Etat suivra la structure proposée par les auteurs pour formuler ses observations.

Paragraphe 1er

La modification apportée au texte du premier tiret de l'alinéa 2 du paragraphe 1er de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955 ne donne pas lieu à observation, sauf pour le Conseil d'Etat de renvoyer à ses observations ci-après à l'endroit du paragraphe 4.

¹ Cf. Marc Besch, *Traité de légistique formelle*, 2005, points (82), (85), (87), (88) et (89), pp. 44 et 45.

Quant au nouveau texte proposé pour le deuxième tiret de ce même alinéa, le renvoi aux „tronçons de la voie publique qui font partie du réseau national de pistes cyclables“ n'est pas sans donner lieu à des difficultés d'interprétation et d'application. Il en est de même de la définition de la voirie communale comme synonyme des voies publiques autres que celles explicitement énumérées comme faisant partie de la voirie de l'Etat.

Normalement, la législation routière s'applique à la circulation sur les voies publiques et les voies et places ouvertes au public et non à celles qui ne sont pas accessibles à la circulation publique, sans par ailleurs distinguer selon que le statut de la voie considérée relève du domaine public ou privé ou de la propriété privée. Dans ces conditions, le caractère accessible et carrossable de l'infrastructure considérée est à lui seul déterminant pour rendre applicables les dispositions de la législation routière. En reformulant dans le cadre de la loi du 6 juillet 2004 le contenu de l'article 5 sous examen, le législateur a complété cette approche en distinguant les parties de la voirie publique selon que la responsabilité du point de vue construction et entretien est assumée par l'Etat ou par les communes en vue d'aligner les compétences réglementaires aux responsabilités infrastructurelles. La terminologie préconisée par les auteurs ne respecte pas les principes rappelés.

Les voies publiques faisant partie du réseau national des pistes cyclables peuvent en vertu de l'article 2 de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables avoir pour assise le domaine public de l'Etat, mais comporter également des tronçons relevant de la voirie communale. Quelles sont en définitive les règles gouvernant la responsabilité de l'entretien et la compétence de la réglementation et de la signalisation dans l'hypothèse où un tronçon d'une piste cyclable relevant du réseau national est constitué par un chemin qui fait partie de la voirie communale et qui autorise la circulation d'autres usagers de la route? Aux yeux du Conseil d'Etat, il semble de mise de clarifier avec la netteté requise cette question du partage des compétences et responsabilités dans le cadre des dispositions formelles de la loi en projet pour éviter des problèmes d'interprétation lors de l'application.

Si, par ailleurs, l'article 1er de la loi de 1955 fait la distinction entre „voies et places non ouvertes au public“ (cf. alinéa 2), pareille distinction fait défaut en relation avec les „voies publiques“ et les „voies ouvertes à la circulation publique“ au sens strict des termes. Des parkings d'accueil servant dans le cadre de l'organisation des transports publics que l'Etat a aménagés à divers endroits du territoire national et en particulier le long des frontières relèveraient-ils de la compétence et de la responsabilité des communes au titre des „autres voies publiques“, par opposition aux éléments énumérés explicitement parmi les infrastructures routières constituant la voirie de l'Etat? Une clarification du texte paraît également de mise à cet égard.

Paragraphe 2

Le Conseil d'Etat note tout d'abord que, nonobstant son caractère sibyllin, le commentaire joint par les auteurs semble viser la loi du 16 décembre 2012 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (cf. Mém. A n° 287 du 31 décembre 2012), lorsqu'il est question „d'un projet de loi qui est en cours de procédure au moment de la rédaction du présent commentaire“.

Les modifications qui concernent l'alinéa 1er ne donnent pas lieu à observation.

Quant aux alinéas 2 à 5, le Conseil d'Etat recommande de ne pas s'écarter du texte voté en décembre 2012 par la Chambre des députés et d'en reprendre littéralement le contenu et la subdivision en trois alinéas.

Paragraphe 3

Le paragraphe sous examen comporte un changement de paradigme en matière de portée et d'exercice du pouvoir réglementaire communal dans le domaine de la circulation routière.

Le Conseil d'Etat croit comprendre que la motivation qui a guidé les auteurs est dictée par des considérations pratiques conditionnées par l'expérience administrative du dossier. Tout en appréciant à leur juste valeur les arguments mis en avant, le Conseil d'Etat se doit de rappeler néanmoins que la portée du pouvoir réglementaire communal et son exercice sont clairement délimités par l'article 107 de la Constitution et que, plutôt que de prévoir pour chaque domaine sectoriel de l'exercice de cette compétence des règles particulières, il échet dans l'intérêt de la cohérence du système institutionnel d'appliquer toujours les mêmes règles aux mêmes concepts juridiques. Si, en effet, une législation à

la carte était justifiée pour les règlements de circulation, pareille opportunité pourrait également être invoquée pour d'autres domaines, telle par exemple la réglementation en matière d'aménagement communal et des bâtisses, en matière de gestion de l'eau, en matière de protection de la nature ou encore en matière d'organisation de l'enseignement fondamental. S'y ajoute que la tutelle étatique en matière de circulation routière communale serait scindée, le volet de la réglementation routière étant traité par le ministre en charge des Transports et le volet des taxes, notamment de stationnement et de parcage, revenant au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions.

Le Conseil d'Etat déconseille dès lors fortement de se départir de l'approche actuelle qui, sauf l'intervention du ministre responsable du ressort des Transports dans la tutelle étatique, est alignée sur les règles de droit commun reprises dans la loi communale.

L'article 107 de la Constitution attribue le pouvoir réglementaire communal au conseil communal „sauf les cas d'urgence“.

Les exceptions à la compétence de droit commun du conseil communal qui sont dictées par l'urgence sont d'interprétation stricte et doivent pour le reste omettre de vider la compétence de droit commun de son essence, tout en respectant le principe de la proportionnalité par rapport au but poursuivi. Plus particulièrement, il ne saurait pas être question d'attribution au collège échevinal de pans entiers de la compétence réglementaire communale pour des raisons de convenance pratique, par exemple, pour éviter au collège de devoir avoir une vue anticipative des événements ayant lieu sur le territoire communal et de soumettre dans les délais utiles à l'approbation du conseil communal les dossiers relevant de la compétence de celui-ci.

Du moment que le droit commun, tel qu'il résulte de la loi communale, retient l'obligation de faire approuver lors de la première séance du conseil communal les règlements que le collège échevinal a pris par la voie de l'urgence, la cohérence du cadre légal organisant les relations entre le conseil communal et le collège échevinal s'oppose à des dérogations dans une matière spéciale, surtout que les arguments avancés par les auteurs du projet de loi sous avis pourraient tout aussi bien s'appliquer dans d'autres domaines réglementaires réservés au pouvoir local chaque fois que l'urgence pourra être évoquée.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de copier des éléments de la loi communale qui, de toute évidence, est d'application pour les règlements communaux en matière de circulation routière sans besoin d'en reprendre le libellé.

Le Conseil d'Etat se demande encore si la compétence du commissaire de district pour suppléer la carence réglementaire des communes ne fait pas pour partie double emploi avec la compétence attribuée à des règlements grand-ducaux voire des règlements ministériels en vertu du paragraphe 2.

Il estime indiqué de clarifier la démarcation entre ces deux formes de suppléance du pouvoir réglementaire communal.

Le texte du point 1 du paragraphe 3 sous examen ne donne pas lieu à observation sauf pour le Conseil d'Etat de rappeler que la compétence réglementaire concernant les parkings qui font partie du domaine public de l'Etat n'est pas réglée avec la précision indiquée.

Il propose encore de supprimer le mot „ainsi“ figurant en début de la deuxième phrase de l'alinéa 2.

Enfin, quant au troisième tiret de cette phrase, 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 bistrot.

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.

Le point 2 ne donne pas lieu à observation.

Quant au point 3, il n'est pas de mise de créer dans un texte de loi une redondance par rapport à la Constitution. En effet, il faut éviter qu'il y ait erreur sur la nature normative de la disposition. Aussi la première phrase du point 3 est-elle à supprimer.

Dans l'intérêt de la sécurité juridique et du maintien de la cohérence en matière de compétences et de procédures affectant le pouvoir réglementaire communal, le Conseil d'Etat déconseille pour le surplus fermement d'écarter en la matière le ministre en charge de l'Intérieur de la tutelle étatique, en confiant au seul ministre responsable du ressort des Transports la compétence d'approuver les règlements communaux en matière de circulation routière.

Le dernier alinéa du point 3 du paragraphe 3 reprend sous forme amendée les dispositions de l'article 82 de la loi communale en vue de leur application particulière à la publication des règlements communaux de circulation. Par ailleurs, le texte proposé omet plusieurs des références à cette publication telles que prévues par le dernier alinéa de l'article 82 précité tout en ajoutant l'obligation d'une publication par voie électronique sans prévoir les modalités pour ce faire, à l'instar de ce qui est prévu pour les règlements de circulation temporaires édictés en vertu de la loi précitée du 26 décembre 2012.

Le Conseil d'Etat insiste une nouvelle fois sur la nécessité d'une approche cohérente en matière de réglementation communale. Il saluerait une initiative législative qui préciserait les formes de l'affichage dont question à l'article 1er de l'article 82 de la loi communale tout comme il estime opportun de créer les conditions légales de compléter, voire de remplacer cet affichage par une publication des textes réglementaires communaux sur un site électronique. Or, ces innovations devraient être conçues pour l'ensemble des règlements communaux et préciser les conditions et modalités pour organiser la publication par voie électronique. L'approche préconisée dans le projet de loi sous avis se heurte par contre au principe de la sécurité juridique en prévoyant des formes de publication différentes selon la matière traitée par les règlements à publier. Par ailleurs, en omettant de préciser les formes de la publication électronique, le texte ne respecte pas les exigences de l'article 112 de la Constitution. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au dernier alinéa du point 3 de l'article 5, paragraphe 3 de la loi de 1955 à modifier.

Le point 4 du paragraphe 3 sous examen ne trouve pas non plus l'accord du Conseil d'Etat.

Comme relevé ci-avant, le conseil communal détient la compétence réglementaire de la commune en vertu de l'article 107 de la Constitution „sauf les cas d'urgence“. S'il appartient au législateur, comme prévu à l'article 58 de la loi communale ou à l'alinéa 5 du point 3 de l'article 5 actuel de la loi du 14 février 1955, de préciser et de détailler la notion de l'urgence, il n'est par contre pas autorisé à définir la portée d'une notion constitutionnelle au risque de limiter les compétences conférées par la Constitution à des institutions publiques et de limiter de la façon le champ d'application de concepts qu'elle prévoit, en méconnaissance de son article 113. Or, c'est précisément ce que fait la loi en projet en prévoyant une définition limitative de l'urgence. Le Conseil d'Etat demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, de s'en tenir aux formules légales actuelles servant à préciser certaines des circonstances où peut jouer l'urgence en vue de prendre des règlements communaux.

