



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6695

Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant

- 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,
- 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Date de dépôt : 10-06-2014

Date de l'avis du Conseil d'État : 25-06-2014

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
23-04-2015	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
10-06-2014	Déposé	6695/00	<u>5</u>
24-06-2014	Avis de la Chambre des Métiers (13.6.2014)	6695/01	<u>14</u>
25-06-2014	Avis du Conseil d'Etat (24.6.2014)	6695/02	<u>17</u>
07-01-2015	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6695/03	<u>22</u>
25-02-2015	Avis complémentaire du Conseil d'État (24.2.2015)	6695/04	<u>31</u>
12-03-2015	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Madame Josée Lorsché	6695/05	<u>36</u>
17-03-2015	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°24 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6695	<u>51</u>
26-03-2015	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (26-03-2015) Evacué par dispense du second vote (26-03-2015)	6695/06	<u>54</u>
12-03-2015	Commission du Développement durable Procès verbal (22) de la reunion du 12 mars 2015	22	<u>57</u>
03-03-2015	Commission du Développement durable Procès verbal (21) de la reunion du 3 mars 2015	21	<u>60</u>
07-01-2015	Commission du Développement durable Procès verbal (13) de la reunion du 7 janvier 2015	13	<u>67</u>
10-12-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (12) de la reunion du 10 décembre 2014	12	<u>124</u>
03-12-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (11) de la reunion du 3 décembre 2014	11	<u>144</u>
04-05-2015	Publié au Mémorial A n°82 en page 1500	6695	<u>173</u>

Résumé

6695 résumé :

Le projet prévoit le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011, qui a pour objet la sauvegarde des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, notamment en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'informations sur les tarifs, de disponibilité des billets et des réservations, d'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages. Alors que les auteurs du projet de loi avaient initialement prévu de faire adopter à la fois un projet de loi et un projet de règlement grand-ducal en la matière, le Conseil d'Etat a souhaité voir intégrées dans le projet de loi les dispositions du projet de règlement grand-ducal. C'est ainsi que le projet de loi reprend également les dispositions du projet de règlement grand-ducal et vise notamment à :

- désigner la Communauté des transports (CdT) comme autorité compétente en matière de protection des intérêts des consommateurs ;
- donner le pouvoir de sanction administrative à la CdT ;
- définir les sanctions ;
- demander des dérogations aux dispositions du règlement européen, qui s'appliquent aux services réguliers de transport par autobus et autocar dont la distance parcourue est inférieure à 250 km ;
- charger la CdT de l'application de ces dispositions législatives et lui conférer le droit d'agir en tant qu'instance de recours pour les plaintes de voyageurs n'ayant pas été réglées ;
- intégrer les compétences attribuées à la CdT également dans les articles correspondants du Code de la consommation, ainsi que dans la loi sur les transports publics.

6695/00

N° 6695

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar;

modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation;

modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

* * *

(Dépôt: le 10.6.2014)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (26.5.2014)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	3
4) Commentaire des articles	3
5) Fiche financière	4
6) Avis de la Chambre de Commerce (28.4.2014)	5

*

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 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar; modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation; modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Palais de Luxembourg, le 26 mai 2014

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction es son dossier et avant toute sanction, tout service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar a le droit d'être entendu par la Communauté des Transports et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge du service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar sanctionné.

Art. 2. Le non-respect des obligations définies aux articles 4, 8, 11, 19, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par un transporteur où transporteur exécutant déterminé d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 25, 26, 27 du règlement (UE) n° 181/2011 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 4. Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte de la présente loi.

Art. 5. 1. L'article L. 311-5 de l'annexe de la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code à la consommation est complété comme suit:

„(5) La Communauté des Transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.“

2. L'article L. 311-6 de l'annexe de la même loi est complété comme suit:

„(5) La Direction de la Communauté des Transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des Transports.“

Art. 6. L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 est complété comme suit:

„La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n° 181/2011 conformément à l'article 2 ci-avant.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar a notamment pour objet de sauvegarder les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services routiers de transports par autobus et autocar.

Il a déjà connu une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du XXXXX portant dérogation pour certains services réguliers au règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Comme son intitulé l'indique, ce règlement grand-ducal prévoit, d'une part, une dérogation pour le Luxembourg en ce qui concerne certains services réguliers de transport par autobus et autocar et notamment les services réguliers urbains, suburbains et régionaux de transport par autobus et autocar dont la distance est inférieure à 250 kilomètres, ce qui réduit considérablement le champ d'application du règlement communautaire en question. D'autre part, ledit règlement grand-ducal institue la Communauté des Transports comme autorité compétente chargée de son application.

C'est la raison pour laquelle le projet de loi sous rubrique qui contient le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (UE) n° 181/2011, propose d'introduire un régime des sanctions restreint et adapté. A cet effet, il suggère d'appliquer uniquement deux types de sanctions administratives en cascade:

- un avertissement écrit et
- une amende administrative de 500 ou de 2.000 euros.

Etant donné que les peines doivent être en rapport avec le manquement et ne pas être disproportionnées par rapport aux faits qu'elles sont censées sanctionner, le législateur a particulièrement pris soin de ne pas punir indistinctement toutes les infractions prévues d'une amende uniforme, mais de proportionner les amendes administratives à la gravité des faits qui les motivent et en fonction de l'éventuelle récidive.

Enfin, le projet de loi prévoit, conformément au règlement grand-ducal du XXXXXX, d'attribuer le pouvoir de sanctions à la Communauté des Transports.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er énonce l'objet du présent projet de loi qui consiste en l'élaboration de sanctions administratives visant à produire un effet dissuasif sur les destinataires visés par le règlement communautaire (UE) n° 181/2011.

Ce dernier accorde des droits aux passagers dans le transport par autobus et autocar, notamment en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'informations sur les tarifs, de disponibilité des billets et des réservations, d'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages.

ad article 2

L'article 2 institue la Communauté des Transports comme autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus a été constatée.

La décision d'attribuer le pouvoir de sanction à la Communauté des Transports s'explique par le fait que le règlement communautaire (UE) n° 181/2011 a déjà connu une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du XXX qui a notamment désigné la Communauté des Transports comme autorité compétente dans le dossier des droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

L'article 2 propose un système restreint de sanctions qui prévoit soit un avertissement, pour les fautes de moindre gravité, soit une amende administrative variant entre 500 et 2.000 euros.

L'avertissement administratif est prévu pour les fautes de moindre gravité et peut prendre la forme, soit d'observations orales, soit d'observations écrites.

ad article 3

L'article 3 définit la réglementation des amendes administratives et que les amendes administratives sont perçues par l'Etat représenté par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

ad article 4

L'article 4 prévoit la possibilité de recours à l'encontre les décisions de la Communauté des Transports devant le tribunal administratif.

ad article 5

L'article 5 désigne la compétence de la Communauté des Transports pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus a été constatée; il en est de même pour le domaine des droits des passagers dans le transport par voie de navigation intérieure, dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.

En intégrant cette désignation dans la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'une Code de la consommation les textes législatifs en la matière seront complets et cohérents, et ceci pour les différents modes de transport concernés.

ad article 6

La création de l'établissement public de la Communauté des Transports est ancrée dans la loi du 29 juin 2004. Les nouveaux pouvoirs et missions de la CdT sont donc également intégrés dans cette loi.

*

FICHE FINANCIERE

(en vertu de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)

Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar a notamment pour objet de sauvegarder les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services routiers de transports par autobus et autocar.

Le présent projet de loi contient le régime des sanctions à appliquer en cas de violation d'une des mesures du règlement communautaire en question. Il prévoit un régime des sanctions restreint et adapté. En effet, il suggère d'appliquer uniquement deux types de sanctions administratives en cascade:

- l'avertissement et
- l'amende administrative variant entre 500 et 2.000 euros.

Il est prévu de charger la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, comme autorité compétente pour l'application du règlement précité.

Il convient de noter que le projet de loi n'engendrera aucun coût financier supplémentaire à charge du budget de l'Etat.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.4.2014)

L'avant-projet de loi sous avis a pour objet de déterminer au niveau national les sanctions en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement CE n° 2006/2004 (ci-après „le Règlement“), ainsi que d'apporter certaines modifications au Code de la consommation et à la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Le Règlement, applicable depuis le 1er mars 2013, a pour objet de garantir un niveau élevé de protection aux passagers voyageant par autobus et autocar en introduisant un certain nombre de droits pour les passagers et d'obligations à charge des transporteurs.

Aux termes de l'article 31 du Règlement, il incombe à chaque Etat membre de déterminer le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du Règlement.

L'avant-projet de loi sous avis introduit ainsi un régime de sanctions administratives en cas de manquement par un transporteur aux dispositions du Règlement. Ces sanctions sont:

- (i) l'avertissement écrit lorsqu'il s'agit du premier manquement imputable à un transporteur déterminé,
- (ii) une amende de 500 à 2.000.– € selon le manquement constaté, ce montant pouvant être doublé en cas de récidive dans un délai d'un an.

Ces sanctions pourront être prononcées à l'égard des transporteurs par la Communauté des Transports, qui est l'autorité nationale compétente chargée de l'application du Règlement.

Les décisions de la Communauté des Transports relatives aux sanctions devront être motivées et pourront faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à formuler sur le fond de l'avant-projet de loi sous avis mais relève toutefois plusieurs erreurs matérielles ou incohérences dans le texte proposé.

La Chambre de Commerce regrette également que les sanctions en cas de non-respect des dispositions du Règlement ne soient déterminées que plus d'une année après l'entrée en vigueur dudit Règlement.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'intitulé de l'avant-projet de loi

La Chambre de Commerce relève deux erreurs dans l'intitulé de l'avant-projet de loi sous avis:

- (i) l'intitulé de l'avant-projet de loi fait état d'une modification de la „*loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation*“. Or, l'avant-projet de loi sous avis tend en réalité à modifier les articles L.311-5 et L.311-6 du Code de la consommation. La Chambre de Commerce rappelle qu'en matière législative „*un acte juridique joint à un acte d'approbation ou de publication est toujours référé sous son intitulé propre et non pas sous celui de l'acte auquel il est joint. Ainsi, la référence à des lois ou règlements qui ont été coordonnés ou codifiés indique l'intitulé du texte coordonné ou codifié et non celui de la loi ou du règlement de coordination ou de codification*“¹. Il y a par conséquent lieu de faire référence dans l'intitulé de l'avant-projet de loi à une modification du Code de la consommation plutôt qu'à une modification de la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation;
- (ii) l'intitulé de l'avant-projet de loi fait également état d'une modification de la „*loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics*“. Or, la Chambre de Commerce relève que l'intitulé exact de la loi du 29 juin 2004 est „*loi du 29 juin 2004 sur les transports publics*“ et que ladite loi a fait l'objet de plusieurs modifications depuis son entrée en vigueur de sorte qu'il convient d'y faire référence par les termes „*loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics*“.

¹ Marc BESCH, „*Traité de légistique formelle*“, point 4.9.2., page 58.

Afin d'assurer la cohérence de l'intitulé de l'avant-projet de loi avec son contenu, la Chambre de Commerce propose par conséquent de modifier l'intitulé de la manière suivante:

„Avant-projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant,

*1) **le Code de la consommation,***

*2) la loi **modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**“*

Concernant l'article 1er

A l'article 1er, 2ème paragraphe de l'avant-projet de loi il y a lieu de lire: *„Dans le cadre de l'instruction **de** son dossier et avant toute sanction, tout service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar a le droit d'être entendu par la Communauté des Transports et de présenter ses observations.“*

Concernant l'article 2

A l'article 2, paragraphe 1er, 2ème phrase de l'avant-projet de loi il y a lieu de lire: *„Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par un transporteur **ou** un transporteur exécutant déterminé d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit“.*

Concernant l'article 5

La Chambre de Commerce renvoie à sa remarque sous (i) concernant la référence à la „loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation“ dans l'intitulé de l'avant-projet de loi sous avis.

Par conséquent, la Chambre de Commerce est d'avis qu'à l'article 5 de l'avant-projet de loi sous avis les références aux articles L.311-5 et L.311-6 de „l'annexe de la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code à la consommation“ devraient être remplacées par les termes „**article L.311-5 du Code la consommation**“ et „**article L.311-6 du Code de la consommation**“.

Concernant l'article 6

La Chambre de Commerce constate une imprécision quant aux dispositions de l'article 6 de l'avant-projet de loi sous avis.

En effet, cet article entend compléter les dispositions de „l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004“ sans mentionner l'intitulé de la loi ainsi complétée.

Afin d'éviter tout doute quant à la loi effectivement complétée par la présente disposition, la Chambre de Commerce suggère de modifier l'article 6 de la façon suivante: *„L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 **sur les transports publics** est complété comme suit:“*

En outre, la Chambre de Commerce attire l'attention des auteurs sur le fait que l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics se décompose en deux paragraphes de sorte qu'à défaut de plus amples précisions dans le libellé de l'article 6 de l'avant-projet de loi, le doute subsiste quant à l'endroit où la modification souhaitée devra être insérée.

Pour assurer la cohérence du texte de la loi modifiée du 29 juin 2004, la Chambre de Commerce est d'avis qu'il convient de préciser dans l'article 6 de l'avant-projet de loi sous avis à quel endroit la nouvelle disposition devra être insérée.

Finalement, la Chambre de Commerce relève encore une incohérence dans le libellé même de la modification apportée à l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Ainsi, aux termes de l'article 6 de l'avant-projet de loi sous avis, l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 devrait être complété par la disposition suivante: *„La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droits des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n° 181/2011 conformément à l'article 2 ci-avant“.*

Aux yeux de la Chambre de Commerce, l'usage de l'expression „conformément à l'article 2 ci-avant“ suppose un renvoi à l'article 2 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Or, l'article 2 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ne contient aucune disposition relative aux sanctions administratives que peut prononcer la Communauté des Transports alors que ces sanctions sont en réalité prévues à l'article 2 de l'avant-projet de loi sous avis.

La Chambre de Commerce invite par conséquent les auteurs du présent avant-projet de loi à revoir la formulation de la modification apportée à l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics afin d'écartier toute erreur d'interprétation quant au sens du texte et éviter ainsi toute insécurité juridique.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver l'avant-projet de loi sous avis sous réserve de l'observation de ses commentaires.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6695/01

N° 6695¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar;

modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation;

modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(13.6.2014)

Par sa lettre du 10 mars 2014, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet de l'avant-projet de loi repris sous rubrique.

Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar a pour objet la sauvegarde des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, ainsi que l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des services routiers de transports par autobus et autocar.

Le projet de loi sous avis prévoit le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et octroyant des dérogations à certaines applications prévues par ledit règlement. Il vise à l'introduction d'un régime de sanctions restreint et adapté et il suggère d'appliquer deux types de sanctions administratives en cascade:

- un avertissement écrit,
- une amende administrative de 500 ou de 2.000 euros.

Le projet de loi prévoit en outre l'attribution du pouvoir de sanction à la Communauté des Transports.

La Chambre des Métiers relève la nécessité que les peines prononcées soient en rapport avec le manquement et ne soient pas disproportionnées par rapport aux faits qu'elles sont censées sanctionner.

Elle relève par ailleurs l'erreur matérielle ci-après:

- à l'article 1er de l'avant-projet de loi, elle suggère de corriger le second alinéa, de sorte à ce qu'il adopte la formulation suivante: „Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction [...]“.

*

Sous réserve de la prise en considération de la remarque ci-avant formulée, la Chambre des Métiers approuve le projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 13 juin 2014

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Roland KUHN

6695/02

N° 6695²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar;

modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation;

modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(24.6.2014)

Par dépêche du 6 mars 2014, le Premier ministre, ministre d'Etat a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Au projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'une fiche financière.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'Etat le 12 mai 2014.

Par une autre dépêche du 6 mars 2014, le Conseil d'Etat a été saisi du projet de règlement grand-ducal relatif à des services réguliers en vertu du règlement (UE) n° 118/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et octroyant des dérogations à certaines applications prévues par ledit règlement.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis a pour objet de mettre en œuvre, en droit national, un système de sanctions administratives, en vue de réprimer les violations de certaines dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

Le projet a pour objet, d'une part, d'introduire, pour le territoire luxembourgeois, certaines dérogations quant au champ d'application du règlement européen précité et, d'autre part, de désigner l'autorité qui est compétente pour surveiller et gérer l'application de ce même règlement européen.

Ce dernier est entré en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne, c'est-à-dire le 20 mars 2011. Aux termes de l'article 24, alinéa 2, il est applicable à partir du 1er mars 2013. A cet égard, le Conseil d'Etat prend note de l'urgence de l'adoption du dispositif proposé, alors que la Commission européenne a décidé d'émettre une mise en demeure en vertu de l'article 258 TFUE en raison de la non-conformité de la législation nationale par rapport aux textes européens¹. Il constate que le projet de loi sous avis lui est parvenu avec un retard d'une année par rapport à la date d'applicabilité du règlement (UE) n° 181/2011 précité et avec un retard de presque trois années par rapport à la date d'entrée en vigueur du même règlement.

D'après l'exposé des motifs du projet de loi, le règlement UE n° 181/2011 précité aurait „déjà connu une *transposition (sic)* partielle par la voie du règlement grand-ducal du XXXX portant dérogation

¹ Procès-verbal numéro 40/13 du Conseil de gouvernement du 31 octobre 2013.

pour certains services réguliers au règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement⁴. Le Conseil d'Etat n'a pas pu retracer un tel règlement grand-ducal avec l'intitulé indiqué. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat est porté à se demander si le „règlement grand-ducal du XXXX portant dérogation pour certains services réguliers au règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement⁴, mentionné à l'exposé des motifs, ne serait pas, peut-être, dans l'esprit des auteurs, le règlement grand-ducal en projet, en relation avec le présent projet de loi.

Le commentaire de l'article 2 du projet de loi sous avis contient encore une autre énigme insoluble. Il y est écrit ce qui suit: „La décision d'attribuer le pouvoir de sanction à la Communauté des Transports s'explique par le fait que le règlement *communautaire* (UE) n° 181/2011 a déjà connu une *transposition* partielle par la voie du règlement grand-ducal du XXX qui a notamment désigné la Communauté des Transports comme autorité compétente dans le dossier des droits et obligations des voyageurs *ferroviaires (sic)*⁴. Le Conseil d'Etat ne comprend pas cette assertion. En effet, le règlement (UE) n° 181/2011 précité ne fait, dans aucune de ses dispositions, référence aux voyageurs ferroviaires, la problématique concernant ceux-ci ayant fait l'objet du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Le règlement grand-ducal qui a institué la Communauté des transports comme autorité compétente „dans le dossier des droits et obligations des voyageurs ferroviaires⁴ n'est pas celui du „XXX⁴, mais bien celui du 1er décembre 2009 „portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement⁴, publié au Mémorial A numéro 227 du 3 décembre 2009, page 3947. Mais, il reste que ce règlement grand-ducal est complètement étranger à l'objet du projet de loi sous examen.

Le Conseil d'Etat admet que la mise en œuvre en droit national du règlement (UE) n° 181/2011 précité n'a pas encore eu lieu, même partiellement, et que cette mise en œuvre doit se faire, selon les auteurs, moyennant deux instruments juridiques différents.

Cette méthode dualiste, retenue par les auteurs pour la mise en œuvre d'un règlement européen, avait dans le passé déjà donné lieu à critique du Conseil d'Etat. En effet, la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1371/2007 précité a eu lieu par la voie de deux instruments juridiques, à savoir: 1° le règlement grand-ducal précité du 1er décembre 2009 et 2° la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Le règlement grand-ducal précité du 1er décembre 2009 avait été adopté en recourant à la procédure d'urgence et se trouvait, de ce fait soustrait à l'avis du Conseil d'Etat. Dans son avis du 8 mai 2012 relatif au projet de loi devenu la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, le Conseil d'Etat avait déclaré qu'il „préférerait que les textes soient revus en prévoyant par la procédure adéquate, l'abrogation du règlement grand-ducal et l'intégration des dispositions réglementaires dans la loi en projet, afin de fixer notamment le champ d'application des sanctions administratives dans la loi⁴. A l'époque, il n'avait pas été tenu compte de cette observation du Conseil d'Etat. A cet égard il faut reconnaître qu'un intervalle de presque deux ans sépare l'adoption du règlement grand-ducal et la promulgation de la loi.

Présentement, cet écart temporel n'existe pas en ce qui concerne la mise en œuvre du règlement (UE) n° 181/2011 précité, alors que le Conseil d'Etat est simultanément saisi, et du projet de loi sous avis, et du projet de règlement grand-ducal afférent. Comme le Conseil d'Etat l'exposera d'ailleurs plus amplement dans son avis de ce jour relatif au projet de règlement grand-ducal précité (n° 50.548 du rôle du Conseil d'Etat), les dispositions essentielles dudit projet de règlement doivent impérativement être reprises dans la loi en projet, alors que leur maintien dans un règlement grand-ducal les exposerait à la sanction de l'article 95 de la Constitution. Pour cette raison, qui rejoint les arguments déjà exprimés dans son avis précité du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat entend voir intégrées dans le projet de loi sous avis les dispositions du règlement grand-ducal en projet, lequel deviendra ainsi sans objet.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Observations légistiques

A chaque occurrence de l'expression „Communauté des Transports“, le mot „transports“ est à écrire avec une lettre initiale minuscule.

L'intitulé des articles est à libeller selon le mode suivant: „**Art. 1er.**“, „**Art. 2.**“, etc. Le texte de l'article doit commencer dans la même ligne que l'intitulé.

Intitulé

Il y a lieu d'intituler l'acte sous avis correctement comme suit:

„Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“

Article 1er

Cet article confère à la Communauté des transports le pouvoir de prononcer des sanctions administratives, sans toutefois préciser explicitement à l'encontre de qui ces sanctions peuvent être infligées. Selon l'alinéa 2 de l'article sous avis, „tout service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar“ a le droit d'être entendu, avant toute sanction. Il semble dès lors que les sanctions peuvent s'appliquer à „tout service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar“. La notion de „service routier“ est une notion fonctionnelle. Or, le règlement européen poursuit une approche organique. Il ne connaît en effet pas la notion de „service routier“, mais bien celles de „transporteur“, de „transporteur exécutant“, de „vendeur de billets“, d'„agent de voyages“, de „voyagiste“ et „d'entité gestionnaire de station“. Ne sont-ce pas ces organes, personnes physiques ou morales, qui devraient pouvoir être frappés de sanctions? Doivent-ils être entendus avant d'être sanctionnés? Le Conseil d'Etat est d'avis que tous ces organes doivent être passibles de sanctions si un manquement aux obligations qui leur sont imposées par le règlement européen, peut leur être reproché. Conformément aux règles de la procédure administrative non contentieuse, ils doivent aussi être préalablement entendus.

Sur le plan rédactionnel, il y a lieu de remplacer la numérotation par points indiciaires figurant à l'alinéa 1er par une numérotation abécédaire, suivie d'une parenthèse fermante. Afin de redresser l'erreur matérielle qui s'est glissée à l'alinéa 2, il faut omettre en début de phrase le mot „es“ et remplacer le mot „son“ par le mot „du“.

Article 2

Les deux premiers alinéas de l'article sous avis énoncent les articles du règlement (UE) n° 181/2011 précité dont l'inexécution des obligations qu'ils contiennent peut être frappée d'une amende administrative.

A l'alinéa 1er, il n'est plus question du „service routier“, comme à l'article 1er, mais du „transporteur“ et du „transporteur exécutant“, lesquels, en cas d'un premier manquement, peuvent se voir sanctionnés par un avertissement écrit au lieu d'une amende. Le Conseil d'Etat constate que les articles du règlement européen visés contiennent des obligations non seulement à charge du „transporteur“ et du „transporteur exécutant“, mais encore du „vendeur de billets“, de l'„agent de voyages“, du „voyagiste“ ou des „entités gestionnaires de station“. Est-ce que les manquements aux obligations du règlement européen, imputables aux intervenants autres que le transporteur et le transporteur exécutant, ne sont pas sanctionnés? Dans ce contexte, il faut rappeler que l'article 31 du règlement (UE) n° 181/2011 précité demande, de manière générale, un „régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement“, quel qu'en soit l'auteur. En attendant les explications des auteurs au sujet de l'exécution correcte dudit règlement européen, le Conseil d'Etat réserve sa position au sujet de la dispense du second vote constitutionnel.