Dans la mesure où le préambule d'un texte légal ou réglementaire n'a pas de portée normative, le Conseil d'Etat recommande de s'en tenir à la démarche communément appliquée et de renoncer à légiférer sur un élément particulier du préambule d'un type particulier d'acte normatif.

Il n'estime pas non plus indiqué de s'écarter pour les règlements communaux de circulation pris par la voie de l'urgence de la règle usuelle qui consiste à faire confirmer ces règlements lors de la première séance du conseil communal. La procédure retenue notamment à l'alinéa 3 de l'article 58 de la loi communale documente en effet le caractère exceptionnel de l'intervention du collège échevinal en permettant au conseil communal de recouvrer le plein exercice de ses compétences dès sa première séance après la décision du collège échevinal. Si la Chambre des députés entendait reprendre l'approche du projet gouvernemental, il faudrait au moins que la solution à retenir s'applique de façon identique pour l'ensemble des règlements édictés par la voie de l'urgence sur base de l'article 58 de la loi communale.

Quant à la publication des règlements pris par la voie de l'urgence, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations relatives aux formes proposées par les auteurs du projet de loi en vue de la publication

des règlements du conseil communal. Ces observations valent *mutatis mutandis* aussi pour les dispositions sous examen.

Quant à l'avant-dernier alinéa du point 4, le Conseil d'Etat rappelle que les fonctions de contrôle que les auteurs du projet de loi entendent conférer à l'un des membres du Gouvernement ayant respectivement les Transports ou les Travaux publics dans ses attributions sont d'ores et déjà réglées dans la loi communale et plus particulièrement dans ses articles 103 (annulation des actes communaux par arrêté grand-ducal), 104 (suspension de ces actes par le ministre de l'Intérieur) et 114 (attributions du commissaire de district en matière de surveillance communale). De l'avis du Conseil d'Etat, il échet de ne pas se départir de règles générales qui ont l'avantage de s'appliquer à l'ensemble des actes réglementaires posés par les communes et qui ont fait leurs preuves sous l'effet d'une application plusieurs fois décennale. Le maintien des dispositions légales précitées dans l'hypothèse de règlements communaux de circulation édictés par le conseil communal, face à l'introduction d'une surveillance faisant intervenir des instances étatiques particulières ainsi que des errements procéduraux spécifiques dans le cas des règlements d'urgence et des „délibérations de prorogation“, ne serait par ailleurs pas logique. Le Conseil d'Etat demande dès lors de faire abstraction de l'alinéa sous examen.

Comme la compétence du commissaire de district pour suppléer la carence du collègue échevinal, lorsque dans une situation d'urgence celui-ci omet de prendre les initiatives requises, est réglée à suffisance de droit à l'article 58 de la loi communale, il est tout à fait superfétatoire d'introduire dans la loi précitée du 14 février 1955 la redondance telle que proposée au dernier alinéa du point 4 sous examen. Le Conseil d'Etat demande d'en faire abstraction.

L'alinéa 1er du point 5 reprend le contenu de l'alinéa 7 du point 3 de l'article 5 actuel de la loi de 1955, quitte à en modifier de façon ponctuelle la rédaction. Dans la mesure où les auteurs ont proposé eux-mêmes d'harmoniser la rédaction en optant de façon générale pour l'expression „prendre un règlement“ (cf. article 1er, paragraphe 2, alinéa 1er, 2e tiret), le Conseil d'Etat propose de se tenir également à cette ligne dans le contexte du point sous examen en disposant que „Les règlements de circulation communaux ... ne peuvent être pris ...“.

Quant à l'alinéa 2 du point 5, l'obligation d'avertir les services compétents de l'Administration des ponts et chaussées lorsqu'une commune est amenée à réglementer la circulation sur un tronçon de route nationale trouve l'accord du Conseil d'Etat. Il propose cependant d'écrire „service régional“ avec une lettre initiale minuscule. Il a par contre des problèmes à concevoir le bien-fondé de la deuxième phrase de l'alinéa. Si les règlements du collège échevinal dont la durée n'excède pas 5 jours (en remplacement de la durée actuelle de 72 heures) sont dispensés des accords ministériels préalables dont question à l'alinéa précédent, il coule de source que l'exigence de ces accords vaut pour les règlements censés produire leurs effets pendant une durée plus longue, sans qu'il y ait besoin d'une disposition formelle pour rappeler cette obligation. Il y a lieu à suppression de cette deuxième phrase.

Paragraphe 4

Le paragraphe sous examen reprend les dispositions du point 4 de l'actuel article 5.

Le Conseil d'Etat signale que les auteurs du projet de loi ont retenu de supprimer dans le texte censé faire l'objet du paragraphe 1er de la nouvelle mouture de l'article 5 la subdivision en „grande voirie“ et „voirie normale“ de la voirie de l'Etat au motif que la notion de „grande voirie“ ne serait guère utilisée dans la loi. Dans la mesure où les termes de la „grande voirie“ ne seront plus définis en début d'article, il y aura lieu de les remplacer dans le contexte sous examen par „faisant partie des autoroutes ou des routes pour véhicules automoteurs“.

Paragraphe 5

Ce paragraphe comporte les dispositions relatives à la prise en charge des frais de mise en place et d'entretien de la signalisation routière. Pour les compétences relatives à la mise en place et l'entretien des signaux, les auteurs renvoient par contre à un règlement grand-ducal.

De l'avis du Conseil d'Etat, compétence et financement relatifs à la pose et à la conservation de la signalisation routière s'avèrent être les deux faces de la même médaille. Aussi préconise-t-il de traiter l'intégralité de la matière à l'article sous examen, tout en simplifiant la délimitation des compétences et en liant la question du financement à celle de la compétence. Il échet encore d'harmoniser la terminologie employée en visant la pose des signaux et leur entretien.

Dans ces conditions, les dispositions du paragraphe 5 pourraient se lire comme suit:

„(5) Les signaux routiers sont posés et entretenus sur la voirie de l'Etat par l'Administration des ponts et chaussées. L'Etat assume les frais de la pose et de l'entretien de ces signaux. L'Administration des ponts et chaussées pose et entretient également les signaux indiquant les règles de priorité à l'extérieur des agglomérations entre une voie publique relevant de la voirie de l'Etat et la voirie communale. Les frais afférents sont à charge de l'Etat.

Toutefois, si les signaux sont posés sur la voirie de l'Etat à l'intérieur d'une agglomération en application d'un règlement pris par la commune territorialement compétente, la pose et l'entretien de ces signaux sont assurés par les autorités communales compétentes qui en assument les frais. Il en est de même des signaux posés sur la voirie communale.

Les signaux routiers relatifs aux passages à niveau sont posés et entretenus par les CFL et les frais afférents sont à charge du Fonds du rail.“

Article 2

Les modifications prévues sous cet article ont pour but de redresser des erreurs dans la numérotation des points (et non des paragraphes) de l'article 13 de la loi précitée du 14 novembre 1955.

Elles ne donnent pas lieu à observation quant au fond.

En ce qui concerne la forme, il faut écrire „loi précitée du 14 février 1955“ et „point“ ou „points“ au lieu de „paragraphe“ et „paragraphes“.

Article 3

Le fond de la modification ne donne pas lieu à observation. Par référence à son observation relative à l'article 2, le Conseil d'Etat propose cependant d'écrire „loi précitée du 14 février 1955“.

Articles 4, 5 et 6

Lors de l'examen de l'article 1er, le Conseil d'Etat a fait part de ses réticences de créer à côté du régime de droit commun de la loi communale de 1988, qui régit la compétence réglementaire communale et la tutelle en matière de règlements communaux et qui est inscrit dans la loi communale de 1988, un régime légal particulier pour régler les mêmes questions en relation avec les règlements communaux de circulation.

Dans l'intérêt de la transparence et de la compréhension des concepts légaux, il échet en effet d'harmoniser autant que faire se peut les compétences et les procédures, y compris les errements relatifs à l'éventuelle approbation des actes posés. La sécurité juridique est à ce prix.

Or, la démarche des auteurs du projet de loi reflète un esprit diamétralement opposé au souci du Conseil d'Etat. Aussi ce dernier s'est-il prononcé contre la mise en place d'un régime légal dérogatoire dans le domaine particulier de la réglementation routière, surtout que les nombreuses autres matières spéciales tombant sous la compétence réglementaire des communes continuent à se référer au régime légal de droit commun.

Dans la mesure où la Chambre des députés sera d'accord de suivre le Conseil d'Etat dans l'optique rappelée ci-avant, les modifications prévues sous les articles 4, 5 et 6 du projet de loi deviendront superfétatoires.

En attendant, le Conseil d'Etat se dispense de l'examen du contenu de ces articles.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 30 avril 2013.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6517/04

N° 6517⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

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

* * *

**AVIS DU SYNDICAT DES VILLES ET COMMUNES
LUXEMBOURGEOISES (S.Y.V.I.C.O.L.)**

(9.4.2014)

Le SYVICOL se félicite tout d'abord que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures lui ait transmis le projet de loi susvisé pour avis, dans la mesure où il plaide de longue date pour une consultation systématique du secteur communal à l'occasion de changements législatifs ou réglementaires susceptibles d'affecter les communes ou leurs entités.

Concernant le contenu du projet de loi, le texte introduit plusieurs innovations majeures qui abondent dans le sens d'une simplification administrative appelée de ses vœux par le SYVICOL, et qui méritent partant d'être signalées:

- suppression de la double approbation ministérielle des règlements de circulation, et remplacement par la seule approbation du ministre ayant le Transport dans ses attributions;
- dispense de la confirmation par le conseil communal pour les règlements d'urgence temporaire pris par le collège échevinal en matière de circulation, au profit d'une simple communication à ce dernier.

Le SYVICOL estime qu'il s'agit d'une évolution favorable – basée sur l'expérience pratique des textes en vigueur – vers une accélération des procédures administratives, qui requièrent à l'heure actuelle l'intervention de trop nombreux acteurs et empêchent ainsi les communes d'agir dans des délais raisonnables.

Toutefois, le SYVICOL regrette que sur certains points, le texte manque de précision et de clarté, notamment s'agissant des modalités de la publication par voie électronique des règlements communaux de circulation, de la définition de la voirie étatique, ou encore du contrôle exercé par les autorités hiérarchiques des communes sur leurs délibérations. Il constate également que les auteurs du projet de loi n'ont pas su saisir l'opportunité de simplifier certaines dispositions légales existantes, concernant la répartition des compétences relatives à la mise en place et l'entretien des signaux routiers, intensifiant par là-même l'imbroglio autour de l'imputation des frais de mise en place et d'entretien de ces signaux.