En ce qui concerne la liste des articles du règlement (UE) n° 181/2011 précité dont l'inobservation est sanctionnée, le Conseil d'Etat constate que, par exemple, l'article 22 ne contient aucune obligation sanctionnable à charge de l'un des intervenants énoncés ci-dessus. Il rappelle la jurisprudence de la Cour constitutionnelle aux termes de laquelle le principe de la spécification de l'incrimination et de la

peine entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et de préciser le degré de répression pour en exclure l'arbitraire et pour permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables ainsi que la peine qui s'y rapporte. Ce principe se retrouve également à l'article 49 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Le Conseil d'Etat est à se demander par ailleurs si les sanctions prévues à l'article sous avis sont à considérer comme effectives, proportionnées et dissuasives, tel qu'exigé par l'article 31 du règlement (UE) n° 181/2011 précité. Le Conseil d'Etat exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, de revoir la liste et d'indiquer avec précision les agissements répréhensibles.

Sur le plan rédactionnel, il faut, à l'alinéa 1er, énoncer l'intitulé du règlement européen *in extenso*.

Article 3

Cet article ne donne pas lieu à observation quant au fond.

Sur le plan rédactionnel, il y a lieu d'écrire les mots „enregistrement“ et „domaines“ de l'expression „Administration de l'enregistrement et des domaines“ chaque fois avec une lettre initiale minuscule. Le Conseil d'Etat propose de préciser que le recouvrement des amendes d'ordre en cause se fera comme en matière de droits d'enregistrement, à l'instar du mode de recouvrement des amendes prononcées par les juridictions répressives. Partant, l'alinéa 1er est à compléter par une deuxième phrase prenant la teneur suivante: „Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement.“

Article 4

Cet article ne donne pas lieu à observation.

Article 5

Du point de vue de la présentation légistique, le Conseil d'Etat demande de mettre les numéros des paragraphes entre parenthèses et d'omettre les points après les chiffres.

La phrase introductive du paragraphe 1er devrait se lire comme suit: „L'article L.311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit: ...“.

La phrase introductive du paragraphe 2 devrait se lire comme suit: „L'article L.311-6 du Code de la consommation est modifié comme suit: ...“. Dans la suite du texte du paragraphe 2, il convient d'écrire l'expression „direction de la Communauté de transports“ avec une lettre initiale minuscule aux mots „direction“ et „transports“.

Article 6

Cet article a pour objet de compléter l'article 7*bis* de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. Le texte qu'il est proposé d'y adjoindre fait référence à „l'article 2 ci-avant“. Il semble que l'article 2 qui est visé est l'article 2 de la loi en projet, alors qu'une référence à l'article 2 de la loi précitée du 29 juin 2004 ne donnerait aucun sens. Cette référence doit être corrigée.

Sur le plan rédactionnel, la phrase introductive de l'article sous avis devrait se lire comme suit: „L'article 7*bis* de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit: ...“. Dans la suite du libellé proposé, le règlement européen devrait figurer avec son intitulé complet, comme indiqué à l'endroit de l'article 2.

Le Conseil d'Etat constate que la loi précitée du 29 juin 2004 ne connaît aucune disposition analogue à l'article 7*bis* proposé, en ce qui concerne les attributions de la Communauté des transports dans le contexte du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Il estime que le présent projet de loi pourrait servir pour combler cette lacune.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 24 juin 2014

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

6695/03

N° 6695³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendement adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés à la Présidente du Conseil d'Etat (7.1.2015).....	1
2) Texte coordonné.....	5

*

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

(7.1.2015)

Madame la Présidente,

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

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

Amendement 1 portant sur l'agencement du projet de loi

Le texte du projet de loi est subdivisé en trois chapitres distincts, à savoir:

- Chapitre 1er: Des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et moyens de recours (articles 1er à 3)
- Chapitre 2: Des mesures transitoires (article 4)
- Chapitre 3: Des dispositions modificatives (articles 5 à 7)

Commentaire de l'amendement 1

Dans un souci de lisibilité, les membres de la commission parlementaire ont décidé de subdiviser le texte de la future loi en trois chapitres dont le premier traitera des droits des passagers dans le trans-

port par autobus et autocar et des moyens de recours, le deuxième des mesures transitoires et le troisième des dispositions législatives qui sont modifiées par le présent projet de loi.

Amendement 2 portant sur l'article 1er

L'article sous rubrique se lira dorénavant comme suit:

Art. 1er. (1) La Communauté des transports est désignée comme étant l'organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1 de ce même règlement.

(2) Conformément à l'article 27 de ce même règlement et sans préjudice des demandes d'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle de passagers et de perte ou détérioration de bagages, si un passager visé par le règlement en question souhaite déposer une plainte auprès du transporteur ou du transporteur exécutant, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou aurait dû être exécuté.

(3) Il en est de même si un passager visé par ce même règlement souhaite déposer une plainte auprès d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a conclu un contrat de transport respectivement à compter de la date où il est passé à la station de sa montée ou de sa descente.

(4) Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur, le transporteur exécutant, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou l'entité gestionnaire de station informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen.

La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte.

(5) La Communauté des transports agit en instance de recours pour les plaintes qui n'ont pas pu être réglées à la satisfaction du passager par la procédure visée au paragraphe précédent.

Le passager est obligé de déposer sa plainte par écrit, sous pli recommandé, auprès de la Communauté des transports, en exposant le litige à l'encontre d'un transporteur, d'un transporteur exécutant, d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station dans un délai de 3 mois à compter de la réception de la réponse définitive de la part du transporteur.

(6) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire de station a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et d'y présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(7) Après avoir entendu les personnes visées au paragraphe précédent, la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois maximum à compter de la date de réception de la plainte pour communiquer sa décision au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station ainsi qu'au passager.

(8) La Communauté des transports peut prononcer la sanction administrative de l'amende administrative s'élevant soit à 500 euros soit à 2.000 euros, selon le manquement constaté, ce montant pouvant être doublé en cas de récidive dans un délai d'un an.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Commentaire de l'amendement 2

Dans son avis du 24 juin 2014, le Conseil d'Etat émet plusieurs remarques à l'endroit de l'article 1er. A la lecture de cet avis, les membres de la Commission ont décidé de réserver un nouveau libellé à l'article 1er. Ainsi:

- Le premier paragraphe précise que la Communauté des transports est l'organe désigné pour veiller à l'application du Règlement européen.
- Suite à la remarque du Conseil d'Etat relative au projet de loi et à l'article 3 du projet de règlement grand-ducal relatif à des services réguliers en vertu du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et octroyant des dérogations à certaines applications prévues par ledit règlement, la Commission du Développement durable fait sienne la proposition de reprendre les dispositions du règlement grand-ducal dans le texte du projet de loi et en particulier la nouvelle mission attribuée à la Communauté des transports.
- Le paragraphe 2 se réfère à l'article 27 du règlement communautaire qui prévoit le mécanisme de plainte à l'égard du transporteur.
- Le paragraphe 3 prévoit le mécanisme de plainte à l'égard du vendeur de billets, de l'agent de voyage, du voyageur ou de l'entité gestionnaire de station.
- Le paragraphe 4 règle la réaction imposée au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station.
- Le paragraphe 5 expose le rôle de la Communauté des transports en tant qu'instance de recours, comme d'ailleurs préconisé par la Chambre de commerce dans son avis du 28 avril 2014.
- Le paragraphe 6 reprend le texte du projet de loi et tient compte des remarques du Conseil d'Etat.
- Le paragraphe 7 prévoit que la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois à compter de la date de réception de la plainte pour communiquer sa décision.
- Le paragraphe 8 supprime la notion d'un avertissement écrit préalable puisqu'il ne serait que peu dissuasif. Il fixe les montants et la procédure en cas de sanctions.

Amendement 3 portant sur l'article 2

L'article 2 se lira comme suit:

Art. 2. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n° 181/2011 précité.

(3) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Commentaire de l'amendement 3

A la lecture des critiques du Conseil d'Etat dans son avis précité du 24 juin 2014, les membres de la Commission ont décidé d'amender l'article 2 et de le formuler de façon similaire à l'article 2 de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement CE n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, tout en tenant compte des observations faites à l'époque par le Conseil d'Etat dans son avis afférent (doc. parl. n° 6368¹).

Les obligations énumérées sous l'article 2, paragraphe (1), dont le non-respect sera sanctionné par une amende administrative de 500 euros, ont trait à des manquements aux informations ou à l'assistance aux voyageurs en cas, par exemple, d'annulations, de retards ou d'autres incidents.

Dans le but d'une meilleure protection des personnes handicapées et à mobilité réduite, et afin de parer à une discrimination quelconque envers ces personnes, des manquements de ce genre doivent être sanctionnés de manière plus sévère. Il en est de même en cas de lésions corporelles ou de décès d'un voyageur, qui constituent également des faits plus graves. Dans ces contextes les manquements sont sanctionnés par une amende administrative de 2.000 euros.

La dernière phrase reste inchangée.

Amendement 4 portant sur l'article 4

L'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 4. *L'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n° 181/2011 précité n'entre en application qu'après un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.*

Commentaire de l'amendement 4

L'article 4 prévoyait, dans sa version initiale, la possibilité de recours à l'encontre des décisions de la Communauté des transports devant le tribunal administratif. Cette disposition ayant été incorporée dans le texte de l'article 1er, le nouvel article 4 prévoit une disposition permettant une dérogation à la date d'application en droit national de l'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n° 181/2011, qui dispose que les transporteurs fixent des procédures de formation au handicap et veillent à ce que le personnel qui travaille en contact direct avec les voyageurs ou traite les questions en rapport avec les voyageurs, reçoive une formation adéquate en la matière.

Amendement 5 portant sur l'article 5 initial (articles 5 et 6 nouveaux)

Les articles 5 et 6 se liront dorénavant comme suit:

Art. 5. *L'article L. 311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit:*

„(5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.“

Art. 6. *L'article L. 311-6 du Code la consommation est modifié comme suit:*

„(5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports.“

Commentaire de l'amendement 5

Si la Commission du Développement durable a fait siennes les différentes suggestions rédactionnelles du Conseil d'Etat relatives à l'article 5, elle a décidé de diviser l'article 5 initial en deux articles distincts afin d'en faciliter la lecture.

Amendement 6 portant sur l'article 6 initial (nouvel article 7)

Le texte du nouvel article 7 est modifié de la manière suivante:

Art. 7. *L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit:*

„La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 conformément à l'article 2 de la loi du XXXXXX déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1er de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007.“

Commentaire de l'amendement 6

La commission parlementaire décide de suivre les recommandations du Conseil d'Etat. Outre les modifications d'ordre rédactionnel et la correction d'une référence, un nouvel alinéa 2 a été ajouté à

l'article 7 qui autorise la Communauté des transports à prononcer les sanctions administratives en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1er de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007.

*

Au nom de la Commission du Développement durable et au regard de l'urgence que revêt l'évacuation du projet de loi sous rubrique, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

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

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

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

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Chapitre 1er: Des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et moyens de recours

Art. 1er. (1) La Communauté des transports est désignée comme étant l'organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1 de ce même règlement.

(2) Conformément à l'article 27 de ce même règlement et sans préjudice des demandes d'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle de passagers et de perte ou détérioration de bagages, si un passager visé par le règlement en question souhaite déposer une plainte auprès du transporteur ou du transporteur exécutant, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou aurait dû être exécuté.

(3) Il en est de même si un passager visé par ce même règlement souhaite déposer une plainte auprès d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a conclu un contrat de transport respectivement à compter de la date où il est passé à la station de sa montée ou de sa descente.

(4) Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur, le transporteur exécutant, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou l'entité gestionnaire de station informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen.

La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte.

(5) La Communauté des transports agit en instance de recours pour les plaintes qui n'ont pas pu être réglées à la satisfaction du passager par la procédure visée au paragraphe précédent.

Le passager est obligé de déposer sa plainte par écrit, sous pli recommandé, auprès de la Communauté des transports, en exposant le litige à l'encontre d'un transporteur, d'un transporteur exécutant, d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station dans un délai de 3 mois à compter de la réception de la réponse définitive de la part du transporteur.

(6) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire de station a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et d'y présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(7) Après avoir entendu les personnes visées au paragraphe précédent, la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois maximum à compter de la date de réception de la plainte pour communiquer sa décision au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station ainsi qu'au passager.

(8) La Communauté des transports peut prononcer la sanction administrative de l'amende administrative s'élevant soit à 500 euros soit à 2.000 euros, selon le manquement constaté, ce montant pouvant être doublé en cas de récidive dans un délai d'un an.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 2. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n° 181/2011 précité.

(3) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Chapitre 2: Des mesures transitoires

Art. 4. L'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n° 181/2011 précité n'entre en application qu'après un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Chapitre 3: Des dispositions modificatives

Art. 5. L'article L. 311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit:

„(5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.“

Art. 6. L'article L. 311-6 du Code la consommation est modifié comme suit:

„(5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports.“

Art. 7. L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit:

„La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 conformément à l'article 2 de la loi du XXXXXX déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1er de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6695/04

N° 6695⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AVIS COMPLÉMENTAIRE DU CONSEIL D'ÉTAT

(24.2.2015)

Par dépêche du président de la Chambre des députés du 7 janvier 2015, le Conseil d'État a été saisi de six amendements relatifs au projet de loi sous objet, adoptés par la Commission du développement durable lors de sa réunion du même jour.

Aux amendements en question étaient joints un commentaire ainsi qu'un texte coordonné intégrant les propositions rédactionnelles que le Conseil d'État avait suggérées dans son avis du 24 juin 2014 (doc. parl. n° 6695²) et que la commission parlementaire a fait siennes ainsi que les dispositions amendées.

Le Conseil d'État note que la commission parlementaire l'a suivi dans sa proposition d'intégrer dans le projet de loi sous avis les dispositions pertinentes du projet de règlement grand-ducal relatif à des services réguliers en vertu du règlement (UE) n° 118/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et octroyant des dérogations à certaines applications prévues par ledit règlement. Le projet de règlement grand-ducal, précité, lequel avait fait l'objet de l'avis n° 50.548 du Conseil d'État du 24 juin 2014, en est devenu sans objet.

*

COMMENTAIRE DES AMENDEMENTS*Amendement 1 portant sur l'agencement du projet de loi*

Dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du projet de loi, la commission parlementaire a structuré celui-ci en trois chapitres.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement.

Amendement 2 portant sur l'article 1er

À la suite des différentes critiques formulées par le Conseil d'État dans ses avis précités du 24 juin 2014, la commission parlementaire a décidé de conférer à l'article 1er du projet de loi un nouveau libellé, structuré en huit paragraphes.

Le paragraphe 1er, en désignant l'établissement public „Communauté des transports“ comme étant l'organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 181/2011, procède à la mise en œuvre de l'article 28, paragraphe 1er, de ce règlement. Le Conseil d'État marque son accord avec cette disposition.

Le paragraphe 2 confirme le droit des passagers de déposer plainte auprès du transporteur. Ce droit leur est conféré directement par l'article 27 du règlement (UE) n° 181/2007, lequel détermine également la manière selon laquelle le passager doit exercer son droit, de même qu'il détermine la procédure à suivre par le transporteur dans le traitement des plaintes. Le paragraphe 2 sous avis constitue une redite, au moins partielle, des dispositions des articles 7 et 27 du règlement européen précité. Il se heurte de ce fait aux interdictions découlant du principe d'effet direct des règlements européens. En effet, d'après la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne¹, le respect scrupuleux du principe de l'effet direct, propre aux règlements européens, est une condition indispensable à leur application simultanée et uniforme dans l'ensemble de l'Union. Les États membres ne sauraient dès lors adopter un acte par lequel la nature de droit européen d'un règlement et les effets qui en découlent seraient dissimulés aux justiciables. Il ne doit pas non plus y avoir d'équivoque sur la date et les modalités ou conditions de l'entrée en vigueur des règlements européens. Pour ces raisons, il est exclu de reproduire partiellement ou intégralement le texte d'un règlement européen dans l'ordre interne. Il s'ensuit que le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement à la disposition du paragraphe 2 de l'article 2 du projet de loi sous examen, pour contrariété au droit européen.

Le paragraphe 3 étend la faculté pour les passagers de porter plainte, prévue par l'article 27 du règlement (UE) n° 181/2007 à l'encontre des seuls transporteurs, aux autres intervenants visés par le règlement européen, à savoir, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou encore l'entité gestionnaire d'une station. Cette extension se heurte au principe de l'effet direct des règlements européens et de celui de la primauté du droit européen sur le droit national. En effet, lorsque, dans une matière donnée, un règlement européen a édicté un corps de règles, il n'appartient en principe plus aux autorités normatives nationales d'ajouter aux règles européennes ou d'en étendre le champ d'application. Il s'ensuit que le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition du paragraphe 3 de l'article 2 du projet de loi sous examen, pour contrariété au droit européen.

Le paragraphe 4 énonce les délais de traitement des plaintes visées aux paragraphes 2 et 3. Le texte relatif aux plaintes déposées auprès du transporteur, constitue une autre redite des dispositions de l'article 27 du règlement (UE) n° 181/2007. Pour les raisons énoncées à l'endroit du paragraphe 2, le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement au paragraphe 4 de l'article 2 du projet de loi sous avis.

Le paragraphe 5 dispose que la Communauté des transports figure comme instance de recours concernant les plaintes dont question aux paragraphes 2 et 3 de l'article sous avis. La faculté de faire figurer la Communauté des transports comme instance de recours en ce qui concerne les plaintes déposées auprès du transporteur, conformément à l'article 27 du règlement (UE) n° 181/2011, résulte explicitement de l'article 28, paragraphe 3, alinéa 2, du même règlement européen.

En ce qui concerne les plaintes à déposer auprès des autres intervenants au transport, telle que cette faculté est prévue au paragraphe 3 de l'article sous avis, le Conseil d'État renvoie aux développements qui précèdent, et rappelle qu'il n'est pas possible d'étendre à ces intervenants le mécanisme des plaintes prévu à l'égard du seul transporteur par l'article 27 de ce règlement européen. Il en découle que les intervenants au transport visés au paragraphe 3 de l'article sous avis, échappent au pouvoir de sanction de la Communauté des transports, dès lors que celle-ci ne doit figurer que comme instance de recours. Le recours visé à l'article 28, paragraphe 3, alinéa 2, du règlement européen précité ne peut en effet porter que sur les décisions du transporteur intervenues au sujet des plaintes visées par l'article 27 du même règlement européen. Dans le but d'assurer des sanctions efficaces à l'égard de tous les intervenants au transport tombant sous le règlement européen précité, il est indispensable de permettre aux passagers de déposer leurs plaintes, tant à l'égard du transporteur que des intervenants au transport, directement auprès de la Communauté des transports. Ceci ne doit évidemment pas priver les passagers ni de la faculté d'adresser leurs plaintes, conformément à l'article 27 du règlement européen précité, au transporteur, ni de la possibilité d'adresser des réclamations aux autres intervenants au transport, en vue d'un arrangement amiable. À cet égard, le Conseil d'État rappelle son avis n° 50.548 précité, où il avait considéré „qu'il serait plus judicieux de ne pas obliger le réclamant de s'adresser au transporteur,

¹ C.J.U.E., arrêt du 7 février 1973, *Commission c/ Italie*, aff. 39/72, point 17, arrêt du 2 février 1977, *Amsterdam Bulb BV c/ Produktschap voor siergewassen*, aff. 50/76, points 5 à 8, et arrêt du 28 mars 1985, *Commission c/ Italie*, aff. 272/83, point 27.

préalablement à la saisine de la CdT, mais de lui permettre, comme le prévoit le règlement européen, de saisir la CdT directement“. Il maintient ces considérations dans le présent contexte.

Le paragraphe 6 affirme le principe qu'avant toute sanction, la personne susceptible d'être sanctionnée doit être entendue par la Communauté des transports et doit pouvoir présenter ses observations.

Le paragraphe 7 fixe à la Communauté des transports un délai de trois mois pour communiquer sa décision aux parties concernées. Le délai court à compter de la date de réception de la plainte.

Le paragraphe 8 énonce les sanctions que la Communauté des transports peut prononcer, tout en prévoyant un doublement des tarifs de la sanction en cas de récidive dans l'année. Le Conseil d'État propose de remplacer l'énoncé des tarifs des sanctions par un renvoi à l'article 2 et d'éviter ainsi la redondance. Pour des raisons de cohérence du texte, il propose de transférer la disposition relative à la récidive à l'article 2.

Tenant compte des considérations qui précèdent, le Conseil d'État demande de supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 et d'apporter au paragraphe 8 les modifications proposées. L'article sous examen en prendrait alors la teneur suivante:

„**Art. 2.** (1) La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1er de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 181/2011.

La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 181/2011 reprochée à un transporteur, un transporteur exécutant, un vendeur de billets, un agent de voyages, un voyageur ou une entité gestionnaire de station. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire d'une station, a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 6, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 2. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.“

Amendement 3 portant sur l'article 2

Dans son avis précité du 24 juin 2014 (doc. parl. n° 6695²), le Conseil d'État avait assorti l'article 2 du projet de loi de deux oppositions formelles.

La première opposition formelle concernait le cercle des personnes susceptibles d'être sanctionnées, alors que celui-ci ne comprenait pas tous les intervenants auxquels le règlement (UE) n° 181/2007 précité impose des obligations dont la violation doit, aux termes de l'article 31 du même règlement, être sanctionnée. Dans la nouvelle version du projet de loi, le cercle des intervenants pouvant être sanctionnés par la Communauté des transports, est délimité à l'article 1er, de sorte que la première opposition formelle peut être levée.

La deuxième opposition formelle concernait la liste des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 dont la violation est soumise à sanction, dans la mesure où cette liste contenait une disposition non

susceptible d'être sanctionnée. Le Conseil d'État s'était par ailleurs interrogé sur la proportionnalité entre les différents comportements répréhensibles et la sévérité des sanctions prévues. Pour parvenir au nouveau libellé de l'article 2 du projet de loi, la commission parlementaire a procédé à une révision de la liste des comportements soumis à sanction et de la sévérité avec laquelle les différents comportements sont sanctionnés. La logique qui a présidé aux choix retenus est exposée au commentaire de l'amendement. La deuxième opposition formelle peut dès lors être levée.

Le Conseil d'État constate par ailleurs que, pour la rédaction du libellé, la commission parlementaire s'est inspirée du texte qu'il avait proposé pour l'article 2 dans son avis précité du 8 mai 2012 (doc. parl. n° 6368¹) au sujet du projet de loi qui est devenu la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement.

Tenant compte des observations faites à l'endroit de l'article 1er, paragraphe 8, le Conseil d'État demande de compléter l'article 2 du projet de loi par un nouveau paragraphe à insérer à la suite du paragraphe 2 et de renuméroter par conséquent l'actuel paragraphe 3 en paragraphe 4. Le nouveau paragraphe 3 prendra la teneur suivante:

„(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.“

Amendement 4 portant sur l'article 4

L'article 4 du projet de loi initial traitait du recours juridictionnel à l'encontre des décisions de la Communauté des transports. Cette problématique est désormais transférée à l'article 1er où elle est présentement réglée.

L'article 4 contient maintenant une disposition reportant l'entrée en vigueur de l'article 16, paragraphe 1er, point b), du règlement (UE) n° 181/2011 à une année après l'entrée en vigueur de la loi en projet. Cette disposition est conforme à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 181/2011.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement.

Amendement 5 portant sur l'article 5 initial (articles 5 et 6 nouveaux)

La commission parlementaire a décidé de scinder l'article 5 du projet de loi initial en deux articles distincts portant les numéros 5 et 6. D'un point de vue légistique, il aurait été préférable de présenter l'amendement sous un seul article qui prendrait la teneur suivante:

„**Art. 5.** Au Code de la consommation, les modifications suivantes sont apportées:

1. le paragraphe 5 de l'article L.311-5 est remplacé par le libellé suivant:

„(5) ...“;

2. le paragraphe 5 de l'article L.311-6 est remplacé par le libellé suivant:

„(5) ...“

Le Conseil d'État marque son accord avec le fond de l'amendement.