En outre, le SYVICOL déplore l'introduction de certaines dispositions dans le projet de loi qui vont à l'encontre des intérêts des usagers de la route et de manière plus générale des habitants, ce qui est le cas de la nécessité d'obtenir un accord ministériel préalable pour les règlements d'urgence pris par le collège des bourgmestre et échevins applicables pour une durée supérieure à 5 jours et sur la voirie de l'Etat à l'intérieur d'une agglomération. Le SYVICOL plaide pour le maintien de la catégorie des règlements temporaires de la circulation pris par le collège échevinal d'une durée de moins de 72 heures – sans qu'il y ait besoin d'invoquer l'urgence.

Finalement, le SYVICOL observe avec circonspection la tendance visant à encadrer plus strictement les compétences communales, quitte à restreindre les possibilités d'action par exemple en matière de promotion des modes alternatifs de mobilité (article 5 § 1), de la définition des cas d'urgence (article 5 § 3 point 4) ou encore de la limitation dans le temps de l'effet des règlements d'urgence pris

par le collège échevinal à 3 mois (article 5 § 3, point 4, alinéa 3). Le SYVICOL rappelle de ce point de vue que les communes doivent en tout état de cause se conformer aux dispositions du Code de la route – alors qu’à défaut elles engagent leur responsabilité délictuelle en cas de dommage –, de sorte qu’il n’y a aucune raison objective de douter de leur capacité à apprécier les mesures adéquates à prendre pour faire face aux diverses situations susceptibles de se présenter sur leur territoire.

Article 5 § 1

Cet article du projet de loi modifie sensiblement la définition actuelle de la voirie étatique/voirie communale. Pour ce qui est de la voirie étatique, les auteurs du projet de loi proposent de remplacer l’expression actuellement utilisée dans la loi modifiée du 14 février 1955 à savoir „les pistes cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 6 juillet 1999 portant création d’un réseau national des pistes cyclables“ par „les tronçons de la voie publique qui font partie du réseau national de pistes cyclables“. Le SYVICOL fait à ce sujet sienne les interrogations exprimées par le Conseil d’Etat quant aux règles s’appliquant à la circulation sur une piste cyclable relevant du réseau national, mais étant partie intégrante de la voirie communale. Il s’y ajoute que le projet de loi n° 6600 relatif au réseau national de pistes cyclables et à la promotion de la mobilité douce et abrogeant la loi du 6 juillet 1999 portant création d’un réseau national de pistes cyclables actuellement pendant devant la Chambre des députés, modifie la définition des pistes cyclables dans son article 2. Le SYVICOL craint qu’il ne soit souvent malaisé sinon impossible de distinguer qui est le propriétaire de l’assise.

Pour ce qui est de la définition de la voirie communale, le SYVICOL se prononce contre la modification projetée par les auteurs du projet, qui entendent remplacer „les voies publiques dépendant des communes“ par „les autres voies publiques“, afin „d’englober l’ensemble de la voirie visée sans aller dans le détail“. Effectivement, une telle définition recouvre un nombre infini d’hypothèses, dans la mesure où toute voie publique qui ne relève pas de l’Etat sera automatiquement qualifiée de voirie communale. Le SYVICOL invite partant à revoir la définition de la voirie communale proposée par le présent projet de loi, en tenant compte également des observations justifiées du Conseil d’Etat.

Article 5 § 2

Le SYVICOL n’a pas de remarque particulière à formuler en rapport avec cet article, sauf à revenir plus amplement sur le problème de la publication électronique dans le commentaire de l’article 5 § 3, point 3.

Article 5 § 3

Points 1 et 2

La modification du texte existant porte essentiellement sur la possibilité offerte aux communes, de réserver sur la voie publique, des emplacements de stationnement aux véhicules utilisés dans le cadre d’une activité d’autopartage.

Le SYVICOL partage la préoccupation du gouvernement d’encourager des modes de transport alternatifs davantage respectueux de l’environnement, mais il regrette néanmoins que d’autres formes d’écomobilité n’aient pas été envisagées par les auteurs du projet de loi, comme par exemple des aires de stationnement pour covoiturage ou encore des emplacements réservés au rechargement des véhicules électriques. Le SYVICOL est partant d’avis qu’il y aura lieu de reformuler le texte de manière plus générale afin de laisser aux communes une plus grande marge de manoeuvre pour réglementer le stationnement ou le parage de véhicules produisant peu ou pas d’émissions polluantes ou destinés à l’activité d’autopartage ou de covoiturage.

Point 3

Cette disposition, considérée ensemble avec le point 4, délimite clairement les attributions respectives du conseil communal et du collège des bourgmestre et échevins concernant la réglementation de la circulation, et rappelle ainsi le principe posé par l’article 29 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 selon lequel le conseil communal fait les règlements communaux, hormis pour les situations dictées par l’urgence où le collège des bourgmestre et échevins est désormais seul compétent.

En ce qui concerne l’approbation des délibérations du conseil communal par l’autorité de tutelle, les auteurs du projet de loi ont suivi à juste titre l’avis du ministre ayant l’Intérieur dans ses attributions, basée sur l’expérience pratique et à la constatation que son intervention dans la procédure d’approbation se limite à un rôle purement formel, tenant au seul fait qu’il est le ministre de tutelle des communes.

Le SYVICOL approuve partant la volonté des auteurs du projet de loi de vouloir supprimer la double approbation ministérielle, objectif qui tend incontestablement à une simplification administrative, permettant à la fois d'alléger la procédure et de gagner du temps. Dans ce contexte, le SYVICOL fait sien l'argumentaire développé dans le commentaire des articles par les auteurs du projet de loi. Dès lors, les règlements de circulations communaux resteraient soumis à la seule approbation du ministre ayant le Transport dans ses attributions, ce qui se justifie parfaitement dans la mesure où ses services sont les plus à même d'apprécier la légalité de la réglementation prise par les édiles locaux.

Le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions étant informé de la délibération du conseil communal qui lui est transmise sans délai, avec un certificat du bourgmestre constatant sa publication, celui-ci peut parfaitement exercer un contrôle a posteriori de la décision prise par les autorités communales, conformément au droit commun prévu à l'article 104 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988. Le SYVICOL ne peut que déplorer la réticence exprimée par le Conseil d'Etat de voir instaurer une procédure dérogatoire au droit commun, alors même qu'il est d'avis que la matière elle-même nécessite une certaine flexibilité compte tenu de la réactivité dont les autorités communales doivent pouvoir faire preuve, et ceci dans le seul intérêt de la sécurité des usagers de la route.

Néanmoins, le SYVICOL se permet d'observer que l'entrée en vigueur des règlements de la circulation adoptés par le conseil communal ne se fait qu'après un délai de 3 jours après le début de leur publication, laquelle ne peut intervenir qu'après l'approbation ministérielle. Or, il n'est pas rare que cette approbation tarde en pratique, ce qui retarde ainsi inutilement l'entrée en vigueur du règlement communal et donc son exécution. Le SYVICOL demande partant à ce qu'un délai limité à 5 jours soit accordé au ministre ayant les Transports dans ses attributions pour approuver le règlement communal, le silence du ministre à l'issue du délai prévu valant approbation, de manière à accélérer son entrée en vigueur.

A ce sujet, le SYVICOL se demande s'il ne vaudrait pas mieux dispenser certains règlements de la circulation pris par le conseil communal de l'approbation par l'autorité de tutelle – au profit d'une simple information, alors qu'il ne semble pas opportun ni même justifié d'attendre parfois pendant plusieurs mois l'approbation du ministre ayant le Transport dans ses attributions, d'une délibération réglementant l'accès à un chemin rural ou visant à interdire temporairement le stationnement ou bien encore créant un passage pour piétons.

En ce qui concerne l'alinéa 2 du point 3 relatif à la publication des règlements communaux, le SYVICOL partage cependant l'avis du Conseil d'Etat, en ce qu'il souligne le besoin d'„une approche cohérente en matière de réglementation communale“. Or, celle-ci ne saurait se concevoir qu'à travers une généralisation de la publication par voie électronique des textes réglementaires communaux, qui constituerait par ailleurs une évolution souhaitable voire indispensable pour faciliter la lisibilité et la visibilité de l'action communale pour les administrés. Dès lors, le SYVICOL est d'avis qu'il convient impérativement d'élaborer un corps de règles régissant spécifiquement la publication électronique, et contenant notamment les conditions et les modalités pour organiser cette publication, comme le préconise le Conseil d'Etat, par le biais d'une refonte de l'article 82 de la loi communale.

On pourrait ainsi imaginer la création d'un site internet spécialement dédié à la publication de tous les règlements communaux – et non seulement ceux relatifs à la circulation, similaire au site legilux.lu qui recense l'ensemble des textes législatifs et réglementaires au niveau étatique.

D'autre part, le SYVICOL constate que les auteurs du projet de loi ont prévu des délais d'affichage différents en ce qui concerne l'affichage traditionnel dans la commune – qui est d'au moins 15 jours – et l'affichage par voie électronique, qui devrait perdurer jusqu'à ce que le règlement ait cessé ses effets. Les règlements de la circulation qui ne sont pas limités dans le temps seraient par voie de conséquence publiés indéfiniment! Le SYVICOL est d'avis qu'il faut distinguer entre la publication, qui est l'„accomplissement d'une formalité légale de publicité destinée à prévenir les tiers et à leur rendre opposable l'acte ainsi publiés¹“, et l'information continue du public de la réglementation applicable sur le territoire d'une commune.

En l'état actuel du projet de loi, le SYVICOL estime partant inopportun de modifier le point 3 de l'article 5 dans le sens projeté par les auteurs du projet de loi, dans la mesure où les articles 24 et 82 de la loi communale prévoient d'ores et déjà les modalités de la publication des règlements communaux par voie d'affichage dans la commune ainsi que de leur mise à disposition du public.

1 G. Cornu – Association Henri Capitant, Vocabulaire juridique

Le SYVICOL propose partant de supprimer purement et simplement le deuxième alinéa du point 3, en attendant une modification législative généralisant la publication par voie électronique de tous les règlements communaux, et remplaçant le cas échéant la publication par voie d'affiche dans la commune.

Point 4

Cet article rappelle le principe en vertu duquel le collège échevinal est compétent pour régler la circulation dans les cas d'urgence, conformément à l'article 107 de la Constitution, et supprime la nécessité éventuelle d'une délibération confirmative du conseil communal lors de sa première séance suivant la prise de décision.

Le SYVICOL soutient l'approche des auteurs du projet de loi pour les mêmes motifs que ceux exposés précédemment, et estime que les craintes exprimées par le Conseil d'Etat ne sont pas justifiées dans la mesure où il rappelle lui-même que les exceptions au droit commun sont d'interprétation stricte, de telle sorte que le champ de celles-ci ne saurait être étendu au-delà des limites que le législateur a posées et qu'elles ne vont s'appliquer qu'aux cas strictement prévus par la loi. Le SYVICOL ne voit partant pas de problème à limiter l'approche préconisée par les auteurs du projet de loi aux seuls règlements communaux de circulation pris par la voie de l'urgence.

Néanmoins, le projet de loi sous avis supprime la compétence du collège des bourgmestre et échevins introduite par la loi du 18 septembre 2007 à l'article 5 point 3, pour régler temporairement la circulation, en dehors de toute urgence, et pour une durée n'excédant pas 72 heures. Le SYVICOL est d'avis qu'il convient de conserver cette catégorie de règlements sous l'empire de la nouvelle loi, dans la mesure où les communes doivent pouvoir réagir promptement – par exemple à des changements de dernière minute dans le tracé d'une manifestation sportive – sans que l'urgence puisse être invoquée de manière systématique.

Les auteurs du projet de loi sous avis entendent ensuite préciser la notion d'urgence applicable en matière de circulation routière dans le corps du futur article 5. Le Conseil d'Etat s'oppose ici formellement à une telle définition par le législateur de la portée de la notion d'urgence, qui „n'est pas autorisé à définir la portée d'une notion constitutionnelle au risque de limiter les compétences conférées par la Constitution à des institutions publiques et de limiter de la façon le champ d'application de concepts qu'elle prévoit, en méconnaissance de son article 113⁴“. Le SYVICOL partage ici l'analyse du Conseil d'Etat dans la mesure où les auteurs du projet de loi sous avis ne sauraient restreindre les cas dans lesquels l'urgence est susceptible d'être invoquée par les autorités communales, sous peine de porter atteinte au principe de l'autonomie communale consacré par l'article 107 de la Constitution.

Le SYVICOL recommande dès lors de suivre l'avis du Conseil d'Etat de s'en tenir aux formules légales actuelles afin de préciser les circonstances dans lesquelles l'urgence peut être invoquée en vue de prendre des règlements communaux ce qui n'est d'ailleurs pas incompatible avec l'intention recherchée par les auteurs du projet de loi. En effet, la lecture du commentaire des articles montre que ces derniers appréhendent la notion d'urgence de manière générale et comme étant „un état de fait susceptible d'entraîner, s'il n'y est porté remède à bref délai, un préjudice irréparable, sans cependant qu'il y ait nécessairement péril imminent²⁴“.

Alinéa 3

Le projet du texte de loi prévoit à l'avenir de limiter dans le temps l'effet des règlements d'urgence pris par le collège échevinal à 3 mois, avec possibilité de prorogation de ce délai à titre exceptionnel et pour des raisons dûment justifiées pour un nouveau délai unique de 3 mois. Rappelons que sous l'empire de la loi actuelle, l'effet des règlements d'urgence est limité de fait à trois mois, délai maximum endéans lequel le conseil communal doit s'être réuni et avoir approuvé ledit règlement.

Or, une modification de la législation en ce sens ne serait pas sans poser des difficultés pratiques aux services communaux.

En effet, on ne peut pas exclure d'emblée l'hypothèse dans laquelle le délai de validité de 6 mois du règlement d'urgence est écoulé, alors même que le conseil communal n'a pas encore adopté de règlement temporaire de la circulation en lieu et place du règlement d'urgence, respectivement qu'il n'a pas encore été approuvé par l'autorité étatique.

²⁴ G. Cornu – Association Henri Capitant, Vocabulaire juridique

Un tel cas de figure ne serait pas sans poser de sérieux problèmes d'un point de vue juridique, par exemple dans le cas des chantiers sur la voie publique. Le SYVICOL préconise partant de tenir compte d'une certaine flexibilité dans le projet de loi, et d'indiquer que le règlement d'urgence pourra être prorogé à deux reprises pour une période de 3 mois, ce qui revient à porter le délai de validité d'un règlement d'urgence de 6 mois à 9 mois maximum, de manière à ce que les autorités communales disposent d'un délai suffisamment long pour régulariser la procédure par l'adoption d'un règlement temporaire de la circulation par le conseil communal.

Alinéa 4

Cet alinéa est relatif à la publication des règlements communaux, au sujet de laquelle le SYVICOL renvoie à ses observations formulées sous le point 3, alinéa 2, qui sont réitérées en l'espèce.

Alinéa 5

Cette disposition introduit la possibilité pour les ministres ayant dans leurs attributions respectivement les Travaux publics et les Transports, de demander une copie d'un règlement d'urgence ou d'une délibération de prorogation d'un tel règlement, et d'en suspendre l'exécution au cas où celui-ci serait contraire à la loi ou à l'intérêt général.

Au regard du fait que la réglementation sur la procédure administrative non contentieuse ne s'applique pas aux relations entre deux personnes morales de droit public distinctes, ce qui est le cas d'une commune dans ses relations avec l'Etat, le SYVICOL demande à ce que le texte du projet de loi précise que la décision de suspension prise par le ministre devra être motivée.

Le SYVICOL souhaite également que dans un souci d'harmonisation avec le délai accordé au ministre de l'Intérieur par l'article 104 de la loi communale pour suspendre l'exécution d'un règlement qui viole la loi ou l'intérêt général, un délai similaire de 5 jours soit accordé aux ministres ayant dans leurs attributions respectivement les Travaux publics et les Transports à compter de la communication de la délibération du collège échevinal.

Alinéa 6

En ce qui concerne la compétence du commissaire de district de suppléer à la carence des communes en cas d'urgence, le SYVICOL constate, à l'instar du Conseil d'Etat, que les commissaires de district disposent d'ores et déjà d'une compétence en la matière, régie par les articles 58 et 114 de la loi communale. Il s'y ajoute que les commissariats de district seront appelés à disparaître à plus ou moins long terme, et en tout état de cause, le gouvernement peut toujours prendre un règlement grand-ducal ou ministériel conformément à l'article 5 § 2 du projet de loi dans l'hypothèse où une commune resterait en défaut d'adopter la réglementation nécessaire en cas d'urgence sur son territoire.

Point 5

Cet article est spécifique aux règlements de circulation communaux applicables à des tronçons de routes nationales situés à l'intérieur des agglomérations et qui concernent la limitation de vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité ainsi que l'affectation de l'espace routier. En effet, ces derniers nécessitent pour l'instant l'accord préalable des ministres ayant dans leurs attributions respectivement les Travaux publics et les Transports, selon la durée de validité du règlement et/ou l'organe communal ayant pris la décision.

Le projet de loi clarifie la situation existante dans la mesure où seront uniquement dispensés de ou des accords préalables ministériels, les règlements faits par le collège des bourgmestre et échevins et dont l'effet n'excède pas la durée de 5 jours.

Cela signifie partant que les règlements d'urgence temporaire ayant une validité supérieure à 5 jours seront dorénavant soumis à la procédure de l'accord préalable, ce qui ne sera pas sans poser de sérieuses difficultés aux communes. Or, le SYVICOL est d'avis que règlements d'urgence et accord préalable ne sont pas compatibles en pratique. En effet, si une commune fait face à une situation d'urgence nécessitant immédiatement des travaux – par exemple sur une conduite de gaz – d'une durée d'application supérieure à 5 jours, non seulement elle devra attendre l'accord préalable d'un ou de deux ministres, mais en outre plusieurs jours peuvent s'écouler avant qu'elle n'en dispose et qu'elle ne puisse entamer les travaux. Nul besoin de préciser qu'une telle disposition, si elle est maintenue, conduira indubitablement à des situations aberrantes en pratique!

L'argumentaire avancé par les auteurs du projet de loi pour justifier l'extension de la procédure de l'accord préalable aux règlements d'urgence excédant la durée de 5 jours ne saurait pas non plus emporter la conviction du SYVICOL, dans la mesure où ces règlements peuvent de toute façon être suspendus sur décision ministérielle pour le cas où une mesure communale irait à l'encontre des intérêts de la circulation sur la voie publique, de telle sorte que les intérêts des usagers de la route seront sauvegardés en toutes hypothèses.

Le SYVICOL demande partant à ce que la catégorie des règlements d'urgence soit exclue de l'obligation d'accord ministériel préalable, celui-ci pouvant être remplacé par une information obligatoire des ministres ayant dans leurs attributions respectivement les Travaux publics et les Transports, de manière à ce qu'ils aient connaissance des règlements d'urgence adoptés par les autorités communales et puissent le cas échéant, en prononcer la suspension en cas d'atteinte à la fluidité du trafic sur une route nationale.

Article 5 § 4

Sans observations.

Article 5 § 5

Les auteurs du projet de loi opèrent ici une modification substantielle de l'article 5 § 5 qui visait uniquement la question des panneaux de signalisation aux et à l'approche des passages à niveau, en introduisant dans le nouveau texte des dispositions générales relatives à la répartition des frais de pose et d'entretien de tous les signaux routiers.

Quant à la forme, le SYVICOL rejoint la position du Conseil d'Etat en ce qu'il est d'avis que la scission opérée par les auteurs du projet de loi entre les dispositions relatives à la prise en charge des frais de mise en place et d'entretien de la signalisation routière, intégrés par le projet de loi sous examen dans le futur article 5, et celles relatives aux compétences pour la mise en place et l'entretien des signaux, qui sont maintenus dans le règlement grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, ne contribue ni à clarifier les dispositions, ni à les rendre plus cohérentes. Le SYVICOL se rallie dès lors à la proposition faite par le Conseil d'Etat, de regrouper l'ensemble de la matière dans un seul texte, que ce soit dans le projet de loi sous avis ou dans le projet de règlement grand-ducal y afférent.

Quant au fond, le SYVICOL se félicite que le texte actuel du projet de loi ne modifie pas la répartition du financement de la pose et de l'entretien des panneaux de signalisation entre l'Etat et les communes, alors que celles-ci supportent déjà des coûts élevés en la matière.

En outre, s'il est un fait que la question du financement correspond principalement à la compétence de l'autorité désignée pour assumer la pose et l'entretien des signaux routiers, sauf exceptions, il n'en demeure pas moins que les modifications projetées laissent subsister l'éparpillement des compétences entre l'Etat et les communes, selon qu'il s'agit:

1. De signaux d'indication de direction et de signaux de localisation (article 111 point 1 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955)
2. De signaux d'indication sans effet obligatoire pour les usagers de la route et de signaux d'avertissement de danger, sauf panneaux temporaires de chantier (article 111 point 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955)
3. De signaux qui indiquent des prescriptions édictées par un règlement grand-ducal en vertu de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou par un règlement ministériel (article 111 point 3, alinéa 1er, de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955)
4. De signaux qui indiquent des prescriptions édictées par les autorités communales compétentes en vertu de l'article 5 précité (article 111 point 3, alinéa 2, de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955)
5. De signaux de priorité et d'avertissement de danger destinées à indiquer les règles de priorité aux endroits où les routes nationales se croisent ou suivent un parcours commun (article 111 point 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955)

Au regard de la complexité du dispositif existant, qui serait amené à perdurer, le SYVICOL partage le souci du Conseil d'Etat en vue d'une simplification de la délimitation des compétences étatiques/

communales, et d'une corrélation entre celles-ci et la prise en charge des frais de pose et d'entretien des panneaux de signalisation.