Amendement 6 portant sur l'article 6 initial (nouvel article 7)

La commission parlementaire a suivi les propositions du Conseil d'État, formulées dans son avis précité du 24 juin 2014 (doc. parl. n° 6695²), en ce qui concerne la rédaction de l'article 6 (nouvel article 7) du projet de loi. Elle a également suivi la suggestion du Conseil d'État de profiter de la modification législative en projet pour insérer à l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics une disposition fixant les attributions de la Communauté des transports dans le contexte du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 24 février 2015.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Viviane ECKER

6695/05

N° 6695⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant

- 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,**
- 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.3.2015)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 10 juin 2014 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 24 juin 2014.

La Chambre des Métiers a émis son avis le 13 juin 2014.

Le 10 décembre 2014, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme Rapportrice du projet de loi. Lors de la même réunion, elle a examiné le projet ainsi que l'avis du Conseil d'Etat. Le 7 janvier 2015, la Commission a adopté une série d'amendements parlementaires.

Le Conseil d'Etat a émis son avis complémentaire le 24 février 2015.

La Commission du Développement durable a examiné cet avis complémentaire le 3 mars 2015.

Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 12 mars 2015.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES ET OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi a pour objet de transposer en droit national les dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar. Son objet principal consiste à sauvegarder les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et à améliorer la qualité et l'efficacité des services routiers de transport par autobus et autocar en droit national.

En effet, le projet prévoit la mise en place d'un régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 précité ainsi que de règles en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'informations sur les tarifs ainsi que la disponibilité des billets et des réservations et l'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages.

Alors que les auteurs du projet de loi avaient initialement prévu de faire adopter à la fois un projet de loi et un projet de règlement grand-ducal en la matière, le Conseil d'Etat, dans son avis plus amplement développé sub III ci-dessous, a souhaité que les dispositions du projet de règlement grand-ducal soient intégrées dans le projet de loi.

De manière générale, le règlement (UE) n° 181/2011 s'applique aux passagers qui utilisent des services d'autocars ou autobus réguliers dans tous les cas où la montée ou la descente du passager a lieu sur le territoire d'un Etat membre et lorsque la distance à parcourir dans le cadre du service est supérieure ou égale à 250 kilomètres. Certaines dispositions dudit règlement s'appliquent également lorsque la distance à parcourir dans le cadre du service est inférieure à 250 kilomètres.

Le règlement (UE) n° 181/2011 définit également les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard d'un voyage, mais lesdites dispositions s'appliquent uniquement lorsque la distance à parcourir dans le cadre du service est supérieure ou égale à 250 kilomètres.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 24 juin 2014, le Conseil d'Etat exprime tout d'abord un certain nombre de critiques par rapport à la méthode dualiste, retenue par les auteurs pour la mise en œuvre d'un règlement européen, à savoir d'une part, par une loi et, d'autre part, par un règlement grand-ducal.

Par la suite, ce sont surtout les articles 1er et 2 du projet de loi initial qui ont donné lieu à maintes observations de la part du Conseil d'Etat.

Suite au premier avis du Conseil d'Etat, le législateur a décidé d'intégrer toutes les dispositions dans le seul texte de loi et notamment de:

- désigner la Communauté des transports (CdT) comme autorité compétente en matière de protection des intérêts des consommateurs;
- donner le pouvoir de sanction administrative à la CdT;
- définir les sanctions;
- demander une dérogation aux dispositions du règlement européen qui s'appliquent aux services réguliers de transport par autobus et autocar dont la distance parcourue est inférieure à 250 km;
- charger la CdT de l'application de ces dispositions législatives et lui conférer directement le droit d'agir en tant qu'instance de recours pour les plaintes de voyageurs;
- intégrer les compétences attribuées à la CdT également dans les articles correspondants du Code de la consommation, ainsi que dans la loi sur les transports publics.

Dans son avis complémentaire du 24 février 2015, le Conseil d'Etat constate avec satisfaction que la commission parlementaire l'a suivi dans sa proposition d'intégrer dans le projet de loi sous avis les dispositions pertinentes du projet de règlement grand-ducal relatif à des services réguliers en vertu du règlement (UE) n° 118/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et octroyant des dérogations à certaines applications prévues par ledit règlement. Le projet de règlement grand-ducal, précité, lequel avait fait l'objet de l'avis n° 50.548 du Conseil d'Etat du 24 juin 2014, en est devenu sans objet.

Cependant, trois oppositions formelles concernant l'article 1er paragraphes 2 à 4 ont subsisté, basées cependant sur une compréhension inexacte des remarques faites à l'époque par la Haute Corporation dans son avis du 24 juin 2014 à propos de ces mêmes dispositions.

Quoi qu'il en soit, la Commission adopte toutes les propositions de texte faites par le Conseil d'Etat, comme exposé ci-après sub V, tout en rectifiant deux références erronées proposées par la Haute Corporation.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre de Commerce a émis un avis en date du 28 avril 2014. Elle n'a pas exprimé de remarques particulières quant au fond de l'avant-projet de loi, mais elle a toutefois relevé plusieurs erreurs matérielles ou incohérences dans le texte proposé tout en regrettant la détermination tardive des sanctions applicables.

La Chambre des Métiers a émis son avis en date du 13 juin 2014 en relevant en particulier la nécessité que les peines prononcées soient en rapport avec le manquement et ne soient pas disproportionnées par rapport aux faits qu'elles sont censées sanctionner.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Intitulé et structuration du projet de loi

Dans son avis du 24 juin 2014, le Conseil d'Etat propose d'intituler comme suit le projet de loi:

Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

La Commission fait sienne cette proposition.

En outre, dans un souci de lisibilité, les membres de la commission parlementaire décident d'introduire un amendement afin de subdiviser le texte de la future loi en trois chapitres dont le premier traitera des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et des moyens de recours, le deuxième des dispositions législatives qui sont modifiées par le présent projet de loi et le troisième des dispositions modificatives. Cet amendement portant sur l'agencement du projet de loi ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 24 février 2015.

Article 1er

L'article 1er confère à la Communauté des transports le pouvoir de prononcer des sanctions administratives visant à produire un effet dissuasif sur les destinataires visés par le règlement communautaire (UE) n° 181/2011. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 1er. *La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:*

- *l'avertissement écrit et*
- *l'amende administrative.*

Dans le cadre de l'instruction es son dossier et avant toute sanction, tout service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar a le droit d'être entendu par la Communauté des Transports et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge du service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar sanctionné.

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

- l'article ne précise pas explicitement à l'encontre de qui les sanctions peuvent être infligées. A la lecture de l'alinéa 2 de l'article, il semble au Conseil d'Etat que les sanctions peuvent s'appliquer à „tout service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar“. La notion de „service routier“ est une notion fonctionnelle. Or, le règlement européen poursuit une approche organique. Il ne connaît en effet pas la notion de „service routier“, mais bien celles de „transporteur“, de „transporteur exécutant“, de „vendeur de billets“, d'„agent de voyages“, de „voyagiste“ et d'„entité gestionnaire de station“. De l'avis du Conseil d'Etat, tous ces organes, personnes physiques ou morales doivent être passibles de sanctions si un manquement aux obligations qui leur sont imposées par le règlement européen peut leur être reproché;
- le Conseil d'Etat estime que, conformément aux règles de la procédure administrative non contentieuse, ces organes doivent être préalablement entendus avant d'être sanctionnés;
- sur le plan rédactionnel, il y a lieu de remplacer la numérotation par points indiciaires figurant à l'alinéa 1er par une numérotation abécédaire, suivie d'une parenthèse fermante;
- afin de redresser l'erreur matérielle qui s'est glissée à l'alinéa 2, il faut omettre en début de phrase le mot „es“ et remplacer le mot „son“ par le mot „du“;
- dans l'expression „Communauté des Transports“, le mot „transports“ est à écrire avec une lettre initiale minuscule.

A la lecture de l'avis du Conseil d'Etat, les membres de la Commission décident de réserver le libellé suivant à l'article 1er:

Art. 1er. (1) La Communauté des transports est désignée comme étant l'organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1 de ce même règlement.

(2) Conformément à l'article 27 de ce même règlement et sans préjudice des demandes d'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle de passagers et de perte ou détérioration de bagages, si un passager visé par le règlement en question souhaite déposer une plainte auprès du transporteur ou du transporteur exécutant, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou aurait dû être exécuté.

(3) Il en est de même si un passager visé par ce même règlement souhaite déposer une plainte auprès d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyagiste ou d'une entité gestionnaire de station, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a conclu un contrat de transport respectivement à compter de la date où il est passé à la station de sa montée ou de sa descente.

(4) Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur, le transporteur exécutant, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyagiste ou l'entité gestionnaire de station informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen.

La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte.

(5) La Communauté des transports agit en instance de recours pour les plaintes qui n'ont pas pu être réglées à la satisfaction du passager par la procédure visée au paragraphe précédent.

Le passager est obligé de déposer sa plainte par écrit, sous pli recommandé, auprès de la Communauté des transports, en exposant le litige à l'encontre d'un transporteur, d'un transporteur exécutant, d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyagiste ou d'une entité gestionnaire de station dans un délai de 3 mois à compter de la réception de la réponse définitive de la part du transporteur.

(6) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyagiste ou entité gestionnaire de station a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et d'y présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(7) Après avoir entendu les personnes visées au paragraphe précédent, la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois maximum à compter de la date de réception de la plainte

pour communiquer sa décision au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station ainsi qu'au passager.

(8) La Communauté des transports peut prononcer la sanction administrative de l'amende administrative s'élevant soit à 500 euros soit à 2.000 euros, selon le manquement constaté, ce montant pouvant être doublé en cas de récidive dans un délai d'un an.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Le premier paragraphe précise que la Communauté des transports est l'organe désigné pour veiller à l'application du Règlement européen.

Suite à la remarque du Conseil d'Etat relative au projet de loi et à l'article 3 du projet de règlement grand-ducal relatif à des services réguliers en vertu du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et octroyant des dérogations à certaines applications prévues par ledit règlement, la Commission du Développement durable fait sienne la proposition de reprendre les dispositions du règlement grand-ducal dans le texte du projet de loi et en particulier la nouvelle mission attribuée à la Communauté des transports.

Le paragraphe 2 se réfère à l'article 27 du règlement communautaire qui prévoit le mécanisme de plainte à l'égard du transporteur.

Le paragraphe 3 prévoit le mécanisme de plainte à l'égard du vendeur de billets, de l'agent de voyage, du voyageur ou de l'entité gestionnaire de station.

Le paragraphe 4 règle la réaction imposée au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station.

Le paragraphe 5 expose le rôle de la Communauté des transports en tant qu'instance de recours, comme d'ailleurs préconisé par la Chambre de commerce dans son avis du 28 avril 2014.

Le paragraphe 6 reprend le texte du projet de loi et tient compte des remarques du Conseil d'Etat.

Le paragraphe 7 prévoit que la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois à compter de la date de réception de la plainte pour communiquer sa décision.

Le paragraphe 8 supprime la notion d'un avertissement écrit préalable puisqu'il ne serait que peu dissuasif. Il fixe les montants et la procédure en cas de sanctions.

Dans son avis complémentaire, l'amendement n° 2 portait sur l'article 1er, dont le nouveau libellé était structuré en huit paragraphes. Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit du nouveau libellé de l'article 1er:

- le paragraphe 1er n'appelle pas d'observation de sa part;
- le paragraphe 2 constitue une redite, au moins partielle, des dispositions des articles 7 et 27 du règlement (UE) n° 181/2007. Il se heurte de ce fait aux interdictions découlant du principe d'effet direct des règlements européens. En effet, d'après la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, le respect scrupuleux du principe de l'effet direct, propre aux règlements européens, est une condition indispensable à leur application simultanée et uniforme dans l'ensemble de l'Union. Les Etats membres ne sauraient dès lors adopter un acte par lequel la nature de droit européen d'un règlement et les effets qui en découlent seraient dissimulés aux justiciables. Il ne doit pas non plus y avoir d'équivoque sur la date et les modalités ou conditions de l'entrée en vigueur des règlements européens. Pour ces raisons, il est exclu de reproduire partiellement ou intégralement le texte d'un règlement européen dans l'ordre interne. Il s'ensuit que le Conseil d'Etat est amené à s'opposer formellement à la disposition du paragraphe 2;
- le paragraphe 3 étend la faculté pour les passagers de porter plainte, prévue par l'article 27 du règlement (UE) n° 181/2007 à l'encontre des seuls transporteurs, aux autres intervenants visés par le règlement européen, à savoir, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou encore l'entité gestionnaire d'une station. Cette extension se heurte au principe de l'effet direct des règlements européens et de celui de la primauté du droit européen sur le droit national. En effet, lorsque, dans une matière donnée, un règlement européen a édicté un corps de règles, il n'appartient en principe plus aux autorités normatives nationales d'ajouter aux règles européennes ou d'en étendre le champ d'application. Il s'ensuit que le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à la disposition du paragraphe 3;

- le paragraphe 4 énonce les délais de traitement des plaintes visées aux paragraphes 2 et 3. Le texte relatif aux plaintes déposées auprès du transporteur, constitue une autre redite des dispositions de l'article 27 du règlement (UE) n° 181/2007. Pour les raisons énoncées ci-dessus, le Conseil d'Etat est amené à s'opposer formellement au paragraphe 4;
- le paragraphe 5 dispose que la Communauté des transports figure comme instance de recours concernant les plaintes dont question aux paragraphes 2 et 3 de l'article 2. La faculté de faire figurer la Communauté des transports comme instance de recours en ce qui concerne les plaintes déposées auprès du transporteur, conformément à l'article 27 du règlement (UE) n° 181/2011, résulte explicitement de l'article 28, paragraphe 3, alinéa 2, du même règlement européen. En ce qui concerne les plaintes à déposer auprès des autres intervenants au transport, telle que cette faculté est prévue au paragraphe 3 de l'article sous avis, le Conseil d'Etat renvoie aux développements qui précèdent, et rappelle qu'il n'est pas possible d'étendre à ces intervenants le mécanisme des plaintes prévu à l'égard du seul transporteur par l'article 27 de ce règlement européen. Il en découle que les intervenants au transport visés au paragraphe 3 de l'article sous avis, échappent au pouvoir de sanction de la Communauté des transports, dès lors que celle-ci ne doit figurer que comme instance de recours. Le recours visé à l'article 28, paragraphe 3, alinéa 2, du règlement européen précité ne peut en effet porter que sur les décisions du transporteur intervenues au sujet des plaintes visées par l'article 27 du même règlement européen. Dans le but d'assurer des sanctions efficaces à l'égard de tous les intervenants au transport tombant sous le règlement européen précité, il est indispensable de permettre aux passagers de déposer leurs plaintes, tant à l'égard du transporteur que des intervenants au transport, directement auprès de la Communauté des transports. Ceci ne doit évidemment pas priver les passagers ni de la faculté d'adresser leurs plaintes, conformément à l'article 27 du règlement européen précité, au transporteur, ni de la possibilité d'adresser des réclamations aux autres intervenants au transport, en vue d'un arrangement amiable. A cet égard, le Conseil d'Etat rappelle son avis du 24 juin 2014, où il avait considéré „qu'il serait plus judicieux de ne pas obliger le réclamant de s'adresser au transporteur, préalablement à la saisine de la CdT, mais de lui permettre, comme le prévoit le règlement européen, de saisir la CdT directement“. Il maintient ces considérations dans le présent contexte;
- le libellé des paragraphes 6 et 7 n'appelle pas de remarque de la part de la Haute Corporation;
- au paragraphe 8, le Conseil d'Etat propose de remplacer l'énoncé des tarifs des sanctions par un renvoi à l'article 2 et d'éviter ainsi la redondance. Pour des raisons de cohérence du texte, il propose de transférer la disposition relative à la récidive à l'article 2.

Tenant compte des considérations qui précèdent, le Conseil d'Etat demande de supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 et d'apporter au paragraphe 8 les modifications proposées. L'article sous examen prendrait alors la teneur suivante:

Art. 1er. (1) La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1er de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 181/2011.

La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 181/2011 reprochée à un transporteur, un transporteur exécutant, un vendeur de billets, un agent de voyages, un voyageur ou une entité gestionnaire de station. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire d'une station, a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 2. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Article 2

L'article 2 institue la Communauté des transports comme autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (UE) n° 181/2011 a été constatée. Il propose un système restreint de sanctions qui prévoit soit un avertissement, pour les fautes de moindre gravité, soit une amende administrative variant entre 500 et 2.000 euros. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 2. *Le non-respect des obligations définies aux articles 4, 8, 11, 19, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par un transporteur ou transporteur exécutant déterminé d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.*

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 25, 26, 27 du règlement (UE) n° 181/2011 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

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

- l'alinéa 1er fait référence au „transporteur“ et au „transporteur exécutant“. Le Conseil d'Etat constate que les articles du règlement européen visés contiennent des obligations non seulement à charge du „transporteur“ et du „transporteur exécutant“, mais encore du „vendeur de billets“, de l'„agent de voyages“, du „voyagiste“ ou des „entités gestionnaires de station“. Il se demande donc si les manquements aux obligations du règlement européen, imputables aux intervenants autres que le transporteur et le transporteur exécutant, ne sont pas sanctionnés. Dans ce contexte, il rappelle que l'article 31 du règlement (UE) n° 181/2011 demande, de manière générale, un „régime des sanctions applicables aux violations des disposition du présent règlement“, quel qu'en soit l'auteur. En attendant les explications des auteurs au sujet de l'exécution correcte dudit règlement européen, le Conseil d'Etat réserve sa position au sujet de la dispense du second vote constitutionnel;
- en ce qui concerne la liste des articles du règlement (UE) n° 181/2011 dont l'inobservation est sanctionnée, le Conseil d'Etat constate que, par exemple, l'article 22 ne contient aucune obligation sanctionnable à charge de l'un des intervenants énoncés ci-dessus. A cet égard, il rappelle que le principe de la spécification de l'incrimination et de la peine entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et de préciser le degré de répression pour en exclure l'arbitraire et pour permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables ainsi que la peine qui s'y rapporte. Le Conseil d'Etat se demande par ailleurs si les sanctions prévues à l'article sont à considérer comme effectives, proportionnées et dissuasives, tel qu'exigé par l'article 31 du règlement (UE) n° 181/2011. Le Conseil d'Etat exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, de revoir la liste et d'indiquer avec précision les agissements répréhensibles;
- sur le plan rédactionnel, il faut, à l'alinéa 1er, énoncer l'intitulé du règlement européen *in extenso*. En outre, dans l'expression „Communauté des Transports“, le mot „transports“ est à écrire avec une lettre initiale minuscule.

A la lecture des critiques de la Haute Corporation, les membres de la Commission décident d'amender l'article 2 et de lui réserver le nouveau libellé suivant:

Art. 2. (1) *Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.*

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n° 181/2011 précité.

(3) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

L'article est dorénavant formulé de façon similaire à l'article 2 de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement CE n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, tout en tenant compte des observations faites à l'époque par le Conseil d'Etat dans son avis afférent (doc. parl. n° 6368¹).

Les obligations énumérées sous l'article 2, paragraphe (1), dont le non-respect sera sanctionné par une amende administrative de 500 euros, ont trait à des manquements aux informations ou à l'assistance aux voyageurs en cas, par exemple, d'annulations, de retards ou d'autres incidents.

Dans le but d'une meilleure protection des personnes handicapées et à mobilité réduite, et afin de parer à une discrimination quelconque envers ces personnes, des manquements de ce genre doivent être sanctionnés de manière plus sévère. Il en est de même en cas de lésions corporelles ou de décès d'un voyageur, qui constituent également des faits plus graves. Dans ces contextes les manquements sont sanctionnés par une amende administrative de 2.000 euros.

La dernière phrase reste inchangée.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat marque son accord avec le nouveau libellé de l'article 2. Cependant, tenant compte des observations faites à l'endroit de l'article 1er, paragraphe 8, le Conseil d'Etat demande de compléter l'article 2 du projet de loi par un nouveau paragraphe à insérer à la suite du paragraphe 2 et de renuméroter par conséquent l'actuel paragraphe 3 en paragraphe 4. Le nouveau paragraphe 3 prendra la teneur suivante:

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

La Commission fait sienne cette proposition. L'article 2 se lira donc comme suit:

Art. 2. *(1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.*

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n° 181/2011 précité.

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

(4) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Article 3

L'article 3 définit la réglementation des amendes administratives et que les amendes administratives sont perçues par l'Etat représenté par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 3. *Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.*

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Cet article ne donne pas lieu à observation quant au fond de la part du Conseil d'Etat. Sur le plan rédactionnel, ce dernier propose d'écrire les mots „enregistrement“ et „domaines“ de l'expression „Administration de l'enregistrement et des domaines“ avec une lettre initiale minuscule. Il propose en outre de préciser que le recouvrement des amendes d'ordre en cause se fera comme en matière de droits d'enregistrement, à l'instar du mode de recouvrement des amendes prononcées par les juridictions

répressives. Partant, l'alinéa 1er est à compléter par une deuxième phrase prenant la teneur suivante: „Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement“. La Commission fait siennes ces différentes suggestions et l'article 3 se lira donc comme suit:

Art. 3. *Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement.*

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Article 4

L'article 4 initial prévoyait la possibilité de recours à l'encontre les décisions de la Communauté des transports devant le tribunal administratif et se lisait comme suit:

Art. 4. *Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte de la présente loi.*

Cette disposition ayant été incorporée dans le texte de l'article 1er, le nouvel article 4 comporte dorénavant une disposition permettant une dérogation à la date d'application en droit national de l'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n° 181/2011, qui dispose que les transporteurs fixent des procédures de formation au handicap et veillent à ce que le personnel qui travaille en contact direct avec les voyageurs ou traite les questions en rapport avec les voyageurs, reçoive une formation adéquate en la matière. Il se lit comme suit:

Art. 4. *L'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n° 181/2011 précité n'entre en application qu'après un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.*

Le nouveau libellé de l'article 4 ne soulève pas de remarque de la part du Conseil d'Etat.

Article 5

La Communauté des transports est compétente pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (UE) n° 181/2011 a été constatée; il en est de même pour le domaine des droits des passagers dans le transport par voie de navigation intérieure, dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation. L'article sous rubrique intègre cette compétence dans la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation et rend ainsi les textes législatifs en la matière complets et cohérents, et ceci pour les différents modes de transport concernés. Dans sa version initiale, l'article 5 se lit comme suit:

Art. 5. 1. *L'article L. 311-5 de l'annexe de la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code à la consommation est complété comme suit:*

„(5) La Communauté des Transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.“

2. L'article L. 311-6 de l'annexe de la même loi est complété comme suit:

„(5) La Direction de la Communauté des Transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des Transports.“

Du point de vue de la présentation légistique, le Conseil d'Etat suggère:

- de rédiger la phrase introductive du paragraphe 1er comme suit: „L'article L. 311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit: ...“
- de rédiger la phrase introductive du paragraphe 2 comme suit: „L'article L. 311-6 du Code la consommation est modifié comme suit: ...“
- dans la suite du texte du paragraphe 2, d'écrire l'expression „direction de la Communauté de transports“ avec une lettre initiale minuscule aux mots „direction“ et „transports“.

Si la Commission du Développement durable fait sienne ces différentes suggestions, elle décide de diviser l'article 5 initial en deux articles distincts afin d'en faciliter la lecture. Les nouveaux articles 5 et 6 se liront donc comme suit:

Art. 5. *L'article L. 311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit:*

„(5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.“

Art. 6. *L'article L. 311-6 du Code la consommation est modifié comme suit:*

„(5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports.“

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat marque son accord avec le fond de l'amendement qui avait pour objet de scinder l'article 5 du projet de loi initial en deux articles distincts portant les numéros 5 et 6. D'un point de vue légistique, le Conseil d'Etat estime pourtant qu'il aurait été préférable de présenter l'amendement sous un seul article qui prendrait la teneur suivante:

Art. 5. *Au Code de la consommation, les modifications suivantes sont apportées:*

1. *le paragraphe 5 de l'article L. 311-5 est remplacé par le libellé suivant:*

„(5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.“

2. *le paragraphe 5 de l'article L. 311-6 est remplacé par le libellé suivant:*

„(5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports.“

La Commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Article 6

Cet article a pour objet de compléter l'article 7bis de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 6. *L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 est complété comme suit:*

„La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n° 181/2011 conformément à l'article 2 ci-avant.“

Le Conseil d'Etat constate que:

- le texte qu'il est proposé d'adopter à la loi du 29 juin 2004 fait référence à „l'article 2 ci-avant“. Il semble que l'article 2 qui est visé est l'article 2 de la loi en projet, alors qu'une référence à l'article 2 de la loi précitée du 29 juin 2004 ne donnerait aucun sens. Cette référence doit être corrigée;
- la phrase introductive de l'article devrait se lire comme suit: „L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit: ...“;
- dans la suite du libellé proposé, le règlement européen devrait figurer avec son intitulé complet;
- la loi précitée du 29 juin 2004 ne connaît aucune disposition analogue à l'article 7bis proposé, en ce qui concerne les attributions de la Communauté des transports dans le contexte du règlement (CE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Le Conseil d'Etat estime que le présent projet de loi pourrait servir pour combler cette lacune.

La commission parlementaire décide de suivre les recommandations du Conseil d'Etat. Outre les modifications d'ordre rédactionnel et la correction d'une référence, un nouvel alinéa 2 a été ajouté à l'article 7 qui autorise la Communauté des transports à prononcer les sanctions administratives en cas

de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1er de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007. Le texte du nouvel article 7 est modifié de la manière suivante:

Art. 7. *L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit:*

„La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 conformément à l'article 2 de la loi du XXXXXX déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1er de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007.“

Ce nouveau libellé ne soulève aucune remarque de la Haute Corporation, qui y marque son accord.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant

- 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,**
- 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

Chapitre 1er: Des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et moyens de recours

Art. 1er. (1) La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1er de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 181/2011.

La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE)

n° 181/2011 reprochée à un transporteur, un transporteur exécutant, un vendeur de billets, un agent de voyages, un voyageur ou une entité gestionnaire de station. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire d'une station, a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 6, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 2. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 2. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n° 181/2011 précité.

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

(4) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Chapitre 2: Des mesures transitoires

Art. 4. L'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n° 181/2011 précité n'entre en application qu'après un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Chapitre 3: Des dispositions modificatives

Art. 5. Au Code de la consommation, les modifications suivantes sont apportées:

1. le paragraphe 5 de l'article L. 311-5 est remplacé par le libellé suivant:

„(5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.“

2. le paragraphe 5 de l'article L. 311-6 est remplacé par le libellé suivant:

„(5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports.“

Art. 6. L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit:

„La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 conformément à l'article 2 de la loi du XXXXXX déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1er de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007.“

Luxembourg, le 12 mars 2015

La Présidente-Rapporteuse,
Josée LORSCHÉ

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6695

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 17/03/2015 14:51:32

Scrutin: 1

Président: M. Di Bartolomeo Mars

Vote: PL 6695 Droits des passagers

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Description: Projet de loi 6695

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procuration:	6	0	0	6
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Anzia Gérard	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui		M. Traversini Roberto	Oui	

CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui	(M. Oberweis Marcel)	M. Eicher Emile	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Eischen Félix	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Franç	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	(Mme Adehm Diane)
M. Meyers Paul-Henri	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	(M. Spautz Marc)
M. Mosar Laurent	Oui		M. Oberweis Marcel	Oui	
M. Roth Gilles	Oui		M. Schank Marco	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	(M. Wiseler Claude)
M. Wiseler Claude	Oui		M. Wolter Michel	Oui	
M. Zeimet Laurent	Oui				

LSAP					
M. Angel Marc	Oui	(M. Negri Roger)	M. Arndt Fränk	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Bofferding Taina	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		M. Cruchten Yves	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Hemmen Cécile	Oui	
M. Negri Roger	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Berger Eugène)
M. Delles Lex	Oui		Mme Elvinger Joëlle	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
M. Krieps Alexander	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui				

ADR					
M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Reding Roy	Oui				

déi Lénk					
M. Turpel Justin	Oui		M. Urbany Serge	Oui	

Le Président:

Le Secrétaire général:

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 17/03/2015 14:51:32

Scrutin: 1

Vote: PL 6695 Droits des passagers

Description: Projet de loi 6695

Président: M. Di Bartolomeo Mars

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procuration:	6	0	0	6
Total:	60	0	0	60

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Le Président:



Nom du député

Le Secrétaire général:



6695/06

N° 6695⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant

- 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,
- 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

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

(25.3.2015)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 19 mars 2015 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant

- 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,
- 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 17 mars 2015 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 24 juin 2014, et 24 février 2015;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 25 mars 2015.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Viviane ECKER



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 12 mars 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 25 février 2015
2. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant
 - 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,
 - 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6770 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. Divers

*

Présents : M. Marc Angel (remplaçant M. Georges Engel), M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Marco Schank

Mme Annick Trmata, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Marc Widong, de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

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 25 février 2015

Le projet de procès-verbal de la réunion du 25 février 2015 est approuvé.

2. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant
1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,
2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au courrier électronique n°143776.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de base pour les débats en séance plénière.

3. 6770 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au courrier électronique n°143742.

Suite à une modification rédactionnelle mineure, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

Luxembourg, le 12 mars 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 03 mars 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 février 2015
2. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant
 - 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,
 - 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 6770 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Examen de l'avis du Conseil d'État
- Echange de vues avec des représentants des CFL et de l'Administration des ponts et chaussées
4. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Frank Arndt (remplaçant M. Georges Engel), M. André Bauler (remplaçant M. Gusty Graas), M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Serge Wilmes), M. Marco Schank

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

M. Alex Kies, M. Jeannot Poeker, M. Romain Spaus, Mme Annick Trmata, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Tom Braun, M. Henri Werdel, M. Marc Widong, de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

M. Georges Molitor, expert

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 février 2015

Le projet de procès-verbal de la réunion du 12 février 2015 est approuvé.

2. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'État, avis datant du 24 février 2015 et émis suite aux amendements parlementaires du 7 janvier 2015 (voir doc parl. 6695³).

Les amendements n°1 (portant sur l'agencement du projet de loi), n°4 (portant sur l'article 4) et n°6 (portant sur le nouvel article 7) ne soulèvent aucune remarque de la Haute Corporation, qui y marque son accord.

L'amendement n°2 portait sur l'article 1^{er}, dont le nouveau libellé était structuré en huit paragraphes. Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit du nouveau libellé de l'article 1^{er} :

- le paragraphe 1^{er} n'appelle pas d'observation de sa part ;
- le paragraphe 2 constitue une redite, au moins partielle, des dispositions des articles 7 et 27 du règlement (UE) n°181/2007. Il se heurte de ce fait aux interdictions découlant du principe d'effet direct des règlements européens. En effet, d'après la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, le respect scrupuleux du principe de l'effet direct, propre aux règlements européens, est une condition indispensable à leur application simultanée et uniforme dans l'ensemble de l'Union. Les États membres ne sauraient dès lors adopter un acte par lequel la nature de droit européen d'un règlement et les effets qui en découlent seraient dissimulés aux justiciables. Il ne doit pas non plus y avoir d'équivoque sur la date et les modalités ou conditions de l'entrée en vigueur des règlements européens. Pour ces raisons, il est exclu de reproduire partiellement ou intégralement le texte d'un règlement européen dans l'ordre interne. Il s'ensuit que le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement à la disposition du paragraphe 2 ;

- le paragraphe 3 étend la faculté pour les passagers de porter plainte, prévue par l'article 27 du règlement (UE) n°181/2007 à l'encontre des seuls transporteurs, aux autres intervenants visés par le règlement européen, à savoir, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou encore l'entité gestionnaire d'une station. Cette extension se heurte au principe de l'effet direct des règlements européens et de celui de la primauté du droit européen sur le droit national. En effet, lorsque, dans une matière donnée, un règlement européen a édicté un corps de règles, il n'appartient en principe plus aux autorités normatives nationales d'ajouter aux règles européennes ou d'en étendre le champ d'application. Il s'ensuit que le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition du paragraphe 3 ;
- le paragraphe 4 énonce les délais de traitement des plaintes visées aux paragraphes 2 et 3. Le texte relatif aux plaintes déposées auprès du transporteur, constitue une autre redite des dispositions de l'article 27 du règlement (UE) n°181/2007. Pour les raisons énoncées ci-dessus, le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement au paragraphe 4 ;
- le paragraphe 5 dispose que la Communauté des transports figure comme instance de recours concernant les plaintes dont question aux paragraphes 2 et 3 de l'article 1^{er}. La faculté de faire figurer la Communauté des transports comme instance de recours en ce qui concerne les plaintes déposées auprès du transporteur, conformément à l'article 27 du règlement (UE) n°181/2011, résulte explicitement de l'article 28, paragraphe 3, alinéa 2, du même règlement européen. En ce qui concerne les plaintes à déposer auprès des autres intervenants au transport, telle que cette faculté est prévue au paragraphe 3 de l'article 1^{er}, le Conseil d'État renvoie aux développements qui précèdent, et rappelle qu'il n'est pas possible d'étendre à ces intervenants le mécanisme des plaintes prévu à l'égard du seul transporteur par l'article 27 de ce règlement européen. Il en découle que les intervenants au transport visés au paragraphe 3 de l'article 1^{er}, échappent au pouvoir de sanction de la Communauté des transports, dès lors que celle-ci ne doit figurer que comme instance de recours. Le recours visé à l'article 28, paragraphe 3, alinéa 2, du règlement européen précité ne peut en effet porter que sur les décisions du transporteur intervenues au sujet des plaintes visées par l'article 27 du même règlement européen. Dans le but d'assurer des sanctions efficaces à l'égard de tous les intervenants au transport tombant sous le règlement européen précité, il est indispensable de permettre aux passagers de déposer leurs plaintes, tant à l'égard du transporteur que des intervenants au transport, directement auprès de la Communauté des transports. Ceci ne doit évidemment pas priver les passagers ni de la faculté d'adresser leurs plaintes, conformément à l'article 27 du règlement européen précité, au transporteur, ni de la possibilité d'adresser des réclamations aux autres intervenants au transport, en vue d'un arrangement amiable. À cet égard, le Conseil d'État rappelle son avis du 24 juin 2014, où il avait considéré « qu'il serait plus judicieux de ne pas obliger le réclamant de s'adresser au transporteur, préalablement à la saisine de la CdT, mais de lui permettre, comme le prévoit le règlement européen, de saisir la CdT directement ». Il maintient ces considérations dans le présent contexte ;
- le libellé des paragraphes 6 et 7 n'appelle pas de remarque de la part de la Haute Corporation ;
- au paragraphe 8, le Conseil d'État propose de remplacer l'énoncé des tarifs des sanctions par un renvoi à l'article 2 et d'éviter ainsi la redondance. Pour des raisons de cohérence du texte, il propose de transférer la disposition relative à la récidive à l'article 2.

Tenant compte des considérations qui précèdent, le Conseil d'État demande de supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 et d'apporter au paragraphe 8 les modifications proposées. L'article 1^{er} prendrait alors la teneur suivante :

Art. 1^{er}. (1) *La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16*

février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1^{er} de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n°181/2011.

La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n°181/2011 reprochée à un transporteur, un transporteur exécutant, un vendeur de billets, un agent de voyages, un voyageur ou une entité gestionnaire de station. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire d'une station, a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 2. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement n°3 portant sur l'article 2. Cependant, tenant compte des observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 8, le Conseil d'État demande de compléter l'article 2 du projet de loi par un nouveau paragraphe à insérer à la suite du paragraphe 2 et de renuméroter par conséquent l'actuel paragraphe 3 en paragraphe 4. Le nouveau paragraphe 3 prendra la teneur suivante :

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

La Commission fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'État marque son accord avec le fond de l'amendement n°5 qui avait pour objet de scinder l'article 5 du projet de loi initial en deux articles distincts portant les numéros 5 et 6. D'un point de vue légistique, il estime qu'il aurait été préférable de présenter l'amendement sous un seul article qui prendrait la teneur suivante :

Art. 5. *Au Code de la consommation, les modifications suivantes sont apportées:*

1. le paragraphe 5 de l'article L.311-5 est remplacé par le libellé suivant :

« (5) ... »;

2. le paragraphe 5 de l'article L.311-6 est remplacé par le libellé suivant :

« (5) ... ».

La Commission parlementaire fait sienne cette proposition.

3. 6770 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Le responsable de l'Administration des ponts et chaussées rappelle que, dans le contexte non seulement du projet sous rubrique mais également du développement de l'entière zone d'activités située entre Bettembourg et Dudelange et suite à la demande des communes concernées, une étude de trafic a été réalisée. Les résultats définitifs de cette étude seront présentés à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures d'ici peu. Ses conclusions sont les suivantes :

- pour ce qui est du trafic individuel (poids lourds et voitures), le réseau routier primaire (autoroutes et grands axes) devra être renforcé pour assurer un bon accès au site. L'échangeur de Dudelange-Burange sera entièrement réaménagé et deviendra le principal axe d'accès au site CFL-Multimodal via la RN31. Les échangeurs de Hellange et de Dudelange-centre participeront également, bien que dans une moindre mesure, à la desserte du site. Suite à une question afférente, il est précisé que le coût du réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange ne devrait pas dépasser le seuil de 40.000.000 euros et ne devrait donc pas nécessiter le dépôt d'un projet de loi ;
- plusieurs aménagements sont prévus au sein même des localités afin de permettre une meilleure gestion des flux de trafic (suppression de passages à niveau, mise en place de feux de signalisation). Une route de liaison entre la RN31 et le CR161 sera planifiée ;
- pour ce qui est des transports en commun, des lignes supplémentaires d'autobus et de trains seront mises en place ;
- la promotion de la mobilité douce sera facilitée par des infrastructures adéquates.

Suite à plusieurs questions afférentes, les responsables de l'Administration des ponts et chaussées et des CFL font savoir que leurs services respectifs travaillent en étroite collaboration, afin de s'assurer que les riverains aient à subir le moins de nuisances possibles eu égard à l'augmentation de trafic qui sera générée par le développement du site CFL-Multimodal. Il est encore précisé que plusieurs projets de réaménagement sont actuellement à l'étude, notamment dans le cadre de la construction d'un nouveau lotissement d'habitations.

*

Les membres de la Commission procèdent en outre à l'examen de l'avis du Conseil d'État datant du 24 février 2015 et décident de suivre l'intégralité de ses propositions rédactionnelles, à savoir :

- supprimer le tiret à la suite du terme « Article unique » ;
- rédiger le liminaire de la façon suivante : « A l'article 10 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les modifications suivantes sont apportées :
 1. l'alinéa 2 du paragraphe 3 est complété comme suit : « ... »
 2. l'alinéa 3 du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant : « ... »
- rédiger la dernière phrase du libellé proposé au point 2 de l'article unique comme suit : « Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des indices des prix de la construction précités. »

La Commission réserve donc le libellé suivant à l'article unique du projet de loi :

Article unique. A l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les modifications suivantes sont apportées :

1. l'alinéa 2 du paragraphe 3 est complété comme suit :

« 34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif.....	39.000.000 € »
-------	--	----------------

2. l'alinéa 3 du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29°, 30° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des indices des prix de la construction précités. »

4. Divers

Les travaux en Gare d'Ettelbruck devraient débuter en 2016 et durer environ 5 ans.

Une réunion jointe sera prochainement organisée avec les membres de la Délégation luxembourgeoise auprès de l'Assemblée Interparlementaire Benelux, afin de discuter de la problématique des *gigaliners*.

Luxembourg, le 10 mars 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 07 janvier 2015

Ordre du jour :

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

*

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

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

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

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

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

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

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Monsieur Henri Kox est nommé Rapporteur du projet sous rubrique.

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

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

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

*

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

Observations préliminaires

Le Conseil d'État suggère ce qui suit :

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

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

Intitulé

L'intitulé initial du projet est le suivant :

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

a) modification

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

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

Le Conseil d'État propose les modifications suivantes :

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

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

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

a) modification

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

b) abrogation

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

Article 1^{er}

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

Art. 1. – Objectifs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3 initial (nouvel article 2)

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

Art. 3. – Servitudes et obligations de tiers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 2. Servitudes et obligations de tiers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 4 initial (nouvel article 3)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 5 initial (nouvel article 4)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 6 initial (nouvel article 5)

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

Art. 6. – Interdictions et dispositions particulières de protection

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les membres de la Commission décident de :

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

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

Art. 5. Interdictions et dispositions particulières de protection

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7 initial (nouvel article 6)

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

Art. 7. – Régime des autorisations

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

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

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

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

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

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

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

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

b) ont chômé pendant deux années consécutives,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6. Régime des autorisations

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

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

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

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

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

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

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

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

b) ont chômé pendant deux années consécutives,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 8 initial

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

Art. 8. – Comité d'accompagnement

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

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

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

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

Article 9 initial (nouvel article 7)

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

Art. 9. – Recherche et constatation des infractions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7. Recherche et constatation des infractions

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

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

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

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

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

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

Article 10 initial (nouvel article 8)

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

Art. 10. – Sanctions pénales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le Conseil d'État note ce qui suit :

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

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

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

Art. 8. Sanctions pénales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 11 initial (nouvel article 9)

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

Art. 11. – Avertissements taxés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 9. Avertissements taxés

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 12 initial (nouvel article 10)

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

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

Art. 10. Saisie et confiscation

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

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

Article 13 initial (nouvel article 11)

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

Art. 11. Demande en mainlevée des saisies

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

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

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

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

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

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

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

(4) Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du bâtiment, matériel ou autre objet conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police et tarif général des frais. Le produit de la vente ~~est sera~~ versé à la caisse des consignations pour être substitué au bâtiment, matériel ou autre objet saisi en ce qui concerne la confiscation, la mise sous séquestre ou la restitution.

Article 14 initial

Cette disposition s'inspire également de la législation routière et vise les sanctions qu'encourt la personne qui se rend coupable d'un délit de fuite. Elle se lit comme suit :

Art. 14. – Délit de fuite

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

Le Conseil d'État propose d'insérer cette disposition à l'endroit de l'article 10 initial (nouvel article 8), dont il deviendrait un nouveau paragraphe à prévoir entre les paragraphes 6 et 7 initiaux. Il est fait droit à cette observation de supprimer cet article et de l'insérer à l'article 8.

Article 15 initial (nouvel article 12)

Cet article institue une habilitation légale permettant de réclamer un paiement en contrepartie des avantages dont bénéficient certains du fait de l'occupation ou utilisation privative d'une section de domaine public ou de prestations spécifiques individuelles. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 15. – Taxes et redevances

(1) L'établissement des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 et en rapport avec l'utilisation du domaine public fluvial, donne lieu à la perception d'une taxe domaniale d'un montant unitaire maximal de deux mille euros.

La fourniture de prestations particulières de l'autorité gestionnaire au profit de tierces personnes et les droits découlant des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 peuvent donner lieu à la perception d'une redevance d'un montant unitaire maximal de deux mille euros.

Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines au profit du Trésor.

(2) Le montant de ces taxes et redevances ainsi que les modalités de leur perception sont fixés par règlement grand-ducal.

(3) Les taxes et redevances ne sont pas perçues à charge des administrations de l'État et des communes.

Le Conseil d'État propose d'écrire „2.000 euros“ au lieu de „deux mille euros“ au paragraphe 1^{er}. En outre, il est d'avis que la dernière phrase du paragraphe 1^{er} devrait plutôt figurer comme deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article. La Commission du Développement durable fait siennes ces deux suggestions ; l'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 12. Taxes et redevances

(1) L'établissement des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 et en rapport avec l'utilisation du domaine public fluvial, donne lieu à la perception d'une taxe domaniale d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

La fourniture de prestations particulières de l'autorité gestionnaire au profit de tierces personnes et les droits découlant des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 peuvent donner lieu à la perception d'une redevance d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

~~*Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines au profit du Trésor.*~~

~~*(2) Le montant de ces taxes et redevances ainsi que les modalités de leur perception sont fixés par règlement grand-ducal.*~~

~~*Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines au profit du Trésor.*~~

~~*(3) Les taxes et redevances ne sont pas perçues à charge des administrations de l'État et des communes.*~~

Article 16 initial (nouvel article 13)

Cet article prévoit des mesures d'aides sous forme de bonifications d'intérêts, participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 16. – Aides

(1) L'État pourra accorder, sur proposition du ministre ayant dans ses attributions les transports et sur avis conforme du Service de la Navigation, une aide en faveur de projets ou programmes qui ont pour but la création, le développement, l'amélioration ou la réorientation des activités ou des infrastructures du domaine public fluvial et de promouvoir le transport fluvial.

(2) Les projets en question doivent être conformes aux orientations et exigences de la présente loi. L'aide pourra être accordée à des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques.

(3) L'aide peut être accordée sous forme d'une participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital ou en intérêts. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 50% des frais engagés par le requérant et sera d'un montant maximal de 20.000 euros par requérant.

(4) Les bénéficiaires des aides, les modalités de leur attribution ainsi que les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État suggère ce qui suit :

- au paragraphe 1^{er}, le début de la première phrase est à reformuler comme suit : „Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au Service de la navigation, une aide (...). “ ;
- la première phrase du paragraphe 2 est superfétatoire et elle devrait être supprimée ;
- l'énumération des bénéficiaires d'aides à la deuxième phrase est générale à un degré tel qu'elle apparaît également comme superflue. Si les auteurs veulent cependant exclure quiconque du cercle des bénéficiaires potentiels, il y a lieu de le préciser.

Si la commission parlementaire donne suite aux observations du Conseil d'État concernant la reformulation de la phrase introductive et la suppression de la première phrase du paragraphe 2, elle juge utile de maintenir la précision que des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques peuvent être bénéficiaires des aides. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 13. Aides

(1) Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au Service de la navigation, une aide en faveur de projets ou programmes qui ont pour but la création, le développement, l'amélioration ou la réorientation des activités ou des infrastructures du domaine public fluvial et de promouvoir le transport fluvial.

(2) ~~Les projets en question doivent être conformes aux orientations et exigences de la présente loi.~~ L'aide pourra être accordée à des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques.

(3) L'aide peut être accordée sous forme d'une participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital ou en intérêts. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 50% des frais engagés par le requérant et sera d'un montant maximal de 20.000 euros par requérant.

(4) Les bénéficiaires des aides, les modalités de leur attribution ainsi que les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Article 17 initial (nouvel article 14)

Cet article prévoit une série de dispositions modificatives. La version initiale de l'article a été modifiée par le biais d'amendements gouvernementaux introduits en date du 17 juin 2013. La version avisée par le Conseil d'État dans son avis du 12 juillet 2013 est donc la suivante :

Art. 17. – Dispositions modificatives

1° L'article 2 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„Art. 2. (1) Le service a pour missions:

– d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants, y compris les aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique;

– de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation, et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue;

– de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial;

– de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou d'homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations."

2° L'article 3 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est libellé comme suit:

„Les relations internationales et économiques du Service de la Navigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent préciser les règles à respecter en matière de contrôle, inspections et supervision des bateaux, ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord."

3° L'article 5 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„**Art. 5.** (1) Les agents désignés agents de surveillance et assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:

– à s'informer auprès de tout exploitant ou exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;

– à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans, registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;

– à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés:

– à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;

– à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

(3) Les agents visés au paragraphe (1) doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présenteront sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prêtera main-forte ou assistance technique."

4° L'article 6 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„Art. 6. L'agent chargé de la direction du Service est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité nautiques, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

– d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;

– d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;

– d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif."

5° Dans tous les textes de loi et de règlement, la référence aux agents de surveillance du Service de la Navigation s'entend comme référence aux agents d'intervention nautique, tels que créés et organisés par la présente loi et la référence au „préposé du service“ s'entend comme référence au „chargé de la direction du service“.