La proposition de texte faite en ce sens par le Conseil d'Etat recueille partant l'assentiment du SYVICOL, dans la mesure où elle apporte une clarification bienvenue des dispositions légales et réglementaires actuellement en vigueur. Toutefois, compte tenu du fait que la proposition du Conseil d'Etat procède à la fois d'une réécriture partielle du texte du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal, il conviendrait également d'éliminer les dispositions contraires ou faisant double emploi dans le projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

Pour le cas où le projet de loi ou de règlement grand-ducal serait amené à être amendé, le SYVICOL demande expressément à ce que toute modification tienne compte de son impact financier sur les communes, afin qu'elles ne se voient pas imputer de nouvelles charges en la matière.

En dernier lieu et concernant le point 2 du paragraphe qui régit spécialement la question des frais liés à la signalisation aux passages à niveau et à leur approche, le SYVICOL est favorable à la modification du texte telle qu'envisagée par les auteurs du projet de loi, qui suit le principe de répartition de base selon lequel les frais liés à l'installation des panneaux sont à charge de l'Etat dans le cas de la voirie étatique à l'extérieur des agglomérations, et à charge des communes sur la voirie étatique à l'intérieur des agglomérations et sur la voirie communale. Néanmoins, le SYVICOL juge la reformulation du texte telle que suggérée par le Conseil d'Etat opportune, dans la mesure où il n'y a effectivement pas de motif légitime justifiant des dispositions spécifiques aux panneaux installés à l'approche des passages à niveau, qui pourraient suivre le même régime que les autres panneaux routiers.

Articles 2 à 6 du projet de loi

Le SYVICOL n'a pas d'observations particulières à formuler en rapport avec ces articles.

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

Article 1er

Sans observations.

Article 2

Point 1

Le SYVICOL renvoie sur ce point à ses remarques reprises sous l'article 5 § 5 de l'examen du projet de loi n° 6517 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.

Le projet de règlement grand-ducal introduit des modifications mineures concernant la seule formulation de la disposition, celles-ci ayant un impact neutre sur les communes alors que le texte proposé maintient le statu quo au niveau de la délimitation des compétences respectives des communes et de l'Etat en matière de pose et d'entretien des signaux d'indication sans effet obligatoire et des signaux d'avertissement de danger.

Point 2

La modification projetée porte spécifiquement sur les signaux aux passages à niveau avec les chemins de fer ou à l'approche desdits passages à niveau. Sous réserve des observations formulées précédemment et relatives à la question des frais de mise en place et d'entretien de ces panneaux, elle-même liée à la compétence des autorités, le SYVICOL se montre favorable à la modification proposée.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6517/05

N° 6517⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

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**

* * *

**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° 6517 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.

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

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 exigu 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)

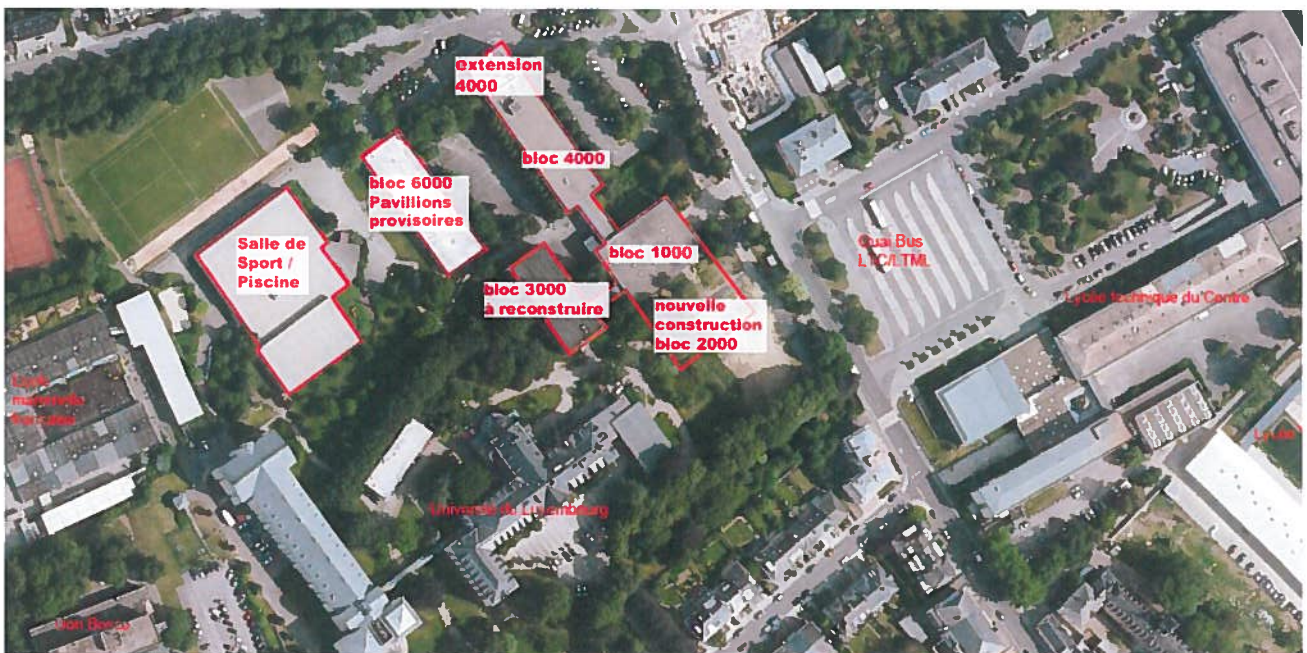
PROGRAMME:

- 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.

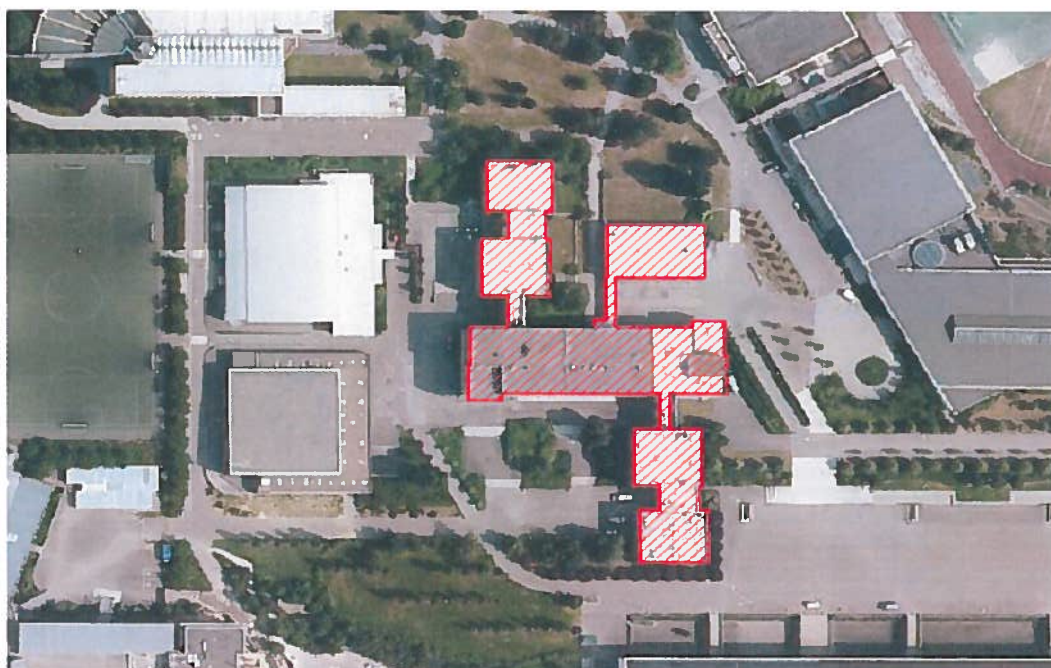
PROGRAMME: Rénovation d'après les critères suivants:

- 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 APRES LE CHANTIER
- BÂTIMENTS DE PLACES AVANT LE CHANTIER (INDICAT A 25/10/11)



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

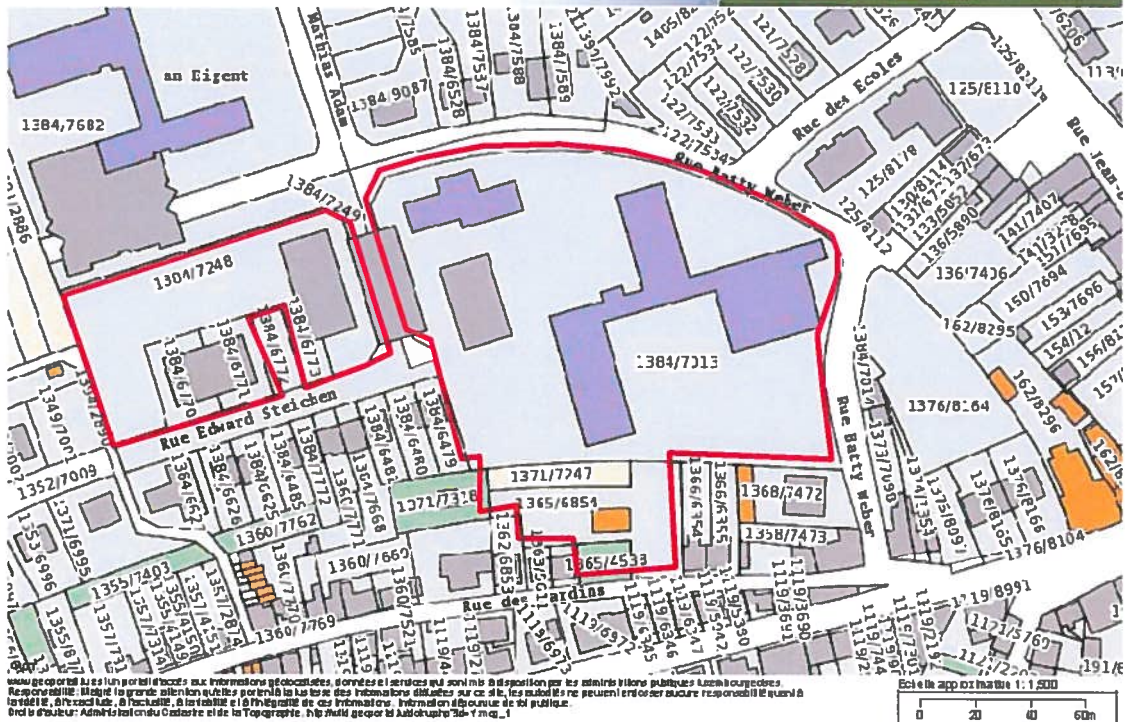


INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL POUR ENFANTS ET JEUNES - PÉTANGE

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



jeissod - 459
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 (LTPEs), 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

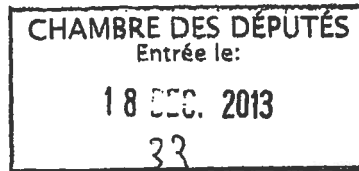
février 2014

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

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 ech lech, 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 bedeiten.