6° Le dernier alinéa de l'article 8 de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

„Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions.“

7° L'article 24 de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un point (6) libellé comme suit:

„(6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du ... 2011 sur la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation.“

8° Un nouvel article 4bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un État membre de l'UE ou par une société de classification reconnue par les autorités européennes. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.“

9° Un nouvel article 4ter est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays membre de la CEE.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,

b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixés par règlement grand-ducal.“

10° Un nouvel article 4quater est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Aucun bateau en voie de construction et aucun bateau dépassant 25 ans d'âge à compter de la pose de la quille ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg. Pour les navires immatriculés au Luxembourg, le maintien de leur inscription lorsque le bateau atteint 25 ans d'âge est conditionné par le maintien intégral de la classe du bateau, et ce selon les critères établis par les sociétés de classification internationales.“

11° A l'article 8 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est ajouté un troisième paragraphe, libellé comme suit:

„Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.“

12° Un nouvel article 10bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Peuvent être déterminées par règlement grand-ducal les modalités d'agrément que doit respecter toute personne visée à l'article 2 avant de commencer ses activités à partir du Luxembourg.“

13° Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'État rappelle que l'intitulé complet de la loi à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif lors de la première modification de cette loi. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cette loi se limiteront à indiquer qu'il s'agit de la même loi. Partant, l'article prendra la teneur suivante:

„Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit:

– L'article 1^{er} est modifié comme suit: (...)

– L'article 2 est modifié comme suit: (...)

(...)

(2) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

(...)

(3) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit:

(...)

(4) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit:

– Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante:

(...)"

La Commission donne suite à ces observations du Conseil d'État quant à la restructuration de cet article et aux libellés des phrases introductives.

Etant donné que les auteurs de la loi en projet entendent faire référence itérativement au ministre ayant les Transports dans ses attributions, il y a lieu d'employer une formule abrégée. Le Conseil d'État propose partant de remplacer comme suit l'article 1^{er} de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation : „**Art. 1^{er}**. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“.“

La Commission fait sienne cette proposition.

Paragraphe 1^o initial :

Le Conseil d'État note que le paragraphe 3 nouveau proposé à l'endroit de l'article 2 de la loi précitée du 28 juillet 1973 permet au service de la navigation de conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé. Il s'interroge sur la nature de ces conventions. S'il s'agit de contrats entrant dans le cadre de la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics, le droit commun s'applique et il n'y a pas lieu de prévoir une disposition spécifique. S'il s'agit de conventions à portée internationale, on est en présence de traités au sens de l'article 37 de la Constitution qui sont une prérogative exclusive du Grand-Duc. Dans la première hypothèse, le Conseil d'État estime qu'il convient de supprimer le paragraphe 3. A défaut d'autres précisions, le Conseil d'État ne pourra pas exclure la deuxième hypothèse et se verra dans l'obligation de s'opposer formellement à la disposition en question. Les responsables gouvernementaux informent les membres de la Commission qu'il ne s'agit pas de conventions à portée internationale mais bien d'accords de droit privé notamment avec des sociétés de classification afin de donner une base légale aux activités de sous-traitance de certaines missions de contrôle technique, tel que c'est par ailleurs explicitement autorisé par la réglementation européenne et notamment l'article 9 du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Le Conseil d'État estime que le paragraphe 4 peut être supprimé, car la sous-traitance à des experts y prévue ne peut concerner que des activités de consultant, ces experts ne pouvant se substituer au Service de la navigation pour accomplir les missions que la loi lui attribue. Or, les modalités réglant le recours à des missions de consultances sont prévues par le droit commun. La Commission décide de maintenir le paragraphe 4, car le recours à la sous-traitance est nécessaire pour permettre une délégation de compétence à un tiers, notamment en matière de gestion de la flotte.

La Commission décide en outre de relibeller comme suit le premier tiret de l'article 17 1°(ancien) : « - *d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants, **y compris le service d'annonce des crues et les aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique;** » et de supprimer le deuxième tiret. Le nouveau texte vise à clarifier les compétences du service de la navigation et le départage des compétences entre le service de la navigation et le ministère. En effet, il est logique que le service qui est chargé de la gestion et de l'exploitation des stations limnimétriques soit aussi celui qui assure l'annonce des crues afin d'assurer une information la plus rapide possible en cas de crues des usagers de celle-ci voire des riverains. En outre, alors que déjà dans le texte d'origine les missions infrastructurelles et policières reviennent au service de la navigation et que la gestion des affaires internationales et économiques revient au fonctionnaire de la carrière supérieure de l'administration gouvernementale, il est logique de charger ce fonctionnaire également des missions en relation avec la gestion de la flotte, alors que notamment pour le pavillon maritime, il y a la désignation, comme autorité compétente, d'un commissaire aux affaires maritimes. En conséquence le tiret afférent a été supprimé dans cet article pour être ajouté au niveau de l'article 3 de la loi du 28 juillet 1973.*

Paragraphe 2° initial :

En ce qui concerne le libellé du nouvel article 3 de la loi du 28 juillet 1973, le Conseil d'État estime que, pour autant que les exigences que devront respecter soit le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau ou d'ateliers de maintenance, soit le personnel navigant ont un effet sur l'exploitation, ces exigences doivent être précisées dans la loi. En effet, la liberté de commerce constitue une matière réservée à la loi, et des dispositions y relatives ne pourront être reléguées aux règlements grand-ducaux mentionnés à l'alinéa 3 du nouvel article 3. Par ailleurs, il y a lieu de préciser ce que les auteurs entendent par „autres règlements obligatoires au Luxembourg“.

La Commission décide d'insérer un nouvel alinéa après le premier alinéa de l'article 17 2° (ancien) libellé comme suit :

« Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa premier est chargé de la gestion de la flotte navigant sous pavillon luxembourgeois ainsi que de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue. A cette fin, des conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2 paragraphes 3 et 4. »

Cet amendement est le corollaire de l'amendement opéré au paragraphe 1° initial en ce que l'agent chargé des relations internationales et économiques est également chargé des missions en relation avec la gestion de la flotte et du personnel navigant. Il s'agit ici d'une disposition qui se recoupe avec la pratique dans d'autres secteurs (notamment le domaine maritime) ainsi qu'avec la pratique dans d'autres pays alors qu'il s'agit d'une prérogative de puissance publique exercée au niveau ministériel. L'ajout de la dernière phrase permet le recours à des tiers (et notamment aux sociétés de classification tel que c'est le cas notamment aux Pays-Bas, en France et en Suisse) par des conventions de droit privé pour exécuter les missions techniques d'inspection des bateaux. Il ne s'agit en effet pas de la conclusion de conventions internationales ayant suscité la menace d'une opposition formelle du Conseil d'État.

Paragraphe 3° initial :

La Commission introduit un amendement à l'endroit de ce paragraphe afin de modifier le début du paragraphe (1) de l'article 5 de la loi précitée du 28 juillet 1973, qui se lira comme suit :

« (1) **Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa et les agents de surveillance assermentés...** »

Cet amendement est un corollaire des amendements précédents et vise à donner au fonctionnaire de la carrière supérieure chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit de procéder à tous les examens et contrôles jugés nécessaires en matière de sécurité et sûreté nautiques. Ce droit est important pour assurer la haute qualité de la flotte battant pavillon luxembourgeois, ce qui constitue un objectif prioritaire. Il convient de noter que, dans le passé, cette tâche n'a été assumée par aucun service ou administration au Luxembourg.

Paragraphe 4° initial :

Le Conseil d'État est d'avis qu'à l'alinéa 3 de l'article 6 de la loi précitée du 28 juillet 1973, il y a lieu d'écrire comme à l'endroit de l'article 2, paragraphes 3 et 4, „ministre“ au lieu de „ministre ayant les transports dans ses attributions“. La Commission suit cette suggestion et, par ailleurs, décide d'amender le premier alinéa de l'article 6 précité pour lui donner la teneur suivante :

« L'agent chargé de la direction du Service **ainsi que le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa** sont autorisés à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial. »

Cet amendement donne au fonctionnaire chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit d'ordonner des mesures d'urgence. Cela découle de l'amendement ci-dessus qui accorde, en matière de sécurité et sûreté nautiques, le pouvoir de contrôle des bateaux battants pavillons luxembourgeois à ce fonctionnaire. Il convient de rappeler que ce pouvoir de contrôle est territorialement limité au Luxembourg (Moselle) et que sans cet amendement les contrôles effectués seraient susceptibles de rester sans effet.

Par ailleurs, la Commission décide d'amender le troisième alinéa de l'article 6 précité et de le libeller comme suit :

« Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques **ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant** ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions. »

Cet amendement complète les dispositions existantes en prévoyant aussi la durée limitée de la décision d'urgence pour les cas d'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant. Ainsi, passé le délai de 7 jours, il appartient au ministre de décider sur toute prolongation d'urgence. Les définitions de bâtiment et établissement flottant figurent dans le règlement de police pour la navigation sur la Moselle (RPNM).

Paragraphe 5° initial :

Le Conseil d'État s'interroge sur la teneur de cette disposition modificative. Il note que le projet de loi détermine dans son article 9 initial des agents du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés. Cette désignation non autrement précisée a engendré une opposition formelle. La Commission décide de libeller comme suit le paragraphe sous rubrique :

« (2) Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence au « préposé du service » s'entend comme référence au « chargé de la direction du service ». »

En effet, en raison de l'abrogation des dispositions portant institution des agents d'intervention nautique, le remplacement des termes « agent de surveillance » par « agent d'intervention nautique » est devenu superfétatoire.

Paragraphe 6° initial :

La Commission introduit un amendement afin de remplacer les termes « agents d'intervention nautique » par les termes « agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial ». Le paragraphe se lira comme suit :

« Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit ~~des~~ les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

Paragraphe 7° initial :

La Commission fait siennes les suggestions du Conseil d'État de se référer à la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau et de citer correctement la loi sous rubrique, à savoir la „loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial“.

Paragraphe 8° initial :

La Commission fait sienne la suggestion du Conseil d'État d'écrire en toutes lettres „Union européenne“.

Paragraphe 9° initial :

La Commission fait sienne la suggestion du Conseil d'État de remplacer l'acronyme „CEE“ par l'expression „Union européenne“.

Paragraphe 10° initial :

Ce paragraphe est amendé et remplacé comme suit :

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante :

« Art 4quater. Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Pour les bateaux immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par un organisme agréé par le ministre ayant les

transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ce contrôle et la taxe d'instruction du dossier sont fixés par règlement grand-ducal. La taxe d'instruction du dossier payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines, ne pourra dépasser 400 euros. Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.

Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers avec une capacité maximale d'au moins 175 passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes.

Sans préjudice des alinéas 1 à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de l'article ci-après l'Administration de l'enregistrement et des domaines en sera informée par le fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial en vue de sa radiation.»

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et enlève l'interdiction d'une première immatriculation des bateaux en voie de construction, donnant suite à l'avis afférent de la Chambre de Commerce du 31 janvier 2013 et ceci afin de permettre une première immatriculation au Luxembourg aspirant pleinement à l'objectif d'une flotte moderne.

Il convient de noter que la Convention de Genève du 25 janvier 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, ratifiée par la loi du 26 novembre 1981, prévoit dans son article 5 qu'un bateau en cours de construction sur le territoire d'une Partie contractante ne peut être immatriculé que sur les registres de cette Partie contractante. Ce principe limite *de facto* la première immatriculation à tous les bateaux non construits en Autriche, Biélorussie, Croatie, France, Luxembourg, Monténégro, Pays-Bas, Serbie et en Suisse.

Aussi, faisant de nouveau droit à l'avis de la Chambre du Commerce du 31 janvier 2013, au lieu d'instaurer une limite stricte de 25 ans d'âge pour une première immatriculation et d'une classification obligatoire pour tout bateau dépassant cet âge, considérée comme trop restrictive et peu efficace vu l'objectif d'une flotte sûre et moderne, il a été prévu de soumettre tous les bateaux dont la quille été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement à un contrôle initial avant d'être admis au registre luxembourgeois ou à un contrôle *ad hoc* pour être maintenus dans le registre. Ce contrôle initial ou *ad hoc* doit être effectué par un organisme agréé par le ministre. Les modalités de ces contrôles et les taxes d'instruction sont fixées par règlement grand-ducal.

A noter que selon la réglementation européenne en vigueur (directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil), les contrôles doivent être renouvelés au plus tard tous les 10 ans, respectivement 5 ans, en fonction du type du bateau et de l'état des différents éléments d'équipements.

L'article prévoit ensuite des dispositions spéciales que doivent respecter certains types de bateaux.

Pour les bateaux à passagers ayant une certaine capacité et pour les bateaux transportant des matières dangereuses, une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes est exigée pendant toute la durée de leur maintien sur le registre

fluvial luxembourgeois afin d'apporter les garanties requises pour un pavillon de qualité. Ces normes s'inspirent de normes françaises et allemandes applicables en la matière.

Pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses, l'existence d'une double coque est exigée par anticipation à l'exigence européenne dont l'entrée en vigueur est prévue en 2018 pour toute première immatriculation.

A noter que la flotte luxembourgeoise de 55 bateaux compte actuellement 3 bateaux de passagers, 18 bateaux transportant des marchandises dangereuses et 37 bateaux dont la pose de la quille a eu lieu avant le 1^{er} avril 1976.

Concernant la date du 1^{er} avril 1976, celle-ci a été retenue puisqu'il y a eu des changements majeurs dans la législation en matière de prescriptions techniques à respecter par les bateaux à partir de cette date.

Paragraphe 11° initial :

Le Conseil d'État estime que le texte proposé est à reformuler, alors que c'est plutôt le propriétaire que le bateau qui risque d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. Il est donné suite à cette observation et le nouveau paragraphe est libellé comme suit :

Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine pour le propriétaire ou le détenteur d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 12° initial :

Le Conseil d'État s'oppose formellement à ce paragraphe, qui introduit la notion de modalités d'agrément que doit respecter toute personne voulant faire immatriculer un bateau au Luxembourg, avant d'y commencer ses activités. Il s'agit donc d'un régime d'autorisation à établir pouvant concerner des activités commerciales en rapport avec l'immatriculation d'un bateau et partant l'accès à une activité de service et son exercice. En vue de se conformer aux exigences de la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, („directive Services“), ce régime d'autorisation devra être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur. Etant donné que la liberté de commerce est une matière réservée à la loi, il ne peut pas être déterminé par un règlement grand-ducal. Afin de donner suite à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide de supprimer les dispositions afférentes qui seront mieux intégrées au niveau d'une révision de la loi du 21 avril 1993 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable.

Paragraphe 13° initial :

Ce paragraphe, qui a été introduit par un amendement gouvernemental, ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

La Commission décide d'ajouter un nouveau paragraphe à l'article sous rubrique libellé comme suit :

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée « Loi portant

réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation et des droits des passagers » et complétée par un nouvel article 6 libellé comme suit :

« Art. 6. La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des droits des passagers voyageant par voie de navigation intérieure découlant du règlement (CE) n° 1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) no. 2006/2004) et pour recevoir et instruire les plaintes des passagers conformément à l'article 25, paragraphe 3, dudit règlement.

Pour être recevable le passager doit prouver qu'une plainte adressée au transporteur ou à l'exploitant du terminal est restée infructueuse conformément à l'article 24 dudit règlement.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 500 euros à tout transporteur, agent de voyage ou voyageur qui refuse indument l'assistance, le réacheminement ou le remboursement du billet ou l'acceptation d'une réservation. La même sanction s'applique en cas d'absence de remplacement temporaire de l'équipement de mobilité de la personne à mobilité réduite ou de refus d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par les transporteurs et exploitants de terminaux.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 2.000 euros à tout transporteur, exploitant de terminal, voyageur ou agent de voyage qui ne communique pas dans les délais aux passagers les informations sur les annulations et les retards, qui ne met pas dans les formes requises par le règlement précité à la disposition du public les informations concernant les conditions d'accès au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui demande des suppléments ou impose des conditions différentes à ces personnes, qui établit ou maintient à leur égard des conditions d'accès discriminatoires ou, de manière générale, offre des tarifs ou des conditions contractuelles discriminatoires fondée sur la nationalité du client ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets.

La même sanction s'applique aux transporteurs pour le défaut d'indemnisation en cas de retard.

La même sanction s'applique aux transporteurs et exploitants de terminaux en cas d'absence d'informations relatives aux droits des passagers dans les formats et endroits requis par le règlement précité, en l'absence de formations et des consignes prévues par le règlement précité données à leurs personnels et pour le défaut d'indemnisation du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement.

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

Les décisions de la Communauté des Transports sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

En cas de récidive endéans le délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Est puni d'une amende de 10.000 euros le défaut d'observer la décision définitive de la Communauté des Transports.»

L'objectif de cet amendement est de se mettre en conformité avec le règlement du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, alors que le Luxembourg fait l'objet d'une procédure de non-notification dans les délais des mesures de mise en œuvre nationales requises.

En effet, l'article 25 du règlement prévoit qu'une autorité compétente doit être chargée de l'application du règlement recevant les plaintes éventuelles des clients. Ensuite, ce règlement prévoit dans son article 28 que les États membres veillent au respect des règles énoncées et fixent des sanctions en cas d'infractions.

Il convient de noter que seules tombent sous le champ d'application de ce règlement les croisières fluviales (à l'exception des transports sous forme d'excursions ou de visites techniques) dont le port d'embarquement des passagers se situe sur la Moselle.

Il est prévu de désigner la Communauté des Transports comme autorité compétente au vu de son rôle d'autorité compétente également concernant les droits des passagers dans le secteur du transport ferroviaire en vertu d'une loi afférente du 10 septembre 2012 et du rôle identique préconisé pour les droits de passagers dans le transport par autobus et par autocar en exécution du règlement (UE) n°181/2011 (cf. projet de loi n°6695).

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

Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit :

L'article 1^{er} est modifié comme suit :

« Art. 1^{er}. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre » ».

L'article 2 est modifié comme suit :

« Art. 2. Le service a pour missions:

- d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants, y compris **le service d'annonce des crues et les** aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique ;
- ~~de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation, et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue ;~~
- de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial ;
- de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent

chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou de homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations. »

L'article 3 est modifié comme suit :

«**Art. 3.** Les relations internationales et économiques du Service de la nNavigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1^{er} est chargé de la gestion de la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois ainsi que de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue. A cette fin, des conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2 paragraphes 3 et 4.

Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent préciser les règles à respecter en matière de contrôle, inspections et supervision des bateaux, ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord. »

L'article 5 est modifié comme suit:

« **Art .5.** (1) **Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa et les agents désignés** de surveillance **et** assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:

- à s'informer auprès de tout exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;
- à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;
- à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés:

- à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;
- à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou

employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

(3) Les agents visés au paragraphe (1), doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présenteront sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prête prêter main-forte ou assistance technique.»

L'article 6 est modifié comme suit :

« **Art. 6.** L'agent chargé de la direction du Service ainsi que le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité de la nautique, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

- d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;
- d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;
- d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif. »

(2) Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence aux agents de surveillance du Service de la Navigation s'entend comme référence aux agents d'intervention nautique, tels que créés et organisés par la présente loi et la référence au « préposé du service » s'entend comme référence au « chargé de la direction du service ».

(3) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant :

« Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit **les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions** ».

(4) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit :

« (6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation. »

(5) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit :

A l'article 4 l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ est remplacée par les termes „à l'Administration de l'enregistrement et des domaines qui sera chargée“.

Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante :

« **Art. 4bis.** Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un État membre de l'UE l'Union européenne ou par une société de classification reconnue par les autorités européennes. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'enregistrement et des domaines. »

Un nouvel article 4ter prend la teneur suivante :

« **Art. 4ter.** Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays-membre de la l'Union européenne CEE.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

- a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,
- b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixées par règlement grand-ducal. »

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante :

« **Art. 4quater.** Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par une société reconnue par le ministre ayant les transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ces contrôles sont fixées par règlement grand-ducal. Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.

Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers avec une capacité maximale d'au moins 175 passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes.

Sans préjudice des alinéas 1 à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de l'article ci-après l'Administration de l'enregistrement et des domaines en sera informée par le fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial en vue de sa radiation.»

L'article 8 est complété par un troisième paragraphe, libellé comme suit :

« Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine **pour le propriétaire ou le détenteur** d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

12° Un nouvel article 10bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit :

« ~~Peuvent être déterminées par règlement grand-ducal les modalités d'agrément que doit respecter toute personne visée à l'article 2 avant de commencer ses activités à partir du Luxembourg.~~ »

13° Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée « Loi portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation et des droits des passagers » et complétée par un nouvel article 6 libellé comme suit :

« Art. 6. La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des droits des passagers voyageant par voie de navigation intérieure découlant du règlement (CE) n° 1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) no. 2006/2004) et pour recevoir et instruire les plaintes des passagers conformément à l'article 25, paragraphe 3, dudit règlement.

Pour être recevable le passager doit prouver qu'une plainte adressée au transporteur ou à l'exploitant du terminal est restée infructueuse conformément à l'article 24 dudit règlement.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 500 euros à tout transporteur, agent de voyage ou voyageur qui refuse indument l'assistance, le réacheminement ou le remboursement du billet ou l'acceptation d'une réservation. La même sanction s'applique en cas d'absence de remplacement temporaire de l'équipement de mobilité de la personne à mobilité réduite ou de refus d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par les transporteurs et exploitants de terminaux.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 2.000 euros à tout transporteur, exploitant de terminal, voyageur ou agent de voyage qui ne

communiqué pas dans les délais aux passagers les informations sur les annulations et les retards, qui ne met pas dans les formes requises par le règlement précité à la disposition du public les informations concernant les conditions d'accès au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui demande des suppléments ou impose des conditions différentes à ces personnes, qui établit ou maintient à leur égard des conditions d'accès discriminatoires ou, de manière générale, offre des tarifs ou des conditions contractuelles discriminatoires fondée sur la nationalité du client ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets.

La même sanction s'applique aux transporteurs pour le défaut d'indemnisation en cas de retard.

La même sanction s'applique aux transporteurs et exploitants de terminaux en cas d'absence d'informations relatives aux droits des passagers dans les formats et endroits requis par le règlement précité, en l'absence de formations et des consignes prévues par le règlement précité données à leurs personnels et pour le défaut d'indemnisation du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement.

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

Les décisions de la Communauté des Transports sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

En cas de récidive endéans le délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Est puni d'une amende de 10.000 euros le défaut d'observer la décision définitive de la Communauté des Transports.»

Article 18 initial (nouvel article 15)

Les dispositions obsolètes, désormais intégrées dans le cadre de la présente loi sont abrogées par le présent article qui, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 18. Dispositions abrogatoires

Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi et notamment:

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

D'après le Conseil d'État, l'expression „Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi“, dont l'imprécision est source d'insécurité juridique, doit être remplacée par une énumération exhaustive, et ce sous peine d'opposition formelle. Il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'État et l'article amendé se lira comme suit :

Art. 15. Dispositions abrogatoires

Sont abrogés ~~toutes les dispositions contraires à la présente loi et notamment:~~

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

Article 19 initial (nouvel article 16)

Il s'agit d'une disposition transitoire visant à maintenir les effets de l'ancienne réglementation au profit des titres émis sous le régime d'une réglementation antérieure. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 16. Dispositions transitoires

Les titres et autorisations accordées avant l'entrée en vigueur de la présente loi seront valables jusqu'à expiration de leur durée de validité, respectivement leur retrait explicite.

Article 20 initial (nouvel article 17)

Cet article prévoit l'engagement nécessaire de 3 employés de la carrière D afin de faire face aux tâches qu'engendre l'activité de gestion du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 20. Dispositions finales

Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7), à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D.

Les engagements définitifs au service de l'État résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Le Conseil d'État propose de :

- donner à l'article l'intitulé „Engagement de personnel“.
- à l'alinéa 1^{er}, remplacer le terme „Gouvernement“, qui constitue une notion générique, susceptible de significations diverses selon les circonstances, par „Gouvernement en conseil“ ;
- à l'alinéa 2, remplacer les termes „exercice 2012“ par ceux de „exercice 2013“.

La Commission donne suite à ces propositions, sauf à remplacer „exercice 2013“ par ceux de „exercice 2015“. L'article se lira comme suit :

Art. 17. Engagement de personnel

Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7), à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D.

*Les engagements définitifs au service de l'État résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice **2015** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

Article 21 initial (nouvel article 18)

L'article sous rubrique prévoit l'utilisation d'un intitulé abrégé et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 21. Référence à la loi

La référence ultérieure à la présente loi pourra se faire en employant l'intitulé abrégé : « Loi concernant la gestion du domaine public fluvial ».

Conformément à la formule usuelle, le Conseil d'État propose d'écrire :

Art. 18. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi du ... concernant la gestion du domaine public fluvial »

La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Article 22 initial (nouvel article 19)

Cet article prévoit la date d'entrée en vigueur de la future loi et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 22. – Entrée en vigueur

A l'exception de l'article 21, la présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

Le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'exclure l'article 21 de la date d'entrée en vigueur de la loi. La Commission fait sienne cette remarque. Le nouveau libellé de l'article sous rubrique sera donc :

Art. 19. Entrée en vigueur

~~A l'exception de l'article 21,~~ La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

*

Ces amendements seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

Luxembourg, le 14 janvier 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE 1 : Projet de loi
portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er. L'article 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant :

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

Ce règlement grand-ducal établit :

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

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

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

« Paragraphe 2

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

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

« Paragraphe 3

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

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

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

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

- a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal
- b) être titulaire de la carte d'affiliation ~~à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école autorisant à exercer le métier d'instructeur~~
- c) **disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;**
- d) **disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;**

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

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

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

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

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

- a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé **auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école/métier d'instructeur;**

• disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal ;

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

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

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

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

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

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

- c) justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- d) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant :**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Paragraphe 3bis

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

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

ANNEXE 2 : **Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

Chapitre 1^{er} : Des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et moyens de recours

Art. 1^{er}. (1) La Communauté des transports est désignée comme étant l'organisme chargé de l'application du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1 de ce même règlement.

(2) Conformément à l'article 27 de ce même règlement et sans préjudice des demandes d'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle de passagers et de perte ou détérioration de bagages, si un passager visé par le règlement en question souhaite déposer une plainte auprès du transporteur ou du transporteur exécutant, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou aurait dû être exécuté.

(3) Il en est de même si un passager visé par ce même règlement souhaite déposer une plainte auprès d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a conclu un contrat de transport respectivement à compter de la date où il est passé à la station de sa montée ou de sa descente.

(4) Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur, le transporteur exécutant, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou l'entité gestionnaire de station informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen.

La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte.

(5) La Communauté des transports agit en instance de recours pour les plaintes qui n'ont pas pu être réglées à la satisfaction du passager par la procédure visée au paragraphe précédent.

Le passager est obligé de déposer sa plainte par écrit, sous pli recommandé, auprès de la Communauté des transports, en exposant le litige à l'encontre d'un transporteur, d'un transporteur exécutant, d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station dans un délai de 3 mois à compter de la réception de la réponse définitive de la part du transporteur.

(6) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire de station a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et d'y présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(7) Après avoir entendu les personnes visées au paragraphe précédent, la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois maximum à compter de la date de réception de la plainte pour communiquer sa décision au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station ainsi qu'au passager.

(8) La Communauté des transports peut prononcer la sanction administrative de l'amende administrative s'élevant soit à 500 euros soit à 2.000 euros, selon le

manguement constaté, ce montant pouvant être doublé en cas de récidive dans un délai d'un an.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 2. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n°181/2011 précité.

(3) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Chapitre 2 : Des mesures transitoires

Art. 4. L'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n°181/2011 précité n'entre en application qu'après un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Chapitre 3 : Des dispositions modificatives

Art. 5. L'article L.311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit :

« (5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation. »

Art. 6. L'article L.311-6 du Code la consommation est modifié comme suit :

« (5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports. »

Art. 7. L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit :

« La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n°181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004 conformément à l'article 2 de la loi du XXXXXX déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du

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

Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1^{er} de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007.»

12



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2014

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 26 novembre et 1er décembre 2014
2. 6725 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ; modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation ; modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Divers

*

Présents : M. Claude Adam (remplaçant M. Henri Kox), M. André Bauler (remplaçant M. Gilles Baum), M. Alex Bodry (remplaçant M. Yves Cruchten), M. Emile Eicher, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Marco Schank), M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

M. Alex Kies, M. Jeannot Poeker, Mme Annick Trmata, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Patrick Renard, de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Sylvie Andrich-Duval

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 26 novembre et 1^{er} décembre 2014

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 6725 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame la Présidente-Rapporteuse présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au document parlementaire 6725³.

Le projet de rapport ne soulève pas de commentaire. Suite à une correction mineure, il est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de base pour les débats en séance plénière.

3. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ; modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation ; modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

Madame Josée Lorsché est nommée rapporteuse du projet de loi sous rubrique.

Les responsables du Ministère présentent ledit projet, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet prévoit le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011, qui a pour objet la sauvegarde des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, notamment en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'informations sur les tarifs, de disponibilité des billets et des réservations, d'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages. Alors que les auteurs du projet de loi avaient initialement prévu de faire adopter à la fois un projet de loi et un projet de règlement grand-ducal en la matière, le Conseil d'Etat a souhaité voir intégrées dans le projet de loi les dispositions du projet de règlement grand-ducal. C'est ainsi que le projet de loi reprend également les dispositions du projet de règlement grand-ducal et vise notamment à :

- désigner la Communauté des transports (CdT) comme autorité compétente en matière de protection des intérêts des consommateurs ;
- donner le pouvoir de sanction administrative à la CdT ;
- définir les sanctions ;

- demander des dérogations aux dispositions du règlement européen, qui s'appliquent aux services réguliers de transport par autobus et autocar dont la distance parcourue est inférieure à 250 km ;
- charger la CdT de l'application de ces dispositions législatives et lui conférer le droit d'agir en tant qu'instance de recours pour les plaintes de voyageurs n'ayant pas été réglées ;
- intégrer les compétences attribuées à la CdT également dans les articles correspondants du Code de la consommation, ainsi que dans la loi sur les transports publics.

Examen des articles

Intitulé et structuration du projet de loi

Dans son avis du 24 juin 2014, le Conseil d'Etat propose d'intituler comme suit le projet de loi :

Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

La Commission fait sienne cette proposition.

En outre, dans un souci de lisibilité, les membres de la commission parlementaire décident d'introduire un amendement afin de subdiviser le texte de la future loi en deux chapitres dont le premier traitera des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et des moyens de recours, et le deuxième des dispositions législatives qui sont modifiées par le présent projet de loi :

- *Chapitre 1^{er} : Des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et moyens de recours*
- *Chapitre 2 : Des dispositions modificatives*

Article 1^{er}

L'article 1^{er} confère à la Communauté des transports le pouvoir de prononcer des sanctions administratives visant à produire un effet dissuasif sur les destinataires visés par le règlement communautaire (UE) n°181/2011. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 1^{er}. *La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:*

- *l'avertissement écrit et*
- *l'amende administrative.*

Dans le cadre de l'instruction es son dossier et avant toute sanction, tout service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar a le droit d'être entendu par la Communauté des Transports et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge du service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar sanctionné.

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

- l'article ne précise pas explicitement à l'encontre de qui les sanctions peuvent être infligées. A la lecture de l'alinéa 2 de l'article, il semble au Conseil d'Etat que les sanctions peuvent s'appliquer à « tout service routier de transport de voyageurs par autobus et autocar ». La notion de « service routier » est une notion fonctionnelle. Or, le règlement européen poursuit une approche organique. Il ne connaît en effet pas la notion de « service routier », mais bien celles de « transporteur », de « transporteur exécutant », de « vendeur de billets », d'« agent de voyages », de « voyageur » et d'« entité gestionnaire de station ». De l'avis du Conseil d'Etat, tous ces organes, personnes physiques ou morales, doivent être passibles de sanctions si un manquement aux obligations qui leur sont imposées par le règlement européen, peut leur être reproché ;
- le Conseil d'Etat estime que, conformément aux règles de la procédure administrative non contentieuse, ces organes doivent être préalablement entendus avant d'être sanctionnés ;
- sur le plan rédactionnel, il y a lieu de remplacer la numérotation par points indiciaires figurant à l'alinéa 1^{er} par une numérotation abécédaire, suivie d'une parenthèse fermante ;
- afin de redresser l'erreur matérielle qui s'est glissée à l'alinéa 2, il faut omettre en début de phrase le mot « es » et remplacer le mot « son » par le mot « du » ;
- dans l'expression « Communauté des Transports », le mot « transports » est à écrire avec une lettre initiale minuscule.

A la lecture de l'avis du Conseil d'Etat, les membres de la Commission décident de réserver le libellé suivant à l'article 1^{er} :

Art. 1^{er}. (1) *La Communauté des transports est désignée comme étant l'organisme chargé de l'application du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1 de ce même règlement.*

(2) *Conformément à l'article 27 de ce même règlement et sans préjudice des demandes d'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle de passagers et de perte ou détérioration de bagages, si un passager visé par le règlement en question souhaite déposer une plainte auprès du transporteur ou du transporteur exécutant, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou aurait dû être exécuté.*

(3) *Il en est de même si un passager visé par ce même règlement souhaite déposer une plainte auprès d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a conclu un contrat de transport respectivement à compter de la date où il est passé à la station de sa montée ou de sa descente.*

(4) *Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur, le transporteur exécutant, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou l'entité gestionnaire de station informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen. La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte.*

(5) *La Communauté des transports agit en instance de recours pour les plaintes qui n'ont pas pu être réglées à la satisfaction du passager par la procédure visée au paragraphe précédent.*

Le passager est obligé de déposer sa plainte par écrit, sous pli recommandé, auprès de la Communauté des transports, en exposant le litige à l'encontre d'un transporteur, d'un transporteur exécutant, d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou

d'une entité gestionnaire de station dans un délai de 3 mois à compter de la réception de la réponse définitive de la part du transporteur.

(6) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire de station a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et d'y présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(7) Après avoir entendu les personnes visées au paragraphe précédent, la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois maximum à compter de la date de réception de la plainte pour communiquer sa décision au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station ainsi qu'au passager.

(8) La Communauté des transports peut prononcer la sanction administrative de l'amende administrative s'élevant soit à 500 euros soit à 2.000 euros, selon le manquement constaté, ce montant pouvant être doublé en cas de récidive dans un délai d'un an.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Le premier paragraphe précise que la Communauté des transports est l'organe désigné pour veiller à l'application du Règlement européen.

Suite à la remarque du Conseil d'Etat relative au projet de loi et à l'article 3 du projet de règlement grand-ducal relatif à des services réguliers en vertu du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et octroyant des dérogations à certaines applications prévues par ledit règlement, la Commission du Développement durable fait sienne la proposition de reprendre les dispositions du règlement grand-ducal dans le texte du projet de loi et en particulier la nouvelle mission attribuée à la Communauté des transports.

Le paragraphe 2 se réfère à l'article 27 du règlement communautaire qui prévoit le mécanisme de plainte à l'égard du transporteur.

Le paragraphe 3 prévoit le mécanisme de plainte à l'égard du vendeur de billets, de l'agent de voyage, du voyageur ou de l'entité gestionnaire de station.

Le paragraphe 4 règle la réaction imposée au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station.

Le paragraphe 5 expose le rôle de la Communauté des transports en tant qu'instance de recours, comme d'ailleurs préconisé par la Chambre de commerce dans son avis du 28 avril 2014.

Le paragraphe 6 reprend le texte du projet de loi et tient compte des remarques du Conseil d'Etat.

Le paragraphe 7 prévoit que la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois à compter de la date de réception de la plainte pour communiquer sa décision.

Le paragraphe 8 supprime la notion d'un avertissement écrit préalable puisqu'il ne serait que peu dissuasif. Il fixe les montants et la procédure en cas de sanctions.

Article 2

L'article 2 institue la Communauté des transports comme autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (UE) n°181/2011 a été constatée. Il propose un système restreint de sanctions qui prévoit soit un avertissement, pour les fautes de moindre gravité, soit une amende administrative variant entre 500 et 2.000 euros. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. *Le non-respect des obligations définies aux articles 4, 8, 11, 19, 20, 21, 24 du règlement (UE) n°181/2011 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros.*

Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par un transporteur ou transporteur exécutant déterminé d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 25, 26, 27 du règlement (UE) n°181/2011 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

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

- l'alinéa 1^{er} fait référence au « transporteur » et au « transporteur exécutant ». Le Conseil d'Etat constate que les articles du règlement européen visés contiennent des obligations non seulement à charge du « transporteur » et du « transporteur exécutant », mais encore du « vendeur de billets », de l'« agent de voyages », du « voyageur » ou des « entités gestionnaires de station ». Il se demande donc si les manquements aux obligations du règlement européen, imputables aux intervenants autres que le transporteur et le transporteur exécutant, ne sont pas sanctionnés. Dans ce contexte, il rappelle que l'article 31 du règlement (UE) n°181/2011 demande, de manière générale, un « régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement », quel qu'en soit l'auteur. En attendant les explications des auteurs au sujet de l'exécution correcte dudit règlement européen, le Conseil d'Etat réserve sa position au sujet de la dispense du second vote constitutionnel ;
- en ce qui concerne la liste des articles du règlement (UE) n°181/2011 dont l'inobservation est sanctionnée, le Conseil d'Etat constate que, par exemple, l'article 22 ne contient aucune obligation sanctionnable à charge de l'un des intervenants énoncés ci-dessus. A cet égard, il rappelle que le principe de la spécification de l'incrimination et de la peine entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et de préciser le degré de répression pour en exclure l'arbitraire et pour permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables ainsi que la peine qui s'y rapporte. Le Conseil d'Etat se demande par ailleurs si les sanctions prévues à l'article sont à considérer comme effectives, proportionnées et dissuasives, tel qu'exigé par l'article 31 du règlement (UE) n°181/2011. Le Conseil d'Etat exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, de revoir la liste et d'indiquer avec précision les agissements répréhensibles ;
- sur le plan rédactionnel, il faut, à l'alinéa 1^{er}, énoncer l'intitulé du règlement européen *in extenso*. En outre, dans l'expression „Communauté des Transports“, le mot „transports“ est à écrire avec une lettre initiale minuscule.

A la lecture des critiques de la Haute Corporation, les membres de la Commission décident d'amender l'article 2 et de lui réserver le nouveau libellé suivant :

Art. 2. (1) *Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.*

(2) *Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n°181/2011 précité.*

(3) *Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.*

L'article est dorénavant formulé de façon similaire à l'article 2 de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement CE n°1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, tout en tenant compte des observations faites à l'époque par le Conseil d'Etat dans son avis afférent (doc. parl. n° 6368¹).

Les obligations énumérées sous l'article 2, paragraphe (1), dont le non-respect sera sanctionné par une amende administrative de 500 euros, ont trait à des manquements aux informations ou à l'assistance aux voyageurs en cas, par exemple, d'annulations, de retards ou d'autres incidents.

Dans le but d'une meilleure protection des personnes handicapées et à mobilité réduite, et afin de parer à une discrimination quelconque envers ces personnes, des manquements de ce genre doivent être sanctionnés de manière plus sévère. Il en est de même en cas de lésions corporelles ou de décès d'un voyageur, qui constituent également des faits plus graves. Dans ces contextes les manquements sont sanctionnés par une amende administrative de 2.000 euros.

La dernière phrase reste inchangée.

Article 3

L'article 3 définit la réglementation des amendes administratives et que les amendes administratives sont perçues par l'Etat représenté par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 3. *Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.*

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Cet article ne donne pas lieu à observation quant au fond de la part du Conseil d'Etat. Sur le plan rédactionnel, ce dernier propose d'écrire les mots « enregistrement » et « domaines » de l'expression « Administration de l'enregistrement et des domaines » avec une lettre initiale minuscule. Il propose en outre de préciser que le recouvrement des amendes d'ordre en cause se fera comme en matière de droits d'enregistrement, à l'instar du mode de recouvrement des amendes prononcées par les juridictions répressives. Partant, l'alinéa 1^{er} est à compléter par une deuxième phrase prenant la teneur suivante : « Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement ». La Commission fait siennes ces différentes suggestions et l'article 3 se lira donc comme suit :

Art. 3. *Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement.*

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Article 4

L'article 4 initial prévoyait la possibilité de recours à l'encontre les décisions de la Communauté des transports devant le tribunal administratif et se lisait comme suit :

Art. 4. *Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte de la présente loi.*

Cette disposition ayant été incorporée dans le texte de l'article 1^{er}, les responsables du Ministère proposent d'inclure, dans le nouvel article 4, une disposition permettant une dérogation à la date d'application en droit national de l'article 16, paragraphe 1^{er}, point b) du règlement (UE) n°181/2011, qui dispose que les transporteurs fixent des procédures de formation au handicap et veillent à ce que le personnel qui travaille en contact direct avec les voyageurs ou traite les questions en rapport avec les voyageurs, reçoive une formation adéquate en la matière. Ils proposent donc de remplacer l'article 4 par le texte suivant :

Art. 4. *L'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n°181/2011 précité n'est pas d'application au Luxembourg avant le 28 février 2018.*

Les membres de la commission parlementaire se déclarent plutôt opposés à l'instauration de cette dérogation et décident de tenir ce point en suspens.

Article 5 initial (articles 5 et 6 nouveaux)

La Communauté des transports est compétente pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (UE) n°181/2011 a été constatée ; il en est de même pour le domaine des droits des passagers dans le transport par voie de navigation intérieure, dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation. L'article sous rubrique intègre cette compétence dans la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation et rend ainsi les textes législatifs en la matière complets et cohérents, et ceci pour les différents modes de transport concernés. Dans sa version initiale, l'article 5 se lit comme suit :

Art. 5. 1. *L'article L. 311-5 de l'annexe de la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code à la consommation est complété comme suit :*

« (5) La Communauté des Transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation. »

2. *L'article L. 311-6 de l'annexe de la même loi est complété comme suit :*

« (5) La Direction de la Communauté des Transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des Transports. »

Du point de vue de la présentation légistique, le Conseil d'Etat suggère :

- de rédiger la phrase introductive du paragraphe 1^{er} comme suit : « L'article L.311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit :... »
- de rédiger la phrase introductive du paragraphe 2 comme suit : « L'article L.311-6 du Code de la consommation est modifié comme suit :... ».
- dans la suite du texte du paragraphe 2, d'écrire l'expression « direction de la Communauté de transports » avec une lettre initiale minuscule aux mots « direction » et « transports ».

Si la Commission du Développement durable fait sienne ces différentes suggestions, elle décide de diviser l'article 5 initial en deux articles distincts afin d'en faciliter la lecture. Les nouveaux articles 5 et 6 se liront donc comme suit :

Art. 5. *L'article L.311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit :*

« (5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des

consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation. »

Art. 6. *L'article L.311-6 du Code la consommation est modifié comme suit :*

« (5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports. »

Article 6 initial (nouvel article 7)

Cet article a pour objet de compléter l'article 7*bis* de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 6. *L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 est complété comme suit :*

« La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n°181/2011 conformément à l'article 2 ci-avant. »

Le Conseil d'Etat constate que :

- le texte qu'il est proposé d'adopter à la loi du 29 juin 2004 fait référence à « l'article 2 ci-avant ». Il semble que l'article 2 qui est visé est l'article 2 de la loi en projet, alors qu'une référence à l'article 2 de la loi précitée du 29 juin 2004 ne donnerait aucun sens. Cette référence doit être corrigée ;
- la phrase introductive de l'article devrait se lire comme suit : « L'article 7*bis* de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit :... » ;
- dans la suite du libellé proposé, le règlement européen devrait figurer avec son intitulé complet ;
- la loi précitée du 29 juin 2004 ne connaît aucune disposition analogue à l'article 7*bis* proposé, en ce qui concerne les attributions de la Communauté des transports dans le contexte du règlement (CE) n°1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Le Conseil d'Etat estime que le présent projet de loi pourrait servir pour combler cette lacune.

La commission parlementaire décide de suivre les recommandations du Conseil d'Etat. Outre les modifications d'ordre rédactionnel et la correction d'une référence, un nouvel alinéa 2 a été ajouté à l'article 7 qui autorise la Communauté des transports à prononcer les sanctions administratives en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n°1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1^{er} de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007. Le texte du nouvel article 7 est modifié de la manière suivante :

Art. 7. *L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit :*

« La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n°181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004 conformément à l'article 2 de la loi du XXXXXX déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et

modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1^{er} de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007.»

*

Il est en outre procédé à un bref échange de vues dont il peut être retenu ce qui suit :

- d'une manière générale, le règlement (UE) n°181/2011 s'applique aux passagers qui voyagent en empruntant des services réguliers lorsque la montée ou la descente du passager a lieu sur le territoire d'un Etat membre et lorsque la distance à parcourir dans le cadre du service est supérieure ou égale à 250 kilomètres. Certaines dispositions dudit règlement s'appliquent également lorsque la distance à parcourir dans le cadre du service est inférieure à 250 kilomètres (article 4, paragraphe 2, article 9, article 10, paragraphe 1, article 16, paragraphe 1, point b), article 16, paragraphe 2, article 17, paragraphes 1 et 2, articles 24 à 28) ;
- le règlement (UE) n°181/2011 définit également les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard, mais lesdites dispositions s'appliquent uniquement lorsque la distance à parcourir dans le cadre du service est supérieure ou égale à 250 kilomètres ;
- la création de l'établissement public de la Communauté des transports est ancrée dans la loi du 29 juin 2004.

4. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 7 janvier 2015 à 10h30.

Luxembourg, le 17 décembre 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Droits des passagers dans le transport par autobus et autocar: Projet de loi 6695



Objet du règlement (UE) n° 181/2011

Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar a pour objet de sauvegarder les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar en leur accordant un niveau minimal de protection, et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services routiers de transports par autobus et autocar.

Objet du règlement (UE) n° 181/2011 (suite)

Le règlement européen établit les règles en ce qui concerne:

- la non-discrimination entre les passagers pour ce qui est des conditions de transport;
- les droits des passagers en cas d'accident résultant de l'utilisation d'un autobus ou autocar et entraînant le décès ou une lésion corporelle ou la perte ou la détérioration de bagages;
- la non-discrimination et l'assistance obligatoire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite;
- les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard;
- les informations minimales à fournir aux passagers;
- le traitement des plaintes;
- les règles générales en matière d'application.

Projets législatifs initiaux

- **Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ;
modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation ;
modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.**
- **Règlement grand-ducal relatif à des services réguliers en vertu du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et octroyant des dérogations à certaines applications prévues par ledit règlement.**

Objectifs visés

Objectifs visés par le projet de loi:

Sauvegarder les droits des passagers dans les domaines visés par le règlement européen, et pour cela:

- désigner la Communauté des transports (CDT) en tant qu'autorité compétente en matière de la protection des intérêts des consommateurs;
- donner le pouvoir de sanction administrative à la CDT;
- définir les sanctions, qui consistent notamment en:
 - avertissement écrit,
 - amende administrative de 500 euros,
 - amende administrative de 2.000 euros.

Objectifs visés

Objectifs visés par le projet de règlement grand-ducal:

- demander des dérogations aux dispositions du règlement européen, qui s'appliquent aux services réguliers urbains, suburbains et régionaux de transport par autobus et autocar dont la distance parcourue est inférieure à 250 km;
- charger la CDT de l'application de ces dispositions législatives, et lui conférer le droit d'agir en tant qu'instance de recours pour les plaintes de voyageurs n'ayant pas été réglées;
- dispenser le Luxembourg pour le moment de l'application de la disposition qu'une formation spécifique en handicap soit effectuée pour le personnel et les chauffeurs qui travaillent en contact direct avec les passagers;
- intégrer les compétences attribuées la CDT également dans les articles correspondants du Code de la consommation, ainsi que dans la loi sur les transports publics.

Domaines visés

- Transports publics par autobus et autocar
- Transport par voie de navigation intérieure

L'avis du Conseil d'État

Le Conseil d'État indique au MDDI dans son avis:

- de modifier l'intitulé;
- d'améliorer la notion utilisée du « service routier » et de détailler les acteurs tels que précisés par le règlement européen (i.e. transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur, entité gestionnaire de station);
- de préciser que tous ces organes soient passibles de sanctions en cas de manquements;
- de revoir la liste et d'indiquer les agissements répréhensibles;
- de corriger certaines présentations légistiques et rédactionnelles;
- de reprendre certaines dispositions du projet de règlement grand-ducal dans le cadre du projet de loi.

Amendements prévus au projet législatif initial

- Les amendements tiennent compte des indications du Conseil d'État;
- les dispositions des 2 projets (projet de loi et projet de règlement grand-ducal), ont été fusionnés dans un seul projet de loi;
- l'intitulé du projet de loi a été modifié selon l'avis du Conseil d'État; i.e.
« Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. »;
- la notion de sanction par avertissement écrit a été supprimée;
- un tableau détaillé reprenant les textes initiaux, les observations du Conseil d'État, les amendements proposés et les commentaires relatifs à chaque article est joint en annexe.