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 dese 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 Schwaarzelag 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, mussen 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 dës 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 mussen 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 16 janvier 2013 (14h00)

Ordre du jour :

1. 6516 Projet de loi relatif à la construction d'une nouvelle Bibliothèque nationale à Luxembourg-Kirchberg
- Désignation d'un rapporteur
2. 6517 Projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988
- Désignation d'un rapporteur
3. Examen des documents européens suivants :
 - a) COM (2012) 628 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2011/92/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 29.10.2012 et prendra fin le 24.12.2012.
 - b) COM (2012) 630 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL SUR LA COMMUNICATION CONCERNANT LA SÉCURITÉ D'UTILISATION DES PRODUITS CHIMIQUES
 - c) COM (2012) 643 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif aux gaz à effet de serre fluorés
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 14.11.2012 et prendra fin le 09.01.2013
 - d) COM (2012) 652 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - État des lieux du marché européen du carbone en 2012
 - e) COM (2012) 697 : Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 23.11.2012 et prendra fin le 18.01.2013.
 - f) COM (2012) 710 : Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN

ET DU CONSEIL relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020, « Bien vivre, dans les limites de notre planète »

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

g) COM (2012) 730 : Proposition de RÈGLEMENT DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n°994/98 du Conseil du 7 mai 1998 sur l'application des articles 92 et 93 du traité instituant la Communauté européenne à certaines catégories d'aides d'État horizontales et le règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route

h) COM (2012) 774 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN SUR L'EXPÉRIENCE ACQUISE DANS L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 2003/4/CE CONCERNANT L'ACCÈS DU PUBLIC À L'INFORMATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

i) COM (2012) 776 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 et abrogeant la directive 2003/42/CE, le règlement (CE) n°1321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n°1330/2007 de la Commission

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Les dates exactes du délai de subsidiarité n'ont pas encore été communiquées.

4. Divers

*

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

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

M. Tom Schram, M. Sam Weissen, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6516 Projet de loi relatif à la construction d'une nouvelle Bibliothèque nationale à Luxembourg-Kirchberg

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

2. 6517 Projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

Monsieur Ali Kaes est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. Examen des documents européens suivants:

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

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

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

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

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

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

g) COM (2012) 730 : Proposition de RÈGLEMENT DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n°994/98 du Conseil du 7 mai 1998 sur l'application des articles 92 et 93 du traité instituant la Communauté européenne à certaines catégories d'aides d'État horizontales et le règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route

h) COM (2012) 774 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN SUR L'EXPÉRIENCE ACQUISE DANS L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 2003/4/CE CONCERNANT L'ACCÈS DU PUBLIC À L'INFORMATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

i) COM (2012) 776 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 et abrogeant la directive 2003/42/CE, le règlement (CE) n°1321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n°1330/2007 de la Commission

Le document COM (2012) 628 est une proposition de directive ayant pour objet de modifier la directive 2011/92/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (directive « EIE »).

L'objectif de la directive EIE est de veiller à ce que les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement fassent l'objet d'une évaluation adéquate avant leur approbation. Dès lors, les incidences éventuelles de ces projets sur l'environnement sont définies et évaluées avant toute décision d'approbation. De la sorte, les maîtres d'ouvrage peuvent modifier leurs projets afin de réduire au minimum les incidences négatives avant qu'elles ne se produisent ; les autorités compétentes peuvent également incorporer dans l'autorisation du projet des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les incidences environnementales. La directive impose également une participation du public durant les premières étapes des processus décisionnels : la population concernée doit avoir l'occasion d'adresser des observations à l'autorité compétente lorsque toutes les options sont encore envisageables, c'est-à-dire avant l'adoption d'une décision finale sur la demande d'autorisation. Lorsqu'elle approuve un projet, l'autorité compétente est tenue d'en informer la population, en précisant les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences environnementales.

La directive EIE est entrée en vigueur il y a plus de 25 ans. Elle a été modifiée à plusieurs reprises, mais à la suite d'une vaste consultation, le législateur européen a décidé de la réviser en profondeur afin de l'adapter à l'évolution des politiques, du cadre juridique et des techniques. La proposition de directive sous rubrique vise à rationaliser la législation concernant les évaluations des incidences sur l'environnement. Cette proposition a pour objectif de réduire les tâches administratives et de faciliter l'évaluation des incidences potentielles des projets de grande envergure, sans toutefois affaiblir les mesures de protection de l'environnement en place. La protection environnementale actuelle sera renforcée et les entreprises devraient profiter de la plus grande harmonisation du cadre réglementaire. Les modifications proposées comprennent les aspects suivants :

- l'ajustement de la procédure qui détermine l'opportunité de réaliser une évaluation environnementale. Seuls les projets ayant une incidence environnementale notable seront soumis à une telle évaluation. Les projets adaptés dans le but de réduire leurs incidences et les projets de portée limitée ne comportant qu'une incidence locale devraient être approuvés plus rapidement et à moindre coût, ce qui laisserait davantage de temps aux autorités pour évaluer les projets de grande ampleur entraînant d'importantes incidences environnementales ;
- le renforcement des règles dans le but d'améliorer le processus décisionnel et d'éviter les atteintes à l'environnement. Les incidences résultant des alternatives proposées devront faire l'objet d'un examen plus systématique et les autorités compétentes devront motiver plus clairement leurs décisions ;
- la rationalisation des différentes étapes du processus d'EIE par l'introduction de délais et d'un nouveau mécanisme permettant de simplifier le processus lorsque plusieurs évaluations sont requises et plusieurs autorités concernées.

Dans le document sous rubrique, il est énoncé que les changements proposés apporteront une plus grande sécurité juridique et accéléreront le processus, sans pour autant mettre en péril la qualité de l'évaluation.

Après avoir examiné le document COM (2012) 628, les membres de la Commission du Développement durable concluent que la proposition de directive est conforme au principe de subsidiarité.

*

Le document COM (2012) 630 est un rapport de la Commission concernant la sécurité d'utilisation des produits chimiques.

Suite à une étude sur le fonctionnement de la directive introduisant un système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) et du règlement européen relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges (CLP), la Commission estime qu'il n'est pas recommandé de modifier les pictogrammes de danger. En effet, il est préférable de permettre au public de s'habituer au nouveau système général, de façon à améliorer progressivement la compréhension globale des dangers inhérents aux produits chimiques et à encourager une utilisation plus sûre, notamment, des produits chimiques ménagers. De plus, dans la mesure où une proposition visant à modifier les pictogrammes du règlement CLP exigerait la renégociation des dispositions pertinentes du SGH, élaborées dans le contexte multilatéral des Nations Unies, la révision des règles en matière d'étiquetage ne présente actuellement aucun intérêt. En revanche, à ce stade, l'essentiel des efforts devrait s'orienter vers la sensibilisation et l'information.

Ainsi, la Commission européenne considère qu'en l'état actuel des choses une proposition de modification du règlement CLP ne se justifie pas et recommande ce qui suit :

- des activités de sensibilisation devraient être organisées et réalisées afin de promouvoir l'utilisation en toute sécurité des produits chimiques par les citoyens de l'UE, et cela sur l'initiative du réseau de communication sur les risques et du réseau de services d'assistance technique de l'ECHA, de préférence peu avant l'échéance du délai au-delà duquel les dispositions du règlement CLP en matière d'étiquetage deviendront applicables aux mélanges chimiques (le 1^{er} juin 2015) ;
- les fabricants et les importateurs devraient être encouragés à adapter l'apparence et l'emballage de leurs produits aux avertissements de danger figurant sur les étiquettes ;
- il convient de favoriser la simplification des contenus et l'amélioration du format des étiquettes des substances et des mélanges ;
- une nouvelle analyse de la compréhension de l'utilisation en toute sécurité des substances et des mélanges sera menée après le 1^{er} juin 2015.

*

En septembre 2011, la Commission européenne a publié un rapport sur l'application du règlement (CE) n°842/2006 relatif à certains gaz à effet de serre fluorés. Selon les conclusions de ce rapport, ledit règlement pourrait permettre des réductions d'émissions considérables si certaines améliorations y étaient apportées et s'il était pleinement appliqué. Le rapport indique également que des efforts supplémentaires seraient nécessaires pour réduire davantage les émissions de gaz fluorés dans l'UE.

C'est dans ce contexte qu'a été publié le document COM (2012) 643, qui est une proposition de règlement relatif aux gaz à effet de serre fluorés. Cette proposition maintient les dispositions actuelles du règlement (CE) n°842/2006 précité en les adaptant pour garantir une meilleure mise en œuvre du texte législatif et pour faciliter le contrôle de son application par les autorités nationales.

La principale nouvelle mesure est l'introduction d'un mécanisme de réduction progressive du volume d'hydrofluorocarbures (HFC) mis sur le marché dans l'UE. Cette réduction progressive est complétée par des mesures qui garantissent que les quantités utilisées dans les produits et les équipements sont également couvertes par ce mécanisme. Le mécanisme de réduction progressive consiste à appliquer un plafond dégressif au volume total de HFC mis sur le marché dans l'UE, avec gel en 2015, suivi d'une première réduction en 2016 pour atteindre 21% des volumes vendus sur la période 2008-2011 d'ici à 2030. Les fabricants de produits et d'équipements se trouvant confrontés à une restriction de leur approvisionnement en gaz fluorés se tourneront vers des technologies de substitution, pour autant que cela soit réalisable.

Ce mécanisme de réduction progressive repose dans une large mesure sur l'expérience acquise par la réduction progressive de la consommation de substances appauvrissant la couche d'ozone. Ainsi, les entreprises doivent disposer de droits pour mettre de grandes quantités de HFC sur le marché de l'UE pour la première fois. La Commission alloue des quotas gratuits aux entreprises sur la base des informations déclarées antérieurement, en prévoyant une réserve pour les nouveaux venus. Les entreprises doivent s'assurer qu'elles disposent de droits suffisants pour couvrir les quantités de produits et d'équipements qu'elles mettent sur le marché. Elles peuvent se transférer des quotas entre elles. La Commission vérifie la conformité l'année suivante et procède à une vérification indépendante des déclarations. Une centaine d'entreprises sont censées participer et un seuil garantit que les entreprises qui ne commercialisent que de faibles quantités soient exemptées.