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 03 décembre 2014

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe avec la Commission de la Culture du 23 octobre 2014 et de la réunion du 19 novembre 2014
2. 6734 Projet de loi relatif à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur: Monsieur Henri Kox
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Max Hahn
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ; modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation ; modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Marc Lies), M. Marco Schank, M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Elisabeth Cardoso, du Ministère des Affaires étrangères et européennes, Direction de la Défense

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Laurence Zenner, de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

M. Marc Heinrich, du Chef d'Etat-major de l'Armée

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe avec la Commission de la Culture du 23 octobre 2014 et de la réunion du 19 novembre 2014

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6734 Projet de loi relatif à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au courrier électronique n°140216.

Suite à une question afférente, il est précisé que l'adaptation de la superstructure ferroviaire et la mise en conformité de la gare pourront être réalisées indépendamment du reste des travaux.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

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

Suite à quelques paroles d'introduction de Monsieur le Rapporteur, les responsables du Ministère présentent le projet de loi n°6493, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, pour y inscrire l'accès à la

profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules. Actuellement, cette matière est arrêtée par le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs. Or, conformément à l'article 11(6) de la Constitution, « *la liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions à établir par la loi* ». Il découle de cet article que les conditions et les modalités de l'accès à la profession d'instructeur doivent être arrêtées par le législateur. C'est dans cet ordre d'idées qu'il est proposé de transférer les dispositions du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000 dans la loi précitée du 14 février 1955. Par ailleurs, le projet de loi prévoit de tenir compte des particularités prévalant dans la profession de l'instructeur et d'arrêter les modalités selon lesquelles le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre des mesures administratives à l'encontre des titulaires et demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile.

*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 12 mars 2013 et sur base d'un tableau synoptique élaboré par les soins du Ministère.

Considérations générales du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat rappelle que le 2 février 2012, il avait été saisi d'un projet de règlement grand-ducal destiné à modifier ledit règlement grand-ducal du 8 août 2000. Dans son avis afférent du 3 juillet 2012, il avait rappelé que la Constitution a érigé les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie en matière réservée à la loi, et que les conditions d'accès et d'exercice relatives à la profession d'instructeur d'auto-école doivent dès lors faire l'objet d'une loi formelle. Dans ledit avis, il avait encore soulevé une autre non-conformité constitutionnelle tenant à la disposition de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 qui confère directement, en méconnaissance de l'article 76 de la Constitution, un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement, en autorisant le Ministre des Transports à réglementer par voie d'arrêté ministériel les conditions d'admission des constructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que les matériel et locaux dont les instructeurs doivent disposer. Même si entre-temps les dispositions du règlement ministériel qui avait régi ces matières ont été intégrées dans le règlement grand-ducal précité du 8 août 2000, il reste que la disposition légale précitée est en elle-même contraire à la Constitution requérant par conséquent sa suppression formelle. Enfin, selon l'article 32(3) de la Constitution, la loi peut, même dans une matière réservée, déléguer au pouvoir réglementaire des mesures d'exécution, à condition de déterminer à l'effet de cette délégation la finalité, les conditions et les modalités. Il appartient dès lors au législateur de décider si l'intégralité de la matière réservée sera traitée dans la loi formelle ou s'il consent à confier au pouvoir réglementaire la compétence de régler une partie des normes à établir.

Dans ses considérations générales, ainsi qu'à plusieurs reprises au cours de l'examen des articles du projet de loi, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi ont omis de prendre en compte de manière appropriée la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur (« directive Services »). Il note en particulier le défaut de toute explication justifiant la mise en place du régime d'autorisation projeté ou la limitation dans le temps de l'agrément ministériel. Il signale encore que dans l'hypothèse où le régime d'autorisation préconisé par les auteurs se justifie, le principe de l'autorisation tacite n'est pas non plus traité.

En vue de se conformer aux exigences du droit de l'Union européenne, le régime juridique relatif à la manière de dispenser l'écolage préparatoire au permis de conduire pourrait être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur, et les dispositions spéciales concernant l'activité d'instructeur d'auto-école à prévoir dans la loi précitée du 14 février 1955 se limiteraient dans ces conditions à l'obligation pour les professionnels concernés de détenir une catégorie spéciale du permis de conduire. Si par contre, le législateur entend suivre l'approche d'un régime légal spécial, tel que prévu par les auteurs du projet de loi, il faudra veiller que le texte en projet soit conforme aux exigences de la directive 2006/123/CE.

En l'état, le Conseil d'Etat ne peut que constater que le projet de loi ne respecte pas les exigences de la directive 2006/123/CE. Il demande dès lors aux auteurs de montrer dans quelle mesure le régime d'autorisation, la limitation de la durée de validité de l'agrément et, le cas échéant, la dérogation à l'autorisation tacite seraient justifiés sur base des dispositions pertinentes de la directive. A moins pour les auteurs d'apporter la réponse aux questions soulevées et d'établir la conformité du projet de loi avec les prescriptions de la directive Services, il se verrait dans l'impossibilité d'accorder la dispense du second vote constitutionnel.

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

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

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

Les membres de la Commission parlementaire se déclarent convaincus par les explications leur fournies et feront parvenir cette argumentation au Conseil d'Etat.

*

Le Conseil d'Etat fait ensuite remarquer que la législation routière prévoit une dérogation en matière de délivrance des permis de conduire au profit de l'Armée. En effet, les permis de conduire militaires sont délivrés par la hiérarchie militaire avec la possibilité pour les titulaires de ces permis de les transcrire en permis civils sur base d'une procédure purement administrative ne requérant pas de nouveau contrôle des connaissances et aptitudes de conduire un véhicule. L'Armée dispose de sa propre école de conduite et forme ses propres instructeurs d'auto-école, sans que les critères de formation des instructeurs de l'Armée ne soient précisés dans un texte normatif. De l'avis du Conseil d'Etat, une démarche rationnelle

consisterait à placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées tout en imposant aux instructeurs de conduite militaires les mêmes obligations que celles applicables aux instructeurs civils.

Appelés à émettre une prise de position en la matière, les responsables de la Direction de la Défense et du Chef d'Etat-major de l'Armée plaident pour le maintien de deux régimes distincts et font valoir ce qui suit :

- les remarques du Conseil d'Etat en faveur d'une harmonisation des deux régimes sont dues à une mauvaise compréhension de la situation. Les instructeurs de l'auto-école de l'Armée sont sélectionnés parmi les sous-officiers et bénéficient d'une formation plus spécialisée et plus pointue que les instructeurs civils. Ils bénéficient par ailleurs de matériel didactique supplémentaire. De la même manière, les candidats au permis peuvent se prévaloir d'une formation, à la fois pratique et théorique, bien plus poussée que les candidats au permis civil. Cette formation spécifique doit impérativement être maintenue, car elle permet l'apprentissage du maniement, de la maintenance et de l'entretien de véhicules militaires (ex : dingos), apprentissage qui ne serait bien entendu pas réalisable dans le civil ;
- le Conseil d'Etat se trompe lorsqu'il avance que les critères de formation des instructeurs de l'Armée ne sont précisés dans aucun texte normatif. Il existe en effet un document interne de l'Armée, décrivant précisément les conditions de recrutement et de qualification des instructeurs, ainsi que les modalités de réussite de l'examen ;
- la dérogation en matière de délivrance des permis de conduire dont jouit l'Armée luxembourgeoise existe dans la plupart de pays européens ;
- suite à une question afférente, il est précisé qu'en 2013, l'Armée a incorporé 230 personnes et délivré 74 permis de type B. En complément, les candidats ont également été formés au permis de type C ;
- au vu de la spécificité de la formation requise, les examinateurs sont également des membres de l'Armée.

Suite à un bref échange de vues, et en accord avec les responsables de la Direction de la Défense et du Chef d'Etat-major de l'Armée, les membres de la Commission du Développement durable décident de donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées (délivrance d'un agrément par le ministre ayant les Transports dans ses attributions). Ils demandent aux responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures de leur proposer un libellé allant dans ce sens et à insérer dans le texte du projet de loi sous rubrique.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'Etat relative à la transcription administrative du permis de conduire militaire en permis civil, le représentant de la sensibilité politique *déi Lénk* est d'avis que cette transcription administrative ne devrait plus être automatique et propose de requérir l'avis de la Commission de la Force publique sur ce point, puis de procéder à un échange de vues approfondi en la matière. Les responsables de la Direction de la Défense et du Chef d'Etat-major de l'Armée rappellent tout d'abord que le Conseil d'Etat ne remet pas en question la transcription administrative et précisent que les candidats au permis de conduire de l'Armée bénéficient, du point de vue de la conduite dans le trafic routier ordinaire, d'une formation de base identique à celle des candidats au permis de conduire civil. Il est, à ce stade, décidé de laisser les choses en l'état.

Pour finir, la Haute Corporation émet encore les remarques suivantes :

- le préambule n'a pas sa place dans un projet de loi, alors qu'il n'appartient pas au pouvoir exécutif, initiateur du projet, d'anticiper ni sur la décision de la Chambre des Députés ni sur celle du Conseil d'Etat. Le préambule est dès lors à supprimer et ne sera ajouté qu'au moment où la loi adoptée sera soumise à la signature grand-ducale de promulgation ;
- sur le plan légistique, elle propose de numéroter les articles sous forme abrégée, en écrivant « *Art. 1er, Art. 2, ...* ».

La Commission fait siennes ces deux remarques.

Examen des articles

Article 1^{er}

Cet article a pour objet de modifier l'alinéa 2 de l'article 1^{er} de la loi précitée du 14 février 1955. En effet, l'article 1^{er} de la loi du 14 février 1955 renvoie à un règlement grand-ducal notamment pour la détermination des conditions à remplir par les instructeurs de la conduite automobile. Etant donné que le projet de loi envisage de consacrer le paragraphe 3 de l'article 2 de la même loi de 1955 à la détermination des fins, conditions et modalités d'accès à la profession d'instructeur, il est proposé de supprimer toute référence aux instructeurs à l'article 1^{er}. Dans sa version initiale, l'article 1^{er} du projet de loi se lit comme suit :

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

« Il établira notamment :

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

Le Conseil d'Etat note que tout en comportant notamment à ses articles 2, 2*bis* et 4*bis* des dispositions relatives au régime d'identification et d'immatriculation des véhicules routiers, à l'établissement et à la validité des permis de conduire et aux conditions de fonctionnement du contrôle technique automobile, l'article 1^{er} continue de renvoyer de façon générale à un règlement grand-ducal pour régler ces matières. Or, les articles précités comportent à leur tour des dispositions renvoyant de façon spécifique à des mesures d'exécution confiées au pouvoir réglementaire. Il en conclut qu'il existe des problèmes de cohérence entre l'article 1^{er} et les autres articles cités. La Haute Corporation rappelle en outre que, dans la mesure où le pouvoir réglementaire intervient dans une matière que la Constitution n'a pas réservée à la loi, il peut s'appliquer de façon spontanée sans que la loi de base doive comporter à cet effet une habilitation spécifique. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction à l'alinéa 2 de l'article 1^{er} des matières qui sont régies par d'autres articles de la loi de 1955 tout en prévoyant, si besoin, dans les autres articles, les délégations utiles au pouvoir réglementaire en vue d'arrêter les mesures d'exécution des dispositions qu'ils contiennent. Enfin, il suggère de saisir l'occasion de la modification sous rubrique pour actualiser le libellé de l'alinéa 1^{er} en remplaçant l'ancienne notion de « *règlement d'administration publique* » par la notion de « *règlement grand-ducal* ». Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de réserver la teneur suivante à l'article 1^{er} du projet de loi :

Art. 1er. L'article 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant :

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

Ce règlement grand-ducal établit :

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

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 2

L'article 2 a pour objet de remplacer le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955. Actuellement, ce paragraphe se limite à déterminer les autorités administratives compétentes pour agréer les instructeurs d'auto-école civils et militaires. Le projet de loi propose de compléter ce paragraphe 3 de l'article 2 par les dispositions qui sont actuellement inscrites au Chapitre I^{er} du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

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

« Paragraphe 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

L'alinéa premier du point 1 reprend l'actuel alinéa premier du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, avec la nuance qu'il est proposé de remplacer les termes « ministre des Transports » par « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Le deuxième alinéa reprend les dispositions prévues actuellement par l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat rappelle sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions devant à ses yeux assumer cette compétence. Dans la mesure où la qualification des instructeurs est celle de la formation artisanale, à laquelle s'ajoute l'obligation de détenir la catégorie de permis de conduire spéciale correspondant aux catégories de permis de conduire que l'instructeur est autorisé à enseigner, les conditions d'accès à la profession se limitent au respect des conditions légales prévues en matière de qualification artisanale et à l'obligation de détenir un permis de conduire spécial. S'y ajoute dans le cas d'un instructeur exploitant une auto-école à son compte l'obligation de disposer des infrastructures et de l'équipement nécessaires pour ce faire. La Haute Corporation note encore que l'alinéa 2 du point 1 coule de source et que son maintien est superfétatoire. Dans ces conditions, le point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi de 1955 pourrait se lire comme suit :

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

La commission parlementaire fait sienne la proposition du Conseil d'Etat de supprimer l'alinéa 2 du point 1. Par ailleurs, étant donné sa décision de suivre le Conseil d'Etat dans sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil (cf. ci-dessus), il est provisoirement décidé de maintenir le libellé de l'alinéa 1 en suspens. Ce point ne sera tranché que lorsque la Commission du Développement durable aura entendu la proposition de libellé du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 2 du règlement grand-ducal du 8 août 2000.

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

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

Sur un plan purement formel, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les points par des lettres de la série « a), b), c)... ». Par ailleurs, il fait siennes les propositions rédactionnelles de l'avis de la Chambre des Métiers. La commission parlementaire décide de suivre ces remarques.

- *« a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal »* : de l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu, au regard du point 7, alinéa 1^{er}, de préciser que le permis de conduire « instructeur » doit être valable pour les catégories du permis de conduire effectivement enseignées. La Commission décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point. En effet, les points 2, 3 et 4 arrêtent les conditions pour pouvoir exercer la profession d'instructeur, y compris l'obligation d'être titulaire du permis de conduire « instructeur », sans pour autant préciser l'étendue de ce dernier. En effet, ces précisions font l'objet du 1^{er} alinéa du point 7 ;
- *« b) être titulaire de la carte d'affiliation autorisant à exercer le métier d'instructeur »* : la Commission décide de suivre la suggestion rédactionnelle de la Chambre des Métiers. Le point b) se lira donc comme suit : *« b) être titulaire de la carte d'affiliation à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école autorisant à exercer le métier d'instructeur »* ;
- *« c) disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal »* : de l'avis du Conseil d'Etat, étant donné que l'obligation de disposer d'un local et de matériel d'instruction est une condition d'exercice du métier d'instructeur d'auto-école, un simple renvoi au règlement grand-ducal pour en définir les éléments ne suffit pas au vu des exigences de l'article 32(3) de la Constitution. Le Conseil d'Etat demande donc sous peine d'opposition formelle que soient spécifiées la finalité et les conditions de ces éléments, dans la loi formelle, qui pourra renvoyer pour les mesures de détail à un règlement grand-ducal. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et d'amender le texte en conséquence. Ainsi, les nouveaux points c) et d) se liront comme suit :
« c) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;
d) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ; »

- « e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire » : le Conseil d'Etat demande qu'il soit précisé comment l'Administration est habilitée à vérifier les qualités physiques, intellectuelles et morales requises pour l'enseignement de l'art de conduire. En effet, le caractère discrétionnaire de la formulation actuelle est sujet à interprétation. Or, le Conseil d'Etat rappelle que tout refus d'agrément sur base du défaut des qualités physiques, intellectuelles ou morales devra être dûment motivé par l'Administration en vertu de la loi du 1^{er} décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, motivation qui sera exposée au contrôle du juge administratif. Il recommande dès lors de préciser la façon dont le demandeur de l'agrément devra établir l'existence des qualités visées. La commission parlementaire décide de tenir compte des préoccupations du Conseil d'Etat et d'amender le texte comme suit :

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

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

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

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

Point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 3 du règlement grand-ducal du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat se pose la question tant de l'agrément que de la limitation de sa durée de validité. Les responsables du Ministère font ici savoir que les durées de validité de ces agréments ministériels, applicables depuis l'an 2000, n'ont pas été remises en question depuis (notamment par le secteur), de sorte qu'il n'y a pas lieu d'opérer de changements à cet égard.

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

Pour le surplus, les autres observations formulées par le Conseil d'Etat à l'endroit du point 2, alinéa 2 valent également pour le point 3. Ici aussi, il est donné suite aux observations

formulées par le Conseil d'Etat. A noter notamment que le libellé du point c) est modifié afin d'y intégrer les exigences de critères d'honorabilité. Le point 3 se lira donc comme suit :

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

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

a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;

b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école métier d'instructeur;

• disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal ;

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

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

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

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

Point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 4 du règlement grand-ducal du 8 août 2000 précité. Il est en outre ajouté une disposition prévoyant un allègement des conditions de délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur de la conduite automobile. En effet, selon les dispositions actuellement en vigueur, la délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur est subordonnée à l'existence d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers. Conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle, la période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus, est limitée du 16 juillet au 1^{er} novembre d'une année scolaire. Il s'est avéré qu'en pratique, ces dispositions posent problème aux auto-écoles en ce sens qu'elles se trouvent dans l'impossibilité d'engager des apprentis au cours d'une année scolaire alors que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur requis, ne saura être délivré sur base d'un contrat d'apprentissage, le tout en présence d'une demande accrue de candidats au permis de conduire à laquelle il est difficile de répondre dans ces conditions. En conséquence, et pour tenir compte des particularités de la profession d'instructeur de la conduite automobile, il est proposé de compléter le point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur peut également être délivré, à titre provisoire, en présence d'un contrat de travail à durée déterminée. La validité de l'agrément provisoire prendra toutefois fin à la prochaine échéance à partir de laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être délivrés, conformément à la législation en vigueur.

Les alinéas 1^{er} et 2 soulèvent les mêmes observations que le point 3 de la part du Conseil d'Etat, qui exige que les modifications qu'il a demandées en relation avec ce point 3 soient également retenues à l'endroit sous rubrique. L'alinéa 2 du point 4 qui est nouveau par rapport aux normes réglementaires actuellement en vigueur ne donne pas lieu à observation de sa part.

Le Conseil d'Etat est suivi dans ses propositions et le point 4 se lira donc comme suit :

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

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

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

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

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

Point 5 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 5 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, tout en précisant que l'agrément doit le cas échéant être restitué au ministre. Le Conseil d'Etat constate que les dispositions du point 5 sont fonction de la solution que le législateur entendra retenir en vue d'assurer la conformité du projet de loi sous rubrique avec la directive 2006/123/CE. En attendant d'être saisi des amendements afférents, le Conseil d'Etat réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Point 6 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 6 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000. Cette disposition n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que, dans la mesure où aux points 2, 3, et 4, les catégories du permis de conduire « instructeurs » détenues respectivement par le maître-instructeur indépendant, l'instructeur salarié ou l'apprenti-instructeur sont spécifiées, l'alinéa 1^{er} du point 7 est superfétatoire. Les membres de la Commission décident de ne pas suivre cette remarque du Conseil d'Etat pour les raisons évoquées à l'endroit du point 2 ci-avant.

Quant à l'alinéa 2 du point 7, le Conseil d'Etat a beaucoup de mal à comprendre comment un instructeur peut assurer l'enseignement théorique en relation avec la formation préparatoire à une catégorie déterminée du permis de conduire qu'il ne détient pas lui-même. De deux choses l'une :

- ou bien l'apprentissage théorique porte de façon générale sur les mêmes matières et alors il n'y a pas lieu de différencier l'enseignement dispensé aux candidats selon la catégorie de permis de conduire à laquelle ils se préparent. Dans ces conditions, il ne fait pas de sens d'obliger les candidats ayant réussi l'épreuve théorique pour une catégorie déterminée du permis à suivre une nouvelle fois l'enseignement théorique lorsqu'ils souhaitent acquérir une catégorie additionnelle,
- ou bien des matières distinctes sont prévues dans le cadre de l'enseignement théorique préparant aux différentes catégories du permis de conduire, et alors il faut obliger les instructeurs à être eux-mêmes titulaires de la catégorie afférente du permis « instructeur » avant de pouvoir dispenser l'enseignement théorique en question.

Le Conseil d'Etat demande instamment de revoir les dispositions en question en vue d'en assurer un agencement logique par rapport à l'enseignement dispensé aux candidats au permis de conduire, en vue d'en garantir la qualité souhaitable dans l'intérêt de la sécurité routière. Les membres de la Commission décident de ne pas le suivre sur ce point. En effet, cette disposition a été introduite en 2009 (règlement grand-ducal du 26 mai 2009), suite à la demande de la Fédération des Maîtres Instructeurs de Candidats Conducteurs, pour tenir compte des besoins de la profession et de problèmes purement pratiques (manque d'instructeurs, liste d'attente longue avant de pouvoir passer le permis). Le législateur de l'époque a estimé que, contrairement à ce qui est le cas pour l'enseignement pratique pour le permis de conduire, l'enseignement théorique par un instructeur agréé, pouvant se prévaloir d'une certaine expérience en matière de législation routière, ne présuppose pas forcément la détention de la catégorie de permis de conduire instructeur en question.

L'alinéa 3 du point 7 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf pour ce qui est du renvoi au point 3. Comme précédemment, le Conseil d'Etat est suivi sur ce point et le texte se lira comme suit :

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

Point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 tout en précisant que les candidats sont les candidats-conducteurs.

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

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

Le Conseil d'Etat est d'avis que les dispositions inscrites aux alinéas 2 et 3 du point 8 coulent de source et qu'il convient de les supprimer. Il estime en effet qu'une association de fait entre deux instructeurs indépendants n'enlève rien à leur responsabilité entrepreneuriale qui reste entière pour chacun des associés pris individuellement. L'évocation de ce cas de figure est dès lors superfétatoire, et pourrait conduire à une méprise sur les principes s'appliquant effectivement en matière de responsabilité de l'entreprise. Dans le cas d'une société constituée par plusieurs associés, la responsabilité d'une gestion conforme revient aux organes d'administration et de direction mis en place sur base des statuts de la société. Dans ce cas de figure, il convient tout au plus de préciser que le ou les dirigeants effectifs de la société doivent remplir les conditions du point 2, alinéa 2. La commission parlementaire fait siennes les remarques de la Haute Corporation et décide de supprimer les alinéas 2 et 3 du point 8.

Point 9 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

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

Les alinéas 1^{er} à 3 ainsi que l'alinéa 6 du point 9 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. Quant à l'alinéa 4, il estime que son contenu coule de source et qu'il y a lieu de le supprimer. La Commission fait sienne cette proposition.

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

Suite aux explications des responsables du Ministère, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas suivre la Haute Corporation dans ses préoccupations s'agissant des conditions à remplir par l'intéressé dont l'agrément ministériel lui serait restitué après une période de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de plus de 5 ans. En effet, cette disposition s'inscrit dans un souci de dispenser un apprentissage de qualité dans l'intérêt de la sécurité routière. Elle est à voir en relation et par analogie à celle prévue au point 5 qui prévoit les conditions de renouvellement de l'agrément ministériel en cas de cessation volontaire des fonctions d'instructeur excédant 5 ans. Conformément à l'appréciation du Conseil d'Etat, cette mesure n'est pas à considérer comme sanction mais comme procédure purement administrative en vue du renouvellement de l'agrément ministériel, à l'instar de ce qui est prévu à l'endroit du point 5 en cas de cessation volontaire de l'agrément au-delà d'une période de 5 ans.

Etant donné que la Commission décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat de transférer la disposition du point 11 dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 (voir ci-après), le point 9 doit être complété par une référence au paragraphe *3bis* nouveau. En effet, ladite disposition sert de base légale pour reléguer à un règlement grand-ducal les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire. Le non-respect des dispositions d'un tel règlement grand-ducal devrait également pouvoir faire l'objet d'une mesure administrative en matière d'agrément ministériel d'instructeur tel que prévu au point 9. Ainsi, l'alinéa 1^{er} du point 9 est amendé pour avoir la teneur suivante :

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

Point 10 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

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

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de supprimer ce point : étant donné que la détention du permis de conduire « instructeur » s'avère une condition préalable à l'obtention de l'agrément dont question aux points 2, 3 et 4, le point 10 s'avère redondant par rapport à ces dispositions. La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point et renvoie à cet égard aux commentaires faits à l'endroit des points 2, 3 et 4 ci-avant. En effet, le point 10 diverge des dispositions faisant l'objet des points 2, 3 et 4 précités, en ce sens qu'il prescrit de façon explicite la détention, dans le chef de l'(apprenti-)instructeur, du permis de conduire (apprenti-)instructeur, valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage pratique ainsi qu'à l'examen pratique pour le permis de conduire.

Point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

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

Le Conseil d'Etat estime que, si le point 11 vise, sans le dire, le permis de conduire « instructeur », il constitue une redite tant des points 2, 3 et 4 que du point 10. Dans ces conditions, il convient de le supprimer. S'il visait par contre l'instruction préparatoire au permis de conduire en général, la disposition aurait sa place dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955. La Commission du Développement durable suit la proposition de la Haute Corporation de supprimer le point 11 et de transférer cette disposition dans un nouveau paragraphe à part de l'article 2 de la loi du 14 février 1955.

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

Le point sous rubrique reprend l'actuel deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, avec la nuance de préciser qu'il s'agit en l'espèce d'instructeurs pour l'obtention du permis de conduire. Au regard des observations plus amplement développées dans le cadre des considérations générales, le Conseil d'Etat propose de reconsidérer le point 12 dans l'optique qu'il y a développée. Il est, sur ce point, renvoyé à l'échange de vues ci-dessus (sous « considérations générales du Conseil d'Etat »).

Article 3 (nouveau)

Comme suite à la proposition du Conseil d'Etat à l'endroit du point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, le projet de loi est complété par un nouvel article 3 libellé comme suit :

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

« Paragraphe 3bis

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

Article 3 initial

L'article sous rubrique a pour objet de compléter l'article 7 de la loi du 14 février 1955, en sanctionnant les infractions aux dispositions projetées du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 par des peines de police. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

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

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

Le Conseil d'Etat note que l'approche retenue par les auteurs du projet de loi s'écarte de façon sensible de celle retenue dans la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales dont le paragraphe 3 de l'article 39 punit, entre autres, comme délit le fait de s'établir au Luxembourg pour y exercer une activité artisanale sans avoir au préalable obtenu

l'autorisation d'établissement et dont le paragraphe 4 prévoit la fermeture de l'établissement concerné en cas d'exploitation non autorisée. Le Conseil d'Etat plaide pour un alignement des sanctions pénales prévues à l'article sous rubrique aux peines précitées pour ce qui est des instructeurs indépendants. Quant au fait d'employer du personnel non qualifié à l'enseignement de l'art de conduire ou d'avoir recours à du matériel d'instruction non conforme, les infractions en question devraient aux yeux du Conseil d'Etat être sanctionnées également comme délits, bien qu'il puisse concevoir dans ce cas de figure des sanctions moins sévères que celles rappelées ci-avant de la loi du 2 septembre 2011. En tout état de cause, un alignement logique entre les deux séries de dispositions pénales s'avère de mise.

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

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

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

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

Article 4

L'article 4 est libellé comme suit :

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

Le Conseil d'Etat rappelle que la formule de la promulgation d'une loi est réservée en vertu de l'article 34 de la Constitution au Grand-Duc. Il demande donc, sous peine d'opposition formelle, d'en faire abstraction. La Commission du Développement durable décide de supprimer l'article 4.

*

Les amendements au projet de loi seront finalisés au cours d'une prochaine réunion, puis envoyés pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

4. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de

violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ; modifiant la loi du 8 avril 2011 portant introduction d'un Code de la consommation ; modifiant la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

Ce point n'a pas été abordé

5. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 10 décembre 2014.

Luxembourg, le 10 décembre 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Projet de loi 6493

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

*Présentation à la Commission du
Développement durable – 3 décembre 2014*



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Objet du PL 6493

1) Créer une **base légale** pour

- l'accès à la profession d'instructeur d'auto-école et
- l'exercice de cette activité

Actuellement : matière réglée par le RGD du 8 août 2000

Avis CE 49.620 du 3 juillet 2012 – modification du RGD du 8 août 2000:

- ✓ Art. 11(6) / Constitution: conditions et modalités d'accès à la profession d'instructeurs -> Loi
- ✓ Art. 32(3) / Constitution: mesures d'exécution -> RGD
mais finalité/conditions/modalités -> Loi

D'où PL 6493 : Transfert des dispositions pertinentes du RGD -> Loi

Objet du PL 6493

2) Tenir compte des **particularités de la profession de l'instructeur**

Aujourd'hui: délivrance d'un agrément ministériel d'apprenti-instructeur, à condition : **contrat d'apprentissage**

Loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle: conclusion d'un contrat d'apprentissage seulement du **16 juillet au 1^{er} novembre**

Problème: impossibilité d'engager des apprentis en dehors de cette période, le tout en présence d'une demande accrue de candidats au permis de conduire

Objet du PL 6493

D'où PL 6493 propose:

Introduction de la possibilité de délivrer un **agrément provisoire** d'apprenti-instructeur

- sur base d'un **contrat de travail à durée déterminée**
- valable jusqu'à la prochaine période dans laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus

Objet du PL 6493

3) Arrêter les principes selon lesquels des **mesures administratives peuvent être prises** à l'encontre des titulaires et demandeurs d'un agrément et

Instaurer une commission

- instruire le dossier des personnes concernées
- émettre un avis motivé sur lequel le ministre fonde sa décision

4) Redresser certaines **imperfections textuelles**

Avis du Conseil d'Etat 49,939 (12 mars 2013)

Les 3 oppositions formelles:

- 1. Défaut d'explications au regard de la « directive Services »**
 - ✓ régime d'autorisation
 - ✓ autorisation limitée dans le temps
 - ✓ pas d'autorisation tacite

Justifications:

- Raison impérieuse d'intérêt général (sécurité routière)
 - ⇒ assurer un apprentissage de qualité pour avoir un « bon » conducteur
- D'où : instructeur bien formé et matériel d'instruction approprié

Avis du Conseil d'Etat 49.939 (12 mars 2013)

- Toute personne qui remplit les conditions peut se voir délivrer un agrément ministériel d'instructeur
 - ⇒ pas d'entrave à la liberté d'établissement
- Vérification régulière pour garantir qualité continue et professionnalisme de l'instructeur
 - ⇒ agrément limité dans le temps
- Apprentissage par instructeur mal formé = conducteur mal formé !
 - ⇒ contrôle *a posteriori* inapproprié et pas d'autorisation tacite

Avis du Conseil d'Etat 49.939 (12 mars 2013)

2. Obligation de disposer d'un local et du matériel

= condition d'accès à la profession d'instructeur

⇒ simple renvoi à RGD pour en définir les éléments = insuffisant
(art. 32(3)/Constitution)

Proposition: suivre le Conseil d'Etat

- prévoir finalité et conditions de ces éléments dans PL
- reléguer le détail à un RGD

3. Supprimer la formule de promulgation

⇒ promulgation réservée au GD (art. 34/Constitution)

Proposition: suivre le Conseil d'Etat

MERCI!



6695

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 82

4 mai 2015

S o m m a i r e

Loi du 27 avril 2015 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant	
1) les articles L.311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,	
2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics	page 1500
Règlement grand-ducal du 28 avril 2015 portant création des traitements de données à caractère personnel nécessaires à l'exécution de l'article 32 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industrie ainsi qu'à certaines professions libérales	1501
Convention relative au statut des apatrides, faite à New York, le 28 septembre 1954 – Adhésion de la Turquie.	1503
Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, signé à Genève, le 20 mars 1958 – Adhésion de la Géorgie	1503
Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), conclue à Washington, le 3 mars 1973 – Amendement à la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), fait à Bonn, le 22 juin 1979 – Amendement à la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), fait à Gaborone, le 30 avril 1983 – Adhésion par l'Union européenne; déclaration de l'Union européenne	1503
Acte constitutif de l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, conclu à Vienne, le 8 avril 1979 – Adhésion des Iles Marshall.	1503
Accord portant création du Fonds commun pour les produits de base, conclu à Genève, le 27 juin 1980 – Retrait de la Belgique	1504
Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques relatif à la Convention sur la diversité biologique, signé à Montréal, le 29 janvier 2000 – Adhésion de la Côte d'Ivoire.	1504
Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, signés au Cap, le 16 novembre 2001 – Adhésion de la République de Côte d'Ivoire	1504
Convention relative aux droits des personnes handicapées, faite à New York, le 13 décembre 2006 – Adhésion des Iles Marshall – Protocole facultatif se rapportant à la Convention relative aux droits des personnes handicapées, fait à New York, le 13 décembre 2006 – Ratification de la Turquie	1504
Convention sur les armes à sous-munitions, ouverte à la signature à Oslo, le 3 décembre 2008 – Ratification du Canada et du Paraguay	1504
Protocole facultatif se rapportant au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, adopté à New York, le 10 décembre 2008 – Ratification de la France	1505
Amendement à l'article 8 du Statut de Rome de la Cour pénale internationale adopté par la résolution RC/Res. 5 à la Conférence de révision du Statut de Rome de la Cour pénale internationale, à Kampala, le 10 juin 2010 – Acceptation par la République tchèque	1505
Amendements sur le crime d'agression du Statut de Rome de la Cour pénale internationale adoptés par la résolution RC/Res. 6 à la Conférence de révision du Statut de Rome de la Cour pénale internationale, à Kampala, le 10 juin 2010 – Acceptation par la République tchèque	1505
Loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat – RECTIFICATIF	1506

Loi du 27 avril 2015 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant

- 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,**
- 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.**

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 17 mars 2015 et celle du Conseil d'Etat du 25 mars 2015 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Chapitre 1^{er}: Des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et moyens de recours

Art. 1^{er}. (1) La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1^{er} de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 181/2011.

La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 181/2011 reprochée à un transporteur, un transporteur exécutant, un vendeur de billets, un agent de voyages, un voyageur ou une entité gestionnaire de station. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire d'une station, a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 6, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 2. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 2. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n° 181/2011 précité.

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

(4) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Chapitre 2: Des mesures transitoires

Art. 4. L'article 16, paragraphe 1^{er}, point b) du règlement (UE) n° 181/2011 précité n'entre en application qu'après un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Chapitre 3: Des dispositions modificatives

Art. 5. Au Code de la consommation, les modifications suivantes sont apportées:

1. Le paragraphe 5 de l'article L. 311-5 est remplacé par le libellé suivant:

«(5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports

publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.»

2. le paragraphe 5 de l'article L. 311-6 est remplacé par le libellé suivant:

«(5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports.»

Art. 6. L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit:

«La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 conformément à l'article 2 de la loi du 27 avril 2015 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1^{er} de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007.»

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

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
François Bausch*

Palais de Luxembourg, le 27 avril 2015.
Henri

Doc. parl. 6695; sess. extraord. 2013-2014 et sess. ord. 2014-2015.

Règlement grand-ducal du 28 avril 2015 portant création des traitements de données à caractère personnel nécessaires à l'exécution de l'article 32 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industrie ainsi qu'à certaines professions libérales.

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

Vu la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, et notamment son article 32;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers;

Vu l'avis de la Commission nationale pour la protection des données;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. (1) Le ministre ayant l'Économie dans ses attributions (ci-après «le ministre») met en œuvre les traitements de données à caractère personnel nécessaires à l'exécution de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(2) La base de données des personnes soumises à une autorisation d'établissement ou à une déclaration préalable comprend, conformément aux prescriptions de l'article 32, les informations suivantes:

- a) les noms, prénoms, coordonnées et, le cas échéant, la raison sociale des demandeurs et bénéficiaires d'une autorisation d'établissement;
- b) les noms, prénoms et coordonnées du gérant technique de la personne morale demandeur ou bénéficiaire d'une autorisation d'établissement;
- c) les dates de délivrance, de prolongation, de révocation ou d'annulation des autorisations d'établissement;
- d) les activités autorisées dans le cadre d'une autorisation d'établissement;
- e) toutes autres informations fournies par l'administré ou par d'autres administrations, qui sont requises par la loi du 2 septembre 2011 pour le traitement des dossiers d'autorisations d'établissement.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement. Il peut déléguer, sous sa responsabilité, tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu du présent règlement à un membre du cadre supérieur de son ministère. Le Centre des technologies de l'information de l'État (CTIE) a la qualité de sous-traitant.

Art. 2. Les données à caractère personnel auxquelles le ministre peut accéder sont les suivantes:

1. pour le registre général des personnes physiques et morales tel qu'il est prévu à la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, au registre national des personnes physiques, à la carte d'identité et aux registres communaux des personnes physiques:
 - a) le numéro d'identification national;
 - b) le nom;
 - c) le prénom;
 - d) la date et le lieu de naissance et de décès;
 - e) l'adresse légale;
 - f) pour l'application de l'article 36 de la loi précitée du 2 septembre 2011, les ascendants et descendants tels que prévus à l'article 5, paragraphe 2, j) et k) de la loi précitée du 19 juin 2013;
2. pour le fichier du registre de commerce et des sociétés exploité en vertu de loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises, toutes les informations prévues aux articles 3 à 14 de la loi précitée du 19 décembre 2002;
3. pour le fichier relatif aux recouvrements et le fichier relatif aux affiliations des salariés, des indépendants et des employeurs gérés par le Centre commun de la sécurité sociale sur la base de l'article 413 du Code de la sécurité sociale:
 - a) la date et la durée de l'affiliation;
 - b) la durée de travail hebdomadaire;
 - c) les noms, prénoms, coordonnées et la raison sociale de l'employeur;
 - d) les affiliations auprès d'employeurs antérieurs;
 - e) les affiliations à charge de l'employeur;
4. pour le fichier relatif aux demandeurs d'emploi inscrits et le fichier relatif aux déclarations de postes vacants géré par l'Agence pour le développement de l'emploi:
 - a) les données relatives à l'inscription en tant que demandeur d'emploi;
 - b) les qualifications professionnelles du demandeur d'emploi;
5. pour le fichier relatif aux bénéficiaires du revenu minimum garanti géré respectivement par le Fonds national de solidarité et par le Service national d'action sociale, l'information si un demandeur ou titulaire d'une autorisation d'établissement est bénéficiaire ou non d'un revenu minimum garanti;
6. pour le fichier de l'Administration de l'enregistrement et des domaines relatif aux arriérés de TVA, les montants de TVA réduits;
7. pour le fichier de l'Administration des contributions directes relatif aux arriérés d'impôts directs, les impôts directs exigibles;
8. pour le système d'information sur le marché intérieur, tel qu'il est prévu au règlement (UE) n° 1024/2012 du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IML»), toutes les informations susceptibles d'être transmises par les autorités compétentes connectées au système d'information sur le marché intérieur.

Art. 3. Le ministre peut autoriser l'accès aux données et informations visées à l'article 2 aux agents de son ministère, nommément désignés par lui, en fonction de leurs attributions. La consultation et l'utilisation des données sont limitées à l'exercice de leurs attributions sous l'autorité du ministre.

Art. 4. (1) L'accès aux fichiers est sécurisé moyennant une authentification forte.

(2) Tout traitement des données reprises dans les banques et fichiers de données à caractère personnel qui sont gérés par le ministre ayant l'Économie dans ses attributions ou auxquels le ministre a accès, ainsi que toute consultation de ces données, ne peut avoir lieu que pour un motif précis qui doit être indiqué pour chaque traitement ou consultation avec l'identifiant numérique personnel de la personne qui y a procédé. Lors de chaque traitement de données, les informations relatives à l'agent ayant procédé au traitement, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation a été effectuée ainsi que le motif de la consultation sont enregistrés. Ces données de journalisation ne sont accessibles, à des fins de contrôle, qu'au responsable du traitement et aux membres de la Commission nationale pour la protection des données.

(3) Les données de journalisation sont effacées après un délai de trois années à compter de leur premier enregistrement, sauf si elles font l'objet d'une procédure de contrôle. Dans ce cas, elles peuvent être conservées au-delà du délai de trois années jusqu'à la clôture définitive de cette procédure.

Art. 5. Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Pour le Ministre de l'Économie,
la Secrétaire d'État,
Francine Closerer*

Palais de Luxembourg, le 28 avril 2015.
Henri

**Convention relative au statut des apatrides, faite à New York, le 28 septembre 1954. –
Adhésion de la Turquie.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 26 mars 2015 la Turquie a adhéré à la Convention désignée ci-dessus, qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 24 juin 2015.

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, signé à Genève, le 20 mars 1958. – Adhésion de la Géorgie.

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 26 mars 2015 la Géorgie a adhéré à l'Accord mentionné ci-dessus qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 25 mai 2015, conformément au paragraphe 3 de son article 7.

- **Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), conclue à Washington, le 3 mars 1973.**
 - **Amendement à la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), fait à Bonn, le 22 juin 1979.**
 - **Amendement à la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), fait à Gaborone, le 30 avril 1983.**
- Adhésion par l'Union européenne; déclaration de l'Union européenne.**

Il résulte d'une notification de l'Ambassade de Suisse qu'en date du 9 avril 2015, l'Union européenne a adhéré à la Convention désignée ci-dessus, amendée à Bonn le 22 juin 1979 et à Gaborone le 30 avril 1983, qui entrera en vigueur pour l'Union européenne le 8 juillet 2015.

Déclaration

«L'union européenne déclare que, conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1, elle est compétente pour conclure des accords internationaux et pour faire respecter les obligations qui en découlent, en vue d'atteindre les objectifs suivants:

- la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement;
- la protection de la santé humaine;
- l'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles;
- la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.

L'union européenne déclare qu'elle a déjà adopté des instruments juridiques contraignants à l'égard de ses Etats membres dans les domaines régis par la convention, notamment, mais non exclusivement, le règlement (CE) n° 338/97 du Conseil du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce (JO UE L 61 du 3.3.1997, p. 1) et son règlement d'application, le règlement (CE) n° 865/2006 de la Commission du 4 mai 2006 (JO UE L 166 du 19.06.2006, p. 1).

En outre, l'Union européenne déclare qu'elle est responsable de l'exécution des obligations découlant de la convention et régies par la législation de l'Union européenne en vigueur. L'exercice des compétences de l'Union européenne est, par nature, appelé à un développement continu.»

Acte constitutif de l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, conclu à Vienne, le 8 avril 1979. – Adhésion des Iles Marshall.

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 16 mars 2015 les Iles Marshall ont adhéré à l'Acte désigné ci-dessus, qui est entré en vigueur à l'égard de cet Etat le 16 mars 2015.

**Accord portant création du Fonds commun pour les produits de base, conclu à Genève,
le 27 juin 1980. – Retrait de la Belgique.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 10 décembre 2012 la Belgique a notifié au Fonds commun pour les produits de base sa décision de se retirer de l'Accord désigné ci-dessus.

Conformément à son article 30, le retrait a pris effet le 10 décembre 2013.

**Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques relatif à la Convention sur
la diversité biologique, signé à Montréal, le 29 janvier 2000. – Adhésion de la Côte d'Ivoire.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 12 mars 2015 la Côte d'Ivoire a adhéré au Protocole désigné ci-dessus, qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 10 juin 2015 conformément au paragraphe 2 de son article 37.

(Les réserves, déclarations et notifications des Etats contractants peuvent être consultées auprès du Service des Traités du Ministère des Affaires étrangères et européennes.)

**Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement
mobiles et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement
aéronautiques, signés au Cap, le 16 novembre 2001. – Adhésion de la République de Côte d'Ivoire.**

Il résulte d'une notification de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) qu'en date du 9 février 2015 la République de Côte d'Ivoire a adhéré à la Convention désignée ci-dessus qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 1^{er} juin 2015.

(Les déclarations et réserves faites par les Etats contractants peuvent être consultées auprès du Service des Traités du Ministère des Affaires étrangères et européennes.)

- **Convention relative aux droits des personnes handicapées, faite à New York, le 13 décembre 2006. – Adhésion des Iles Marshall**
- **Protocole facultatif se rapportant à la Convention relative aux droits des personnes handicapées, fait à New York, le 13 décembre 2006. – Ratification de la Turquie.**

Il résulte de plusieurs notifications du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies

- qu'en date du 17 mars 2015 les Iles Marshall ont adhéré la Convention désignée ci-dessus, qui est entrée en vigueur à l'égard de cet Etat le 16 avril 2015.
- qu'en date du 26 mars 2015 la Turquie a ratifié au Protocole désigné ci-dessus qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 25 avril 2015.

(Les déclarations et réserves faites par les Etats contractants peuvent être consultées auprès du Service des Traités du Ministère des Affaires étrangères et européennes.)

**Convention sur les armes à sous-munitions, ouverte à la signature à Oslo, le 3 décembre 2008. –
Ratification du Canada et du Paraguay.**

Il résulte de différentes notifications du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies que les Etats suivants ont ratifié la Convention désignée ci-dessus aux dates indiquées ci-après:

<u>Etat</u>	<u>Ratification</u>	<u>Entrée en vigueur</u>
Canada	16.03.2015	01.09.2015
Paraguay	12.03.2015	12.09.2015

Protocole facultatif se rapportant au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, adopté à New York, le 10 décembre 2008. – Ratification de la France.

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 18 mars 2015 la France a ratifié le Protocole mentionné ci-dessus qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat en date du 18 juin 2015.

Amendement à l'article 8 du Statut de Rome de la Cour pénale internationale adopté par la résolution RC/Res. 5 à la Conférence de révision du Statut de Rome de la Cour pénale internationale, à Kampala, le 10 juin 2010. – Acceptation par la République tchèque.

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies

- qu'en date du 12 mars 2015 la République tchèque a accepté l'Amendement désigné ci-dessus qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 12 mars 2016.

(Les déclarations et réserves faites par les Etats contractants peuvent être consultées au Service des Traités du Ministère des Affaires étrangères et européennes.)

Amendements sur le crime d'agression du Statut de Rome de la Cour pénale internationale adoptés par la résolution RC/Res. 6 à la Conférence de révision du Statut de Rome de la Cour pénale internationale, à Kampala, le 10 juin 2010. – Acceptation par la République tchèque.

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 12 mars 2015 la République tchèque a accepté les Amendements désignés ci-dessus qui entreront en vigueur à l'égard de cet Etat le 12 mars 2016.

Loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat. – RECTIFICATIF.

Au Mémorial A – 59 du 31 mars 2015 le tableau à la page 1178 est à remplacer par le tableau suivant:

Annexes

Annexe A:

Classification des fonctions

Catégorie de traitement	Groupe de traitement	Sous-groupe de traitement	Grade	Fonction
A		Sous-groupe administratif Sous-groupe scientifique et technique Sous-groupe éducatif et psychosocial	12	attaché, chargé d'études, expert en sciences humaines
			13	
			14	
		Sous-groupe à attributions particulières	15	conseiller, chargé d'études dirigeant, expert en sciences humaines dirigeant
			16	
		Sous-groupe à attributions particulières	12	attaché de justice
			13	premier attaché de justice
			14	conseiller de gouvernement adjoint, expert en radioprotection, ingénieur nucléaire, inspecteur adjoint des finances, juge auprès du conseil arbitral des assurances sociales, médecin vétérinaire, pharmacien-inspecteur
		Sous-groupe à attributions particulières	15	conseiller de Gouvernement, expert en radioprotection, ingénieur nucléaire, inspecteur adjoint des finances, juge auprès du conseil arbitral des assurances sociales, médecin, médecin dentiste, médecin vétérinaire, pharmacien-inspecteur
			16	commissaire du Gouvernement adjoint du commissariat du Gouvernement chargé de l'instruction disciplinaire, conseiller à la cour des comptes, conseiller de Gouvernement première classe, directeur adjoint de différentes administrations, expert en radioprotection dirigeant, ingénieur nucléaire dirigeant, inspecteur des finances, inspecteur général adjoint de la sécurité dans la Fonction publique, juge dirigeant auprès du conseil arbitral des assurances sociales, médecin, médecin-dentiste dirigeant, médecin vétérinaire dirigeant, membre effectif de la Commission nationale pour la protection des données, pharmacien-inspecteur dirigeant, vice-président du conseil arbitral des assurances sociales