Les HFC importés dans des équipements préchargés seront également comptabilisés dans la réduction progressive et des mesures complémentaires seront dès lors indispensables pour cibler ces gaz et garantir l'intégrité environnementale du mécanisme de réduction progressive, ainsi que des conditions équitables sur le marché. Par conséquent, les appareils non hermétiquement clos qui contiennent des HFC pourront toujours être produits ou importés dans l'UE, mais ils devront être remplis sur le lieu d'installation. De même, la mise sur le marché de climatiseurs mobiles contenant des HFC sera interdite à compter de 2020.

Quelques interdictions supplémentaires sont prévues pour renforcer le mécanisme de réduction progressive et limiter l'utilisation d'autres gaz fluorés non couverts par le mécanisme.

En outre, la recharge des équipements de réfrigération existants par une charge de plus de 5 tonnes équivalent CO₂ d'un HFC à potentiel de réchauffement planétaire (PRP) très élevé ne sera plus autorisée à partir de 2020 car des fluides frigorigènes plus appropriés, à plus haute efficacité énergétique et à plus faible PRP et n'exigeant que peu d'adaptations sont déjà largement disponibles sur le marché.

Des obligations supplémentaires en matière d'informations à fournir devraient permettre le suivi de l'utilisation des gaz fluorés qui ne sont pas couverts par la législation en vigueur.

Suite à la présentation de ce document, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- dans la pratique, le Grand-Duché ne sera que très peu concerné par cette nouvelle législation qui s'adresse uniquement aux importateurs et aux producteurs de HFC ;
- l'UE est favorable à une action internationale concernant les HFC dans le cadre du protocole de Montréal. Elle a d'ailleurs proposé un accord sur une réduction progressive, à l'échelle mondiale, de la consommation et de la production de HFC, lors de la 24^{ème} réunion des parties au protocole de Montréal qui a eu lieu à Genève en novembre 2012. Suite à l'échec des négociations lors de cette conférence internationale, il a été décidé de mettre en place un groupe de discussion informel au niveau mondial pour réfléchir à cette problématique ;
- les membres de la Commission du Développement durable concluent que la proposition de règlement est conforme au principe de subsidiarité. En effet, ils sont d'avis que les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et qu'une action menée au niveau de l'UE permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition.

*

Le document COM (2012) 652 est un rapport de la Commission établissant un état des lieux du marché européen du carbone en 2012. Ce rapport démontre que le système d'échange des quotas d'émission de l'UE a créé une infrastructure de marché fonctionnelle et un marché liquide produisant un signal de prix du carbone à l'échelle de l'UE, ce qui a contribué à de réelles réductions des émissions de GES conformément aux objectifs de l'UE pour 2020. Toutefois, les effets de la crise aggravés par une série de dispositions réglementaires relatives à la transition vers la phase 3 ont entraîné l'apparition de graves déséquilibres entre l'offre et la demande à court terme, avec de possibles répercussions négatives à long terme.

Si aucune solution n'est trouvée pour y remédier, ces déséquilibres compromettront considérablement la capacité du système d'échange des quotas d'émission de l'UE à atteindre ses objectifs de manière rentable lors des phases ultérieures, lorsque des objectifs nationaux en matière d'émissions beaucoup plus ambitieux que ceux d'aujourd'hui devront être atteints.

Ainsi, la Commission européenne envisage deux types de solutions afin de remédier à cette problématique :

- à court terme, une révision du calendrier des enchères (« *backloading* ») ;
- afin de remédier au déséquilibre structurel croissant entre l'offre et la demande, six options de mesures structurelles :
 - porter l'objectif de réduction des émissions de l'UE à 30% en 2020,
 - retirer une certaine quantité de quotas au cours de la phase 3,
 - réviser anticipativement le facteur de réduction linéaire annuel,
 - étendre le champ d'application du système d'échange des quotas d'émission à d'autres secteurs,
 - limiter l'accès aux crédits internationaux,
 - instaurer des mécanismes discrétionnaires de gestion des prix.

Suite à la présentation de ce document, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la Commission européenne n'a encore pris aucune décision en ce qui concerne les éventuels secteurs auxquels pourrait être étendu le champ d'application du système d'échange des quotas d'émission. Des consultations sont actuellement en cours ;

- le texte concernant la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto n'entrera en vigueur que lorsque deux tiers des pays signataires du Protocole de Kyoto initial l'auront ratifié. Cependant, les dispositions de l'accord s'appliqueront provisoirement, avant même son entrée en vigueur ;
- depuis le début de l'année 2013, le système d'échange des quotas d'émission de l'UE est entré dans sa troisième période, avec pour changement majeur le remplacement du système de plafonds d'émission nationaux par un plafond unique pour toute l'Union européenne. A la demande d'un membre de la commission parlementaire, les chiffres relatifs aux quotas alloués au Luxembourg seront fournis dans les meilleurs délais ;
- la procédure de restitution des certificats d'émission alloués à ArcelorMittal est actuellement en cours.

*

Le document COM (2012) 697 est une proposition de décision dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté. Cette proposition de décision vise à accroître les chances que l'assemblée de l'OACI de 2013 débouche sur des résultats concrets en ce qui concerne l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial et l'adoption d'un cadre facilitant l'application, par les Etats, de mesures fondées sur le marché de l'aviation internationale.

La décision différerait temporairement l'application des mesures visant à assurer le respect des obligations imposées aux exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les vols à l'arrivée et au départ dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne.

La décision dérogeant temporairement à l'application de la directive SCEQE vise à garantir qu'aucune mesure ne soit prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs qui ne conforment pas aux exigences de la directive en matière de déclaration des émissions et de respect des dispositions de la directive, en ce qui concerne les vols à l'arrivée et au départ.

La directive 2003/87/CE continuera à s'appliquer pleinement en ce qui concerne les vols entre aéroports situés à l'intérieur de l'Union et des zones étroitement liées à celle-ci qui partagent le même engagement en faveur de la lutte contre le changement climatique. Par conséquent, tous les exploitants d'aéronefs qui ont réalisé des activités aériennes relevant de la directive entre de tels aéroports en 2011 et en 2012 sont invités à respecter les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification. Pour le 30 avril 2013, tous les exploitants d'aéronefs qui ont effectué de tels vols en 2012 sont invités à restituer les quotas ou crédits internationaux se rapportant aux émissions provenant de ces vols.

Après avoir examiné le document COM (2012) 697, les membres de la Commission du Développement durable concluent que la proposition de décision est conforme au principe de subsidiarité.

Monsieur le Ministre informe les membres de la commission parlementaire que, dès que la proposition de décision sous rubrique sera adoptée par les instances européennes, il devra être procédé à une mise à jour rapide de notre législation nationale afin que les nouvelles dispositions puissent entrer en vigueur le 1^{er} avril 2013. Ainsi, un projet de loi est d'ores et déjà en cours d'élaboration et sera déposé à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais ; ce texte se base sur la version qui sera vraisemblablement adoptée à Bruxelles. Le cas échéant, et si le texte européen définitif diffère de sa version actuelle, il pourra être procédé à un amendement ponctuel.

*

Le document COM (2012) 710 est une proposition de décision relative au programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020. Les programmes d'action pour l'environnement (PAE) fixent le cap de la politique de l'Union européenne en matière d'environnement depuis le début des années '70.

Le 6^{ème} PAE a expiré en juillet 2012. Par le biais du document sous rubrique, la Commission européenne propose donc un nouveau programme et fixe ainsi la politique environnementale de l'Union pour les sept prochaines années. Lors de l'exécution du programme, l'Union poursuivra neuf objectifs prioritaires, chacun assorti d'actions et de mesures concrètes. Ces objectifs prioritaires sont les suivants :

- protéger, conserver et améliorer le capital naturel de l'Union ;
- faire de l'Union une économie efficace dans l'utilisation des ressources, verte, compétitive et à faibles émissions de carbone ;
- protéger les citoyens de l'Union contre les pressions et les risques pour la santé et le bien-être liés à l'environnement ;
- tirer le meilleur profit de la législation de l'Union dans le domaine de l'environnement ;
- améliorer la base de connaissances étayant la politique de l'environnement ;
- garantir la réalisation d'investissements à l'appui des politiques dans les domaines de l'environnement et du changement climatique et assurer des prix justes ;
- améliorer l'intégration de la dimension environnementale et la cohérence des politiques ;
- renforcer le caractère durable des villes de l'Union ;
- accroître l'efficacité de l'Union dans la lutte contre les problèmes qui se posent aux niveaux régional et mondial dans le domaine de l'environnement.

Après avoir examiné le document COM (2012) 710, les membres de la Commission du Développement durable concluent que la proposition de décision est conforme au principe de subsidiarité.

*

Le document COM (2012) 730 est une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n°994/98 sur l'application des articles 92 et 93 du traité instituant la Communauté européenne à certaines catégories d'aides d'Etat horizontales et le règlement (CE) n°1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Dans sa communication du 8 mai 2012 sur la modernisation de la politique de l'UE en matière d'aides d'Etat, la Commission a indiqué que le contrôle des aides d'Etat devait se concentrer sur les affaires ayant la plus forte incidence sur le marché intérieur. Cela suppose, d'une part, un contrôle plus rigoureux des aides d'un montant élevé et susceptibles d'entraîner des distorsions de concurrence et, d'autre part, une analyse simplifiée des affaires n'ayant qu'un impact limité sur les échanges et peu susceptibles de fausser gravement la concurrence.

Ce second objectif peut être atteint en révisant le régime des exemptions, notamment le champ d'application du règlement (CE) n°994/98, ce qui permettrait à la Commission d'exempter de l'obligation de notification d'autres catégories d'aides, en plus des catégories déjà incluses dans le règlement d'habilitation actuel. La proposition visant à inclure certaines catégories nouvelles dans le règlement d'habilitation ne signifie ni une exemption immédiate de toutes ces catégories ni que toutes les mesures au sein d'une catégorie seraient exemptées dans leur intégralité. Elle permet plutôt à la Commission d'adopter des exemptions par catégorie de manière progressive, lorsque l'expérience acquise est

suffisante pour lui permettre de définir des critères de compatibilité clairs pour certains types d'aides, garantissant ainsi un effet limité sur la concurrence et les échanges entre Etats membres. La même approche a d'ailleurs été adoptée dans le cadre du règlement d'habilitation actuel : les premières exemptions par catégorie ont été adoptées en 2001 (aides à la formation, aux PME) alors que pour d'autres types d'aides, les premières exemptions n'ont été adoptées qu'ultérieurement, une fois qu'une expérience suffisante avait été acquise (aides à l'emploi en 2002, aides à finalité régionale en 2006 et aides pour la R&D et l'environnement en 2008). Des révisions plus fréquentes du règlement d'habilitation pourront se révéler nécessaires à l'avenir, notamment pour prendre pleinement en compte les investissements que requiert l'évolution du marché intérieur. Faisant suite à une décision sur le prochain cadre financier pluriannuel, la Commission examinera aussi sans tarder les possibilités de simplification des procédures en matière d'aides d'Etat pour les projets cofinancés au titre des politiques structurelles de l'UE.

Conformément à la répartition des compétences entre le Conseil et la Commission établie par le traité de Lisbonne et énoncée à l'article 108, paragraphe 4, et à l'article 109 du TFUE, il appartient au Conseil de déterminer les catégories d'aides d'Etat pouvant être exemptées de la notification des aides d'Etat et à la Commission de fixer les règles liées à cette exemption. Afin de rendre l'exemption accordée pour les compensations de service public conforme à ces dispositions, cette catégorie devrait relever du champ d'application du règlement (CE) n°994/98. L'article 9 du règlement (CE) n°1370/2007 devrait cesser de s'appliquer six mois après l'entrée en vigueur d'un règlement adopté par la Commission et portant sur cette catégorie d'aide d'Etat. Toutefois, la Commission estime actuellement qu'une telle exemption par catégorie reproduirait la substance de l'exemption actuelle, sauf dans la mesure où le règlement (CE) n°1370/2007 est modifié par des propositions législatives prévues concernant le secteur ferroviaire.

Suite à la présentation de ce document, les membres de la commission parlementaire procèdent à un bref échange de vues concernant les implications à long terme que pourrait avoir ce nouveau règlement européen, notamment dans le contexte de la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire.

*

Le document COM (2012) 774 est un rapport de la Commission européenne sur l'expérience acquise dans l'application de la directive 2003/4/CE concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement. Pour rappel, les principaux éléments de la directive précitée sont les suivants :

- une définition plus large de l'information environnementale, qui englobe un éventail plus large de questions liées à l'environnement ;
- une définition plus large des autorités publiques, qui inclut les personnes exerçant des fonctions administratives publiques ;
- des dispositions plus détaillées concernant la forme sous laquelle les informations doivent être mises à disposition, notamment une obligation générale de fournir les informations dans le format demandé et la possibilité d'utiliser des moyens électroniques ;
- un délai raccourci à un mois pour la communication des informations demandées, qui est prolongé d'un mois supplémentaire si le volume et la complexité des informations l'exigent ;
- des limitations en ce qui concerne les motifs de refus. Les demandes d'information ne peuvent être rejetées que lorsque la divulgation porterait atteinte à l'un des intérêts énumérés. Les dérogations doivent être interprétées de manière restrictive ;
- des limitations en ce qui concerne les motifs de refus lorsque la demande concerne des informations relatives à des émissions dans l'environnement ;

- des obligations supplémentaires imposées aux autorités nationales en ce qui concerne la collecte et la diffusion des informations ;
- des obligations supplémentaires imposées aux autorités nationales en ce qui concerne l'aide à apporter au public pour lui permettre d'accéder aux informations recherchées ;
- une amélioration des procédures de recours contre les actes ou omissions des autorités publiques.

De l'avis de la Commission européenne, le niveau d'application de la directive 2003/4/CE est globalement satisfaisant. Toutefois, il existe un certain nombre de difficultés rencontrées dans la transposition et la mise en œuvre pratique. Le rapport en décrit les difficultés, notamment en ce qui concerne la définition, l'accès, les dérogations, les redevances et l'accès à la justice.

La Commission européenne estime que l'application de la directive a sensiblement amélioré l'accès sur demande à l'information en matière d'environnement. Les cas d'infraction dans certains Etats membres font l'objet d'un suivi de sa part. Pour finir, la Commission espère qu'à terme les nouvelles dispositions seront intégrées de manière adéquate dans l'ordre juridique interne des Etats membres et dûment appliquées par leurs autorités concernées.

*

Le document COM (2012) 776 est une proposition de règlement concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 et abrogeant la directive 2003/42/CE, ainsi que les règlements (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007.

Depuis 10 ans, le nombre d'accidents en aviation est stable. Malgré l'instauration de systèmes préventifs à d'éventuels incidents, les experts craignent cependant que la situation actuelle ne s'aggrave, étant donné que le trafic aérien doublera d'ici 2030.

Le système actuel de sécurité aérienne est avant tout un système réactif qui s'appuie sur des avancées technologiques, sur une bonne législation étayée par une surveillance réglementaire efficace et sur des enquêtes approfondies sur les accidents donnant lieu à des recommandations pour l'amélioration de la sécurité. Cependant, bien que l'aptitude à tirer les enseignements d'un accident soit essentielle, les systèmes purement réactifs sont arrivés aux limites de leur capacité à améliorer la sécurité. L'efficacité d'une telle méthode proactive dépend fortement de la capacité à analyser systématiquement toutes les données de sécurité disponibles, en ce compris les informations relatives aux événements de l'aviation civile.

Au niveau de l'UE, la transition vers un système de gestion de la sécurité aérienne plus proactif a eu lieu avec l'adoption de la directive 2003/42/CE, qui impose à chaque Etat membre de mettre en place un système obligatoire de comptes rendus d'événements. En vertu de cette législation, les Etats membres sont tenus de recueillir, stocker, protéger et diffuser entre eux les informations relatives à certains incidents de l'aviation civile et les professionnels de l'aviation doivent notifier les événements survenus au cours de leur activité quotidienne. Cette législation a été complétée en 2007 par deux règlements d'exécution : le premier établissait un répertoire central européen (RCE) regroupant tous les événements de l'aviation civile collectés par les Etats membres et le second fixait les règles concernant la diffusion des informations présentes dans le répertoire.

Cependant, l'Union européenne et ses Etats membres ne sont aujourd'hui pas suffisamment à même d'utiliser le retour d'expérience pour prévenir les accidents et la législation actuelle ne suffira pas à empêcher l'augmentation du nombre des accidents et des victimes d'accidents due à la croissance escomptée du trafic. Actuellement la culture de notification

est très variable au sein de l'Union européenne. La Commission veut établir un système de notification qui soit aussi complet que possible afin de disposer d'une base de données comprenant un maximum d'informations sur d'éventuelles situations à risque. En même temps elle veut harmoniser la nature des incidents à déclarer, ainsi que la manière de les stocker et de les traiter.

Selon la Commission européenne, les déficiences suivantes justifient une revue de la législation existante :

- tous les événements de sécurité ne sont pas connus étant donné que, d'un Etat membre à l'autre, le champ d'application des événements à notifier diffère. En outre, il existe une disparité entre les Etats membres en ce qui concerne la protection des personnes qui notifient les événements et l'absence d'obligation des systèmes de comptes rendus volontaires en complément des systèmes obligatoires ;
- comme l'intégration des données sur les événements n'est pas harmonisée ni structurée, l'information est de mauvaise qualité et les données sont incomplètes ;
- des obstacles juridiques et organisationnels ne permettent pas un accès satisfaisant aux informations consignées dans le répertoire central européen. La législation actuelle ne contient pas d'indication sur la manière dont les Etats membres doivent utiliser les données collectées.

La proposition sous rubrique vise à abroger la directive 2003/42/CE en adoptant un règlement. Dans la foulée, les règlements (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007 seront également abrogés et le règlement (UE) n°996/2010 amendé. Les principales dispositions de la proposition de règlement sont les suivantes :

- la proposition maintient l'obligation de mettre en place des systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires et énumère les personnes tenues de les notifier ainsi que la liste des événements qui doivent être notifiés. Outre les systèmes obligatoires, la proposition impose l'établissement de systèmes volontaires, dont le but est de collecter les événements qui n'ont pas été notifiés dans le cadre des systèmes obligatoires ;
- la proposition comporte également des dispositions qui fournissent des garanties suffisantes pour encourager les professionnels de l'aviation à communiquer des informations relatives à la sécurité sans crainte de sanction, sauf dans des cas de négligence grave ;
- la directive actuellement en vigueur impose aux individus de notifier les événements directement aux autorités des Etats membres, alors qu'en réalité les autorités nationales reçoivent la plupart des comptes rendus d'événements d'organisations qui, elles, les recueillent auprès d'individus dans le cadre de leurs procédures de gestion de la sécurité. La proposition de règlement tient compte de cette évolution et soumet les organisations à de nouvelles exigences. Les organisations et les Etats membres sont tenus de mettre en place des systèmes de comptes rendus d'événements qui permettront de cerner les risques pour la sécurité. Les événements collectés par les organisations doivent être transmis aux autorités compétentes des Etats membres ou à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Tous les événements collectés par les Etats membres, les organisations et l'AESA seront agrégés au sein du RCE ;
- la proposition fixe un contenu minimal pour les comptes rendus d'événements et prévoit que les événements à risque enregistrés par les autorités compétentes soient classés ;
- l'accès des Etats membres et de l'AESA au répertoire central européen est étendu à l'ensemble des données et des informations consignées dans la base de données ;

- la proposition renforce la confidentialité des informations recueillies. Ainsi, ces informations ne pourront être utilisées qu'à des fins d'amélioration de sécurité en aviation. En outre, la proposition vise à diminuer d'éventuels effets négatifs des décisions prononcées par des juridictions nationales dans le cadre d'affaires où de telles informations sensibles auraient joué un rôle en exigeant la conclusion d'accords préalables entre autorités compétentes en matière de justice et d'aviation ;
- la proposition renforce les règles relatives à la protection des notifiants afin que les individus aient confiance dans le système et que les informations utiles sur la sécurité puissent être communiquées. Dans cette perspective, l'obligation d'anonymiser les comptes rendus d'événements est réaffirmée, il est demandé aux Etats membres de s'abstenir d'intenter des actions à l'encontre des notifiants, sauf en cas de négligence grave. Les organisations désignées par les Etats membres sont également invitées à adopter un document décrivant comment la protection des employés est assurée. Enfin, des organismes nationaux sont à instaurer pour permettre aux employés de signaler les infractions aux règles garantissant leur protection.

Si la présente proposition de règlement est adoptée, le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile devra être abrogé ou du moins amendé afin d'y inclure les dispositions requises et éviter des contradictions avec le texte européen. La direction de l'aviation civile (DAC) est l'autorité compétente pour la collecte, l'évaluation, la protection et la diffusion des incidents visés ; elle devra adapter ses systèmes informatiques et les mécanismes de notification (introduction d'un système de notification volontaire) et d'analyse (détermination des mesures correctives nécessaires), le moment venu.

Après avoir examiné le document COM (2012) 776, les membres de la Commission du Développement durable concluent que la proposition de règlement est conforme au principe de subsidiarité.

4. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 30 janvier 2013 à 10h30.

Luxembourg, le 24 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden