



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7198

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

Date de dépôt : 20-10-2017

Date de l'avis du Conseil d'État : 09-05-2018

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
01-10-2018	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
20-10-2017	Déposé	7198/00	<u>5</u>
29-11-2017	Avis du Conseil d'État (28.11.2017)	7198/01	<u>18</u>
27-03-2018	Changement d'intitulé Ancien intitulé : Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Nouv [...]	7198/02	<u>23</u>
27-03-2018	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	7198/02	<u>28</u>
09-05-2018	Avis complémentaire du Conseil d'État (8.5.2018)	7198/03	<u>33</u>
12-07-2018	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Madame Josée Lorsché	7198/04	<u>36</u>
17-07-2018	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°52 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7198	<u>45</u>
27-07-2018	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (27-07-2018) Evacué par dispense du second vote (27-07-2018)	7198/05	<u>47</u>
12-07-2018	Commission du Développement durable Procès verbal (34) de la reunion du 12 juillet 2018	34	<u>50</u>
04-07-2018	Commission du Développement durable Procès verbal (32) de la reunion du 4 juillet 2018	32	<u>130</u>
22-03-2018	Commission du Développement durable Procès verbal (22) de la reunion du 22 mars 2018	22	<u>178</u>
11-09-2018	Publié au Mémorial A n°791 en page 1	7198	<u>214</u>

Résumé

7198 : résumé

L'objectif du présent projet de loi est de corriger une erreur matérielle. En effet, lors de l'élaboration de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, portant réforme du contrôle technique des véhicules routiers, il avait été oublié de reprendre les dispositions du paragraphe 6 de l'ancien article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 qui concernent les contrôles en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos et la sanction des infractions. Le présent projet de loi vise dès lors à réintroduire la disposition contenue auparavant dans l'ancien article 4*bis*, paragraphe 6, tel qu'il existait avant la loi du 26 janvier 2016, mais qui devient selon la nouvelle numérotation des articles, l'article 4*sexies*.

Etant donné qu'entretemps le règlement (UE) n°165/2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route a remplacé le règlement (CEE) n°3821/85 précité, il y a également lieu de mentionner le nouveau règlement (UE) n°165/2014 au lieu du règlement (CEE) n°3821/85 abrogé.

7198/00

N° 7198

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

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

* * *

*(Dépôt: le 20.10.2017)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (12.10.2017)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire des articles	3
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	4
6) Texte coordonné.....	7
7) Avis de la Chambre de Commerce (26.9.2017)	12

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

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

Palais de Luxembourg, le 12 octobre 2017

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. L'article 4*sexies* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est renuméroté article 4*septies*. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4*sexies* est remplacée par celle à l'article 4*septies*.

Art. 2. A la suite de l'article 4*quinqüies* de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4*sexies*, libellé comme suit:

„**Art. 4*sexies*.** Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire.“

Art. 3. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

EXPOSE DES MOTIFS

L'objectif du présent projet de loi est de repêcher une erreur matérielle. En effet, lors de l'élaboration de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, portant réforme du contrôle technique des véhicules routiers, il avait été oublié de reprendre les dispositions du paragraphe 6 de l'ancien article 4*bis*, paragraphe 6, de la loi modifiée du 14 février 1955 qui concernent les contrôles en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos et la sanction des infractions.

Le présent projet de loi vise dès lors à réintroduire la disposition contenue auparavant dans l'ancien article 4*bis*, paragraphe 6, tel qu'il existait avant la loi du 26 janvier 2016, mais qui devient alors selon la nouvelle numérotation des articles, l'article 4*sexies*.

Etant donné qu'entretemps le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route a remplacé le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, il y a cependant lieu de mentionner le nouveau règlement (UE) n° 165/2014 au lieu du règlement (CEE) n° 3821/85 abrogé.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}.

La réintroduction des dispositions de l'ancien article 4bis, paragraphe 6, de la loi modifiée du 14 février 1955, tel qu'elles existaient avant la loi du 26 janvier 2016, rend nécessaire la renumérotation de l'actuel article 4sexies en article 4septies.

Ad article 2.

Cet article reprend les dispositions de l'ancien article 4bis, paragraphe 6, de la loi modifiée du 14 février 1955, tel qu'elles existaient avant la loi du 26 janvier 2016, afin de parer à l'oubli survenu lors de l'élaboration de cette loi.

Ces dispositions concernent les contrôles en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos et la sanction des infractions.

La seule différence est que le texte proposé mentionne maintenant le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, qui a remplacé entretemps le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Ad article 3.

En raison de l'oubli survenu lors de l'élaboration de la loi du 26 janvier 2016, il est choisi de faire entrer en vigueur la future loi le plus vite possible.

*

FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet:	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
Ministère initiateur:	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Auteur(s):	Guy Staus
Tél:	247-84437
Courriel:	guy.staus@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet:	<p>L’objectif du présent projet de loi est de parer à une erreur matérielle survenue lors de l’élaboration de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui a réformé le contrôle technique des véhicules routiers.</p> <p>Ainsi, il avait été oublié de reprendre l’ancien article 4bis, paragraphe 6, de la loi modifiée du 14 février 1955 qui concerne le tachygraphe et les temps de conduite et périodes de repos, tel qu’il existait avant la loi du 26 janvier 2016.</p> <p>Ces dispositions concernent les contrôles en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos et la sanction des infractions.</p>
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	Ministère de la Sécurité intérieure (Police grand-ducale), Ministère des Finances (Administration des douanes et accises), Ministère du Travail, de l’Emploi et de l’Economie sociale et solidaire (Inspection du travail et des mines)
Date:	19.7.2017

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles:
 Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:

– Entreprises/Professions libérales:	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens:	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Administrations:	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>

3. Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité?)
 Remarques/Observations:

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière? Oui Non
 Remarques/Observations:

¹ N.a.: non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui Non
Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui Non N.a.
Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui Non
- Remarques/Observations: N.a.
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel?
- Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
- Si oui, expliquez de quelle manière:
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
- Si oui, expliquez pourquoi:
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
- Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui Non N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

TEXTE COORDONNE

LOI

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

„Art. 2bis.

Paragraphe 1^{er}

Tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points. L'affectation du nombre initial de points intervient au moment de la délivrance ou de la transcription du permis de conduire. Cette affectation intervient dans le cas de la reconnaissance d'un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l'établissement par le titulaire de sa résidence normale au Luxembourg. Pour les personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg ou qui, arrivant d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, n'ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg, cette affectation intervient au moment où celles-ci ont fait au Luxembourg l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours après un avertissement taxé pour une des infractions énumérées au paragraphe 2. Pour les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions du présent article cette affectation intervient au moment de la prise d'effets de ces dispositions.

Paragraphe 2

(Loi du 22 mai 2015)

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:¹

1	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5	<ul style="list-style-type: none"> – la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13 – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable 	4 points
6	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7	le délit de fuite	4 points
8	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points

¹ Ces dispositions n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1 juin 2015.

9	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
10	la conduite ou le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
11	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
14	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
15	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
20	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
21	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points

23	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
25	<ul style="list-style-type: none"> – l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection – le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement 	2 points
26	l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation	2 points

Pour autant qu'une des infractions mentionnées ci-avant ait été commise sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable, et tout avertissement taxé dont le contrevenant s'est acquitté dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction, entraîne une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire. Cette réduction intervient de plein droit.

En cas de concours idéal d'infractions, seule la réduction de points la plus élevée est appliquée.

En cas de concours réel, la réduction de points se cumule dans la limite de 6 points, lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et dans la limite de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues.

La réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable.

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé.

Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Lorsque la réalité d'une infraction entraînant une perte de points est établie dans les conditions qui précèdent, le „ministre“ fait procéder à une réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve en ce moment affecté.

Toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé sur la ou les infractions à l'origine de la réduction de points ainsi que sur le nombre de points dont le permis de conduire concerné reste affecté. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Paragraphe 3

La perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire entraîne pour son titulaire la suspension du droit de conduire. Des points négatifs ne sont pas mis en compte.

Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le „ministre“; les modalités en sont déterminées par règlement grand-ducal.

(Loi du 18 septembre 2007)

„La suspension du droit de conduire est de 12 mois. Dans le cas d'une nouvelle perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire intervenant endéans un délai de 3 ans à partir de la date

à laquelle une suspension antérieure du droit de conduire a pris fin, la durée de la suspension est portée à 24 mois. Au cours de la suspension du droit de conduire le titulaire du permis de conduire concerné doit se soumettre à la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4~~sexiessepties~~“.

La restitution du droit de conduire, à l'échéance des durées de suspension prévues à l'alinéa qui précède s'effectue sans préjudice du droit du „ministre“ de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1^{er} de l'article 2.

Lors de la restitution du droit de conduire le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 points.

Pendant la durée d'application d'une suspension du droit de conduire les mesures prévues au paragraphe 1^{er} de l'article 2 restent sans effet.

(Loi du 18 septembre 2007)

„La suspension du droit de conduire est provisoirement levée pour permettre aux intéressés de se rendre par le trajet le plus direct au lieu où est organisée la partie pratique de la formation dont question au premier alinéa de l'article „4~~sexiessepties~~“, d'y participer et de rentrer.“

Paragraphe 4

(Loi du 18 septembre 2007)

„Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article „4~~sexiessepties~~“, a droit à la reconstitution de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. La durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1^{er} de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne comptent pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points.“

L'option du premier alinéa du présent paragraphe n'est plus donnée dès le moment où, sous l'effet de condamnations judiciaires devenues irrévocables ou d'avertissements taxés dont l'intéressé s'est acquitté, le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit à zéro. Elle n'est pas non plus donnée dans un délai de 24 mois qui suit le terme d'une suspension du droit de conduire.

„**Art. 4~~sexies~~** Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire.“

„Art. 4septies“

(Loi du 18 septembre 2007)

Un règlement grand-ducal déterminera les modalités de la formation complémentaire à l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire, à laquelle seront soumis les conducteurs en période de stage, ainsi que les personnes qui ont fait l'objet d'une des mesures prévues au paragraphe 1^{er} de l'article 2, ou auxquelles s'appliquent les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis. Les personnes agréées pour enseigner cette formation complémentaire sont tenues au secret professionnel s'agissant des informations qui peuvent leur être communiquées par le ministre dans l'intérêt d'une adaptation individuelle de la formation.

Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité de cette formation un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance-qualité;
- disposer d'un centre de formation qui comporte au moins trois pistes d'exercices ainsi que d'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés;
- occuper des moniteurs
 - ayant les connaissances linguistiques et pédagogiques requises pour enseigner la formation dispensée par le centre;
 - détenant depuis trois ans au moins la catégorie de permis de conduire prescrite pour la conduite des véhicules utilisés pour la formation pratique;
 - justifiant d'une pratique régulière de la conduite des véhicules en question;
 - ayant participé pendant les derniers douze mois à un cours de formation continue d'au moins deux jours dans un autre centre de conduite qui dispense une formation conforme aux exigences du présent article;
- avoir conclu une assurance pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les modalités de mise en place de la certification d'assurance qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les moniteurs ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

Sans préjudice de l'observation de la législation concernant la conservation de la nature et des ressources naturelles, le Gouvernement est autorisé à acquérir les terrains et à faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation. Les travaux en cause sont déclarés d'utilité publique.

Le prix que le ou les organismes de formation sont autorisés à percevoir à charge des candidats aux cours de formation précités est fixé par règlement grand-ducal.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(26.9.2017)

Le projet de loi sous avis a pour objet de compléter la réglementation actuelle en matière de circulation sur les voies publiques en rétablissant un cadre légal aux contrôles et sanctions en matière de tachygraphes, de temps de conduite et de périodes de repos dans le domaine du transport par route.

Un article au contenu identique avait déjà été inséré dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après „loi du 14 février 1955“) en 2007.¹ Il a cependant été abrogé *de facto* lors de l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi du 14 février 1955 qui a procédé à une refonte de plusieurs articles sans que les dispositions relatives aux tachygraphes, au temps de conduite et aux périodes de repos ne soient reprises. Le projet de loi sous avis a vocation à remédier à cet oubli.²

Tout comme l'ancien article 4bis, paragraphe 6, précité, le projet de loi sous avis a pour objet d'instaurer un cadre légal aux contrôles et de prévoir l'adoption d'un règlement grand-ducal déterminant les sanctions applicables aux infractions aux dispositions de deux règlements européens et une convention internationale en la matière, à savoir:

- le Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route,³
- le Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers,⁴ et
- l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1^{er} juillet 1970.⁵

La Chambre de Commerce salue le projet de loi sous avis, de même que la volonté de ses rédacteurs de permettre son entrée en vigueur dans les meilleurs délais.

Elle regrette de ne pas avoir été saisie également du projet de règlement grand-ducal fixant les sanctions aux dispositions applicables en matière de tachygraphe de temps de conduite et de périodes de repos et appelle à une élaboration rapide de ce texte.

Quant à la forme, la Chambre de Commerce suggère que le texte de l'article 2 du projet de loi sous avis soit modifié comme suit: „**Art. 4sexies.** [...] *règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014* [...]“.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres remarques à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du présent projet de loi.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer son accord au projet de loi sous rubrique.

1 L'article 4bis, paragraphe 6 de la loi du 14 février 1955 a été inséré par la loi du 18 septembre 2007 modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

2 Commentaire des articles, Ad. article 1^{er}.

3 Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

4 Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

5 Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), Genève 1^{er} juillet 1970.

7198/01

N° 7198¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(28.11.2017)

Par dépêche du 14 septembre 2017, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière, ainsi que d'un texte coordonné des articles de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, que le projet de loi sous rubrique vise à modifier.

L'avis de la Chambre de commerce est parvenu au Conseil d'État par dépêche du 11 octobre 2017.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi du 26 janvier 2016 modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules a notamment reformulé l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955. Il a été oublié de reprendre l'ancien paragraphe 6 de cet article lors de sa reformulation. Ce paragraphe a été introduit dans la loi précitée du 14 février 1955 et concerne les infractions en matière de tachygraphes, de temps de conduite et de périodes de repos. Le projet de loi sous avis apporte le réaménagement nécessaire pour parer à cet oubli.

*

EXAMEN DES ARTICLES*Article 1^{er}*

Sans observation.

Article 2

Cet article reprend les dispositions de l'ancien article 4bis, paragraphe 6, de la loi précitée du 14 février 1955.

Aux alinéas 4 et 5 du texte proposé, il est question d'attribution de pouvoirs de police à certaines catégories d'agents et de fonctionnaires. Dans ce contexte, il est renvoyé aux avis du Conseil d'État du 28 juin 2011 sur le projet de loi relative aux déchets (doc. parl. n° 6288¹) et du 25 mars 2014 sur le projet de loi portant modification du Code du travail et du Code de la sécurité sociale concernant le dispositif du reclassement interne et externe (doc. parl. n° 6555³). Aux yeux du Conseil d'État, pour

satisfaire aux exigences de l'article 97 de la Constitution, il faut préciser, sous peine d'opposition formelle, les groupes de traitement et d'indemnité et, le cas échéant, leurs sous-groupes, tels que déterminés par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État, auxquels devront appartenir les fonctionnaires et agents appelés à être investis de missions de police judiciaire. Le Conseil d'État ne voit cependant pas l'utilité d'énumérer spécialement « les officiers de police judiciaire et les agents de la Police grand-ducale », car les membres de la Police grand-ducale ont, en vertu des articles 10 et 13 du Code de procédure pénale, une compétence générale en matière de police judiciaire. Point n'est donc besoin de leur conférer, de manière ponctuelle, ces pouvoirs dans d'autres lois.

Par ailleurs, le Conseil d'État se doit d'insister sur le fait que les fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire justifient d'une qualification professionnelle à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. Si le principe de cette formation doit être prévu dans la loi formelle, les modalités d'organisation de cette formation pourront être reléguées à un règlement grand-ducal.

Au vu de ce qui précède, il conviendrait de remplacer le libellé des alinéas 4 et 5 par le texte suivant :

« Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal et les fonctionnaires du groupe de traitement ..., (sous-groupe ...) de l'Inspection du travail et des mines peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable. » »

Article 3

Le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière d'entrée en vigueur prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la publication du Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Article 1^{er}

Au vu de l'observation relative à l'article 2 ci-dessous, l'article sous avis est à supprimer.

Article 2 (article unique selon le Conseil d'État)

Il y a lieu d'écrire « quinquies ».

Le Conseil d'État signale que la computation et le déplacement d'articles, de paragraphes, de groupements d'articles ou d'énumérations, tout comme les changements de numérotation des différents éléments du dispositif d'un acte autonome existant, sont absolument à éviter. L'insertion de nouveaux articles, paragraphes, énumérations ou groupements d'articles se fait en utilisant des numéros indexés (Art. 5-2) ou suivis de qualificatifs tels que *bis*, *ter*, etc., tandis que la numérotation des dispositions abrogées est à maintenir, même s'il s'agit de dispositions figurant *in fine* du dispositif ou d'un article. À la lumière de ce qui précède, le Conseil d'État suggère de numéroter le nouvel article à introduire dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en « Art. 4quinquies-1. ».

À l'alinéa 1^{er}, première phrase, les mots « demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et » sont à supprimer, car étant sans apport normatif supplémentaire. La loi modifiée du 4 avril 1924 portant création de chambres professionnelles à base électorale dispose en effet que, pour les projets de loi qui concernent principalement les ressortissants d'une chambre professionnelle, l'avis de celle-ci doit être demandé.

Les institutions, administrations, services, etc., prennent une majuscule au premier substantif. Lorsque les termes génériques sont visés, tous les substantifs s'écrivent en lettres minuscules. Aussi, dans le dispositif des actes normatifs, les qualificatifs des fonctions gouvernementales et d'autres charges publiques prennent la minuscule. Dès lors, il y a lieu d'écrire « Conférence des présidents de la Chambre des députés », « Police grand-ducale », « Administration des douanes et accises », « Inspection du travail et des mines ».

En ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour lire « 25 000 euros ».

En outre, dans le cadre de renvois, l'emploi de la tournure « qui précèdent » est à écarter. Si un tel ajout figure dans un renvoi sans indication du numéro, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Dans le texte proposé, il y a, par ailleurs, lieu d'écrire « au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, ... » et de placer une virgule avant le bout de phrase « et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970 ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 28 novembre 2017.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7198/02

N° 7198²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendement adopté par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (27.3.2018).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

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

(27.3.2018)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après un amendement au projet de loi sous rubrique, amendement adopté par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 22 mars 2018.

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

Amendement unique portant sur l'article 2 initial (nouvel article unique)

L'article amendé se lira comme suit :

Article unique. A la suite de l'article *4quinquies* de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article *4quinquies-1*, libellé comme suit :

« **Art. 4quinquies-1.** Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officier de police judiciaire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi conservent leur qualité et ne doivent pas suivre la formation susmentionnée.

Commentaire de l'amendement unique

La commission parlementaire est d'avis qu'il y a lieu de suivre le Conseil d'État dans ses observations.

La Commission propose cependant d'ajouter un alinéa précisant, pour des raisons de sécurité juridique, que les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officiers de police judiciaires, n'ont pas besoin de suivre la formation proposée par le Conseil d'État. La raison est de s'assurer que ces fonctionnaires puissent continuer à effectuer des contrôles, alors que les États membres ont des obligations européennes d'effectuer des minima de contrôles en la matière qu'il sera impossible d'atteindre si tous les agents doivent d'abord suivre une formation, alors qu'ils disposent de la compétence et du savoir en la matière pour dispenser cette formation. En effet, la grande majorité des agents en question effectuent ces contrôles depuis de nombreuses années et, dans certains cas, depuis des décennies. Dans l'exemple cité par le Conseil d'État, à savoir la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets, plus de cinq ans ont passé entre la publication de la loi et l'assermentation des premiers fonctionnaires comme officiers de police judiciaire en la matière. Il est donc extrêmement important que les agents contrôleurs actuellement assermentés comme officiers de police judiciaire puissent continuer à travailler afin que le Luxembourg puisse remplir ses obligations résultant de la législation européenne.

Par ailleurs, la Commission propose de supprimer les inspecteurs de l'Inspection du travail et des mines des agents en charge de contrôler les tachygraphes et les temps de conduite et périodes de repos. En effet, l'Inspection du travail et des mines a entre-temps fait parvenir au Gouvernement une analyse selon laquelle la qualité d'officier de police judiciaire serait incompatible avec les missions que prévoit le Code du travail pour les inspecteurs du travail. Ainsi, les inspecteurs du travail agissent en premier lieu en vue de pouvoir mettre fin aux situations en contradiction avec les dispositions légales, réglementaires, administratives et conventionnelles et il est laissé à leur libre décision, soit de donner des avertissements, soit de donner des conseils à l'employeur, soit de constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire les infractions constatées. L'Inspection du travail et des mines estime que cette liberté d'appréciation ne serait plus donnée si ses agents disposaient de la qualité d'officier de police judiciaire, alors que ces derniers sont obligés de transmettre toute constatation d'infraction au Parquet. De plus, les agents de l'Inspection du travail et des mines n'ont jusqu'à présent encore jamais procédé à de purs contrôles de temps de conduite et périodes de repos, mais n'ont contrôlé ces données que dans le cadre de contrôles de temps de travail, vérifications de salaires, etc. Or, cette possibilité leur reste acquise sur base de l'article L.612-1 du Code du travail.

*

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

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

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

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

*

PROJET DE LOI

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

Art. 1^{er}. L'article 4~~sexies~~ de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est renuméroté article 4~~septies~~. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2~~bis~~ de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4~~sexies~~ est remplacée par celle à l'article 4~~septies~~.

Article unique. A la suite de l'article 4~~quinqüies~~ de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4~~quinqüies-1~~, libellé comme suit :

« **Art. 4~~quinqüies-1~~.** Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir ~~demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et~~ reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officier de police judiciaire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi conservent leur qualité et ne doivent pas suivre la formation susmentionnée.

Art. 3. ~~La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.~~

7198/02

N° 7198²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendement adopté par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (27.3.2018).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

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

(27.3.2018)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après un amendement au projet de loi sous rubrique, amendement adopté par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 22 mars 2018.

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

Amendement unique portant sur l'article 2 initial (nouvel article unique)

L'article amendé se lira comme suit :

Article unique. A la suite de l'article *4quinquies* de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article *4quinquies-1*, libellé comme suit :

« **Art. 4quinquies-1.** Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officier de police judiciaire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi conservent leur qualité et ne doivent pas suivre la formation susmentionnée.

Commentaire de l'amendement unique

La commission parlementaire est d'avis qu'il y a lieu de suivre le Conseil d'État dans ses observations.

La Commission propose cependant d'ajouter un alinéa précisant, pour des raisons de sécurité juridique, que les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officiers de police judiciaires, n'ont pas besoin de suivre la formation proposée par le Conseil d'État. La raison est de s'assurer que ces fonctionnaires puissent continuer à effectuer des contrôles, alors que les États membres ont des obligations européennes d'effectuer des minima de contrôles en la matière qu'il sera impossible d'atteindre si tous les agents doivent d'abord suivre une formation, alors qu'ils disposent de la compétence et du savoir en la matière pour dispenser cette formation. En effet, la grande majorité des agents en question effectuent ces contrôles depuis de nombreuses années et, dans certains cas, depuis des décennies. Dans l'exemple cité par le Conseil d'État, à savoir la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets, plus de cinq ans ont passé entre la publication de la loi et l'assermentation des premiers fonctionnaires comme officiers de police judiciaire en la matière. Il est donc extrêmement important que les agents contrôleurs actuellement assermentés comme officiers de police judiciaire puissent continuer à travailler afin que le Luxembourg puisse remplir ses obligations résultant de la législation européenne.

Par ailleurs, la Commission propose de supprimer les inspecteurs de l'Inspection du travail et des mines des agents en charge de contrôler les tachygraphes et les temps de conduite et périodes de repos. En effet, l'Inspection du travail et des mines a entre-temps fait parvenir au Gouvernement une analyse selon laquelle la qualité d'officier de police judiciaire serait incompatible avec les missions que prévoit le Code du travail pour les inspecteurs du travail. Ainsi, les inspecteurs du travail agissent en premier lieu en vue de pouvoir mettre fin aux situations en contradiction avec les dispositions légales, réglementaires, administratives et conventionnelles et il est laissé à leur libre décision, soit de donner des avertissements, soit de donner des conseils à l'employeur, soit de constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire les infractions constatées. L'Inspection du travail et des mines estime que cette liberté d'appréciation ne serait plus donnée si ses agents disposaient de la qualité d'officier de police judiciaire, alors que ces derniers sont obligés de transmettre toute constatation d'infraction au Parquet. De plus, les agents de l'Inspection du travail et des mines n'ont jusqu'à présent encore jamais procédé à de purs contrôles de temps de conduite et périodes de repos, mais n'ont contrôlé ces données que dans le cadre de contrôles de temps de travail, vérifications de salaires, etc. Or, cette possibilité leur reste acquise sur base de l'article L.612-1 du Code du travail.

*

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

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

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

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

*

PROJET DE LOI

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

Art. 1^{er}. L'article 4~~sexies~~ de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est renuméroté article 4~~septies~~. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2~~bis~~ de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4~~sexies~~ est remplacée par celle à l'article 4~~septies~~.

Article unique. A la suite de l'article 4~~quinquies~~ de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4~~quinquies-1~~, libellé comme suit :

« **Art. 4~~quinquies-1~~.** Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir ~~demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et~~ reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officier de police judiciaire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi conservent leur qualité et ne doivent pas suivre la formation susmentionnée.

Art. 3. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

7198/03

N° 7198³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(8.5.2018)

Par dépêche du 27 mars 2018, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État un amendement au projet de loi sous rubrique, adopté par la Commission du développement durable lors de sa réunion du 22 mars 2018.

*

EXAMEN DE L'AMENDEMENT

Comme la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques n'a pas supprimé la qualité d'officier de police du fonctionnaire concerné, le texte sous revue est superfétatoire et peut être supprimé.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Amendement unique portant sur l'article 2 initial (nouvel article unique)

Suite à la suppression de l'article 1^{er} de la loi en projet dans sa teneur initiale, l'intitulé complet de l'acte à modifier fait défaut dans le dispositif du projet de loi dans sa teneur telle qu'amendée par l'amendement parlementaire sous avis. Le Conseil d'État signale que ce dernier doit obligatoirement être mentionné au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter, même s'il a déjà été cité à l'intitulé.

Par ailleurs, le dernier alinéa dans le texte proposé est une disposition transitoire qui doit faire l'objet d'un article distinct ou être insérée dans un article regroupant d'autres mesures transitoires à la fin du dispositif de l'acte qu'il s'agit de modifier.

En outre, il y a lieu d'écrire « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité » et de fermer les guillemets après le texte de l'article *4quinquies-1* qu'il s'agit d'insérer dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

De ce qui précède, le texte du 27 mars 2018 devrait se lire comme suit :

« **Article 1^{er}.** À la suite de l'article *4quinquies* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il est inséré un nouvel article *4quinquies-1*, libellé comme suit :

« Art. *4quinquies-1*. Un règlement grand-ducal [...] ».

Article 2. À l'article *17bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il est inséré un nouvel alinéa 2, libellé comme suit :

« Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officier de police judiciaire au moment de l'entrée en vigueur de la loi du ... (intitulé de la loi modificative) conservent leur qualité et ne doivent pas suivre la formation susmentionnée. » »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 8 mai 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

7198/04

N° 7198⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.7.2018)

La commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, M. Gilles BAUM, Mme Tess BURTON, MM. Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 20 octobre 2017 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 28 novembre 2017.

L'avis de la Chambre de Commerce date du 26 septembre 2017.

Le 22 mars 2018, la Commission du Développement durable a nommé Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi. Lors de cette même réunion, elle a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État et a adopté une série d'amendements parlementaires.

L'avis complémentaire du Conseil d'État date du 8 mai 2018. La commission parlementaire a examiné cet avis complémentaire lors de sa réunion du 4 juillet 2018.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 12 juillet 2018.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi comprend des dispositions nécessaires pour les matières des tachygraphes à installer dans les poids lourds et autobus et des temps de conduites et périodes de repos à respecter par les conducteurs de ces véhicules.

Si ces matières sont réglées surtout par les règlements européens (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014, les Etats membres doivent encore adopter des dispositions d'exécution et des dispositions concernant les sanctions des infractions. La base légale pour les contrôles et la sanction des infractions était contenue dans l'article 4bis, paragraphe 6, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Or, lors de l'élaboration de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, portant réforme du contrôle technique des véhicules routiers, il avait été oublié de reprendre les dispositions du paragraphe 6 de l'ancien article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955.

L'objectif du présent projet de loi est de repêcher cette erreur matérielle.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi vise à réintroduire les dispositions contenues auparavant dans l'ancien article 4bis, paragraphe 6, tel qu'il existait avant la loi du 26 janvier 2016, mais qui devient alors selon la nouvelle numérotation des articles, l'article 4quinquies-1.

Etant donné qu'entretemps le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route a remplacé le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, il y a lieu de mentionner le nouveau règlement (UE) n° 165/2014 au lieu du règlement (CEE) n° 3821/85 abrogé.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son premier avis du 28 novembre 2017, le Conseil d'Etat observe qu'il faut préciser, sous peine d'opposition formelle, les agents pouvant obtenir la qualité d'officier de police judiciaire par l'indication des groupes de traitement et d'indemnité. Les agents de la Police grand-ducale ne doivent pas être mentionnés, alors qu'ils ont une compétence générale en matière de police judiciaire.

Par ailleurs, les fonctionnaires entrant en compte doivent suivre une formation spéciale pour justifier d'une qualification professionnelle à hauteur de leur tâche.

Le Conseil d'Etat considère qu'il n'y a pas lieu de déroger aux règles de droit commun en matière d'entrée en vigueur et formule en outre quelques observations d'ordre légistique.

Dans son avis complémentaire du 8 mai 2018, le Conseil d'Etat a estimé que l'amendement parlementaire visant à répondre à un souci formulé par l'Administration des douanes et accises, est superfétatoire et peut être supprimé, ce dont la Commission a tenu compte au cours de sa réunion du 4 juillet 2018.

*

V. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Dans son avis du 26 septembre 2017, le Chambre de Commerce rend attentif à l'oubli d'un mot dans la citation du règlement (UE) n° 165/2014 et marque son accord pour le surplus.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

La réintroduction des dispositions de l'ancien article 4bis, paragraphe 6, de la loi modifiée du 14 février 1955, tel qu'elles existaient avant la loi du 26 janvier 2016, rend nécessaire la renumérotation de l'actuel article 4sexies en article 4septies. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 1^{er}. L'article 4sexies de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est renuméroté article 4septies. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4sexies est remplacée par celle à l'article 4septies.

De l'avis du Conseil d'Etat, au vu de l'observation relative à l'article 2, l'article sous rubrique est à supprimer. La Commission fait sienne cette proposition (voir ci-après).

Article 2

Cet article reprend les dispositions de l'ancien article 4*bis*, paragraphe 6, de la loi précitée du 14 février 1955, telles qu'elles existaient avant la loi du 26 janvier 2016. La seule différence est que le texte proposé mentionne maintenant le règlement (UE) n°165/2014, qui a remplacé entretemps le règlement (CEE) n°3821/85. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. À la suite de l'article 4*quinqüies* de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4*sexies*, libellé comme suit :

« Art. 4*sexies*. Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire. »

Le Conseil d'État constate qu'aux alinéas 4 et 5, il est question d'attribution de pouvoirs de police à certaines catégories d'agents et de fonctionnaires. Pour satisfaire aux exigences de l'article 97 de la Constitution, il faut préciser, sous peine d'opposition formelle, les groupes de traitement et d'indemnité et, le cas échéant, leurs sous-groupes, tels que déterminés par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État, auxquels devront appartenir les fonctionnaires et agents appelés à être investis de missions de police judiciaire. Le Conseil d'État ne voit cependant pas l'utilité d'énumérer spécialement « les officiers de police judiciaire et les agents de la Police grand-ducale », car les membres de la Police grand-ducale ont, en vertu des articles 10 et 13 du Code de procédure pénale, une compétence générale en matière de police judiciaire. Par ailleurs, le Conseil d'État insiste sur le fait que les fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire justifient d'une qualification professionnelle à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. Si le principe de cette formation doit être prévu dans la loi formelle, les modalités d'organisation de cette formation pourront être reléguées à un règlement grand-ducal. Au vu de ce qui précède, il conviendrait de remplacer le libellé des alinéas 4 et 5 par le texte suivant :

« Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal et les fonctionnaires du groupe de traitement ..., (sous-groupe ...) de l'Inspection du travail et des mines peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable. »

Le Conseil d'État signale en outre ce qui suit :

- La computation et le déplacement d'articles, de paragraphes, de groupements d'articles ou d'énumérations, tout comme les changements de numérotation des différents éléments du dispositif d'un acte autonome existant, sont absolument à éviter. L'insertion de nouveaux articles, paragraphes, énumérations ou groupements d'articles se fait en utilisant des numéros indexés (Art. 5-2) ou suivis de qualificatifs tels que *bis*, *ter*, etc., tandis que la numérotation des dispositions abrogées est à maintenir, même s'il s'agit de dispositions figurant *in fine* du dispositif ou d'un article. À la lumière de ce qui précède, le Conseil d'État suggère de numérotter le nouvel article à introduire dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en « Art. 4quinquies-1. ».
- À l'alinéa 1^{er}, première phrase, les mots « demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et » sont à supprimer, car étant sans apport normatif.
- Les institutions, administrations, services, etc., prennent une majuscule au premier substantif. Lorsque les termes génériques sont visés, tous les substantifs s'écrivent en lettres minuscules. Aussi, dans le dispositif des actes normatifs, les qualificatifs des fonctions gouvernementales et d'autres charges publiques prennent la minuscule. Dès lors, il y a lieu d'écrire « Conférence des présidents de la Chambre des députés », « Police grand-ducale », « Administration des douanes et accises », « Inspection du travail et des mines ».
- En ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour lire « 25 000 euros ».
- Dans le cadre de renvois, l'emploi de la tournure « qui précèdent » est à écarter. Si un tel ajout figure dans un renvoi sans indication du numéro, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.
- Il y a lieu d'écrire « au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, ... » et de placer une virgule avant le bout de phrase « et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970 ».

La commission parlementaire est d'avis qu'il y a lieu de suivre le Conseil d'État dans ses observations, bien qu'il semble incohérent d'exiger de la part des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises et de l'Inspection du travail et des mines une formation spéciale dans la matière des tachygraphes et des temps de conduite et périodes de repos, alors que cela n'est pas exigé des membres de la Police grand-ducale qui ont une compétence générale en matière de police judiciaire.

La Commission propose cependant d'ajouter un alinéa précisant, pour des raisons de sécurité juridique, que les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officiers de police judiciaire, n'ont pas besoin de suivre la formation proposée par le Conseil d'État. La raison est de s'assurer que ces fonctionnaires puissent continuer à effectuer des contrôles, alors que les États membres ont des obligations européennes d'effectuer des minima de contrôles en la matière qu'il sera impossible d'atteindre si tous les agents doivent d'abord suivre une formation, alors qu'ils disposent de la compétence et du savoir en la matière. En effet, la grande majorité des agents en question effectuent ces contrôles depuis de nombreuses années et, dans certains cas, depuis des décennies. Dans l'exemple cité par le Conseil d'État, à savoir la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets, plus de cinq ans ont passé entre la publication de la loi et l'assermentation des premiers fonctionnaires comme officiers de police judiciaire en la matière. Il est donc extrêmement important que les agents contrôleurs actuellement assermentés comme officiers de police judiciaire puissent continuer à travailler afin que le Luxembourg puisse remplir ses obligations résultant de la législation européenne.

Quant à la formation des nouveaux agents, il y a lieu de relever que la brigade « Transports » de l'Administration des douanes et accises ne comporte plus que 16 agents, nombre déjà insuffisant, et que le départ d'un agent devra être comblé immédiatement par l'arrivée d'un nouvel agent. Le cas normal sera donc que la formation devra à chaque fois être dispensée pour un seul agent, alors qu'il

ne sera pas possible d'attendre, le cas échéant plusieurs années, avant d'avoir rassemblé plusieurs nouveaux agents.

Par ailleurs, la Commission propose de supprimer les inspecteurs de l'Inspection du travail et des mines des agents en charge de contrôler les tachygraphes et les temps de conduite et périodes de repos. En effet, l'Inspection du travail et des mines a entre-temps fait parvenir au Gouvernement une analyse selon laquelle la qualité d'officier de police judiciaire serait incompatible avec les missions que prévoit le Code du travail pour les inspecteurs du travail. Ainsi, les inspecteurs du travail agissent en premier lieu en vue de pouvoir mettre fin aux situations en contradiction avec les dispositions légales, réglementaires, administratives et conventionnelles et il est laissé à leur libre décision, soit de donner des avertissements, soit de donner des conseils à l'employeur, soit de constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire les infractions constatées. L'Inspection du travail et des mines estime que cette liberté d'appréciation ne serait plus donnée si ses agents disposaient de la qualité d'officier de police judiciaire, alors que ces derniers sont obligés de transmettre toute constatation d'infraction au Parquet. De plus, les agents de l'Inspection du travail et des mines n'ont jusqu'à présent encore jamais procédé à de purs contrôles de temps de conduite et périodes de repos, mais n'ont contrôlé ces données que dans le cadre de contrôles de temps de travail, vérifications de salaires, etc. Or, cette possibilité leur reste acquise sur base de l'article L.612-1 du Code du travail.

L'article amendé se lira donc comme suit :

Article unique. À la suite de l'article 4^{quinquies} de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4^{quinquies-1}, libellé comme suit :

« **Art. 4^{quinquies-1}.** Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir ~~demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et~~ reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officier de police judiciaire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi conservent leur qualité et ne doivent pas suivre la formation susmentionnée.

Dans son avis complémentaire du 8 mai 2018, le Conseil d'Etat a estimé que, étant donné que la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques n'a pas supprimé la qualité d'officier de police du fonctionnaire concerné, le texte de l'amendement est superfétatoire et peut être supprimé.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'État signale en outre ce qui suit :

- Suite à la suppression de l'article 1^{er} de la loi en projet dans sa teneur initiale, l'intitulé complet de l'acte à modifier fait défaut dans le dispositif du projet de loi dans sa teneur telle qu'amendée par l'amendement parlementaire. Le Conseil d'État signale que ce dernier doit obligatoirement être mentionné au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter, même s'il a déjà été cité à l'intitulé.
- En outre, il y a lieu d'écrire « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité » et de fermer les guillemets après le texte de l'article *4quinquies-1* qu'il s'agit d'insérer dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Article 3

En raison de l'oubli survenu lors de l'élaboration de la loi du 26 janvier 2016, l'article sous rubrique a pour objet de faire entrer en vigueur la future loi le plus vite possible. Il se lit comme suit :

Art. 3. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière d'entrée en vigueur. Partant, l'article est à supprimer. La Commission fait sienne cette proposition ; l'article est donc supprimé.

*

VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

PROJET DE LOI

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

Article unique. À la suite de l'article *4quinquies* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il est inséré un nouvel article *4quinquies-1*, libellé comme suit :

« Art. *4quinquies-1*. Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat, après avoir reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable. »

Luxembourg, le 12 juillet 2018,

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHÉ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7198

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 17/07/2018 16:52:41	Président: M. Di Bartolomeo Mars
Scrutin: 4	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7198 Régl. de la circulation	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7198	

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

LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
Mme Asselborn-Bintz Simone	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. Bodry Alex)
M. Fayot Franz	Oui	(Mme Dall'Agnol Claudia)	M. Haagen Claude	Oui	(M. Cruchten Yves)
Mme Hemmen Cécile	Oui				

déi gréng					
M. Anzia Gérard	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		Mme Loschetter Viviane	Oui	
Mme Tanson Sam	Oui		M. Traversini Roberto	Oui	

DP					
M. Bauler André	Oui		M. Baum Gilles	Oui	
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Delles Lex	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	(M. Graas Gusty)
M. Lamberty Claude	Oui		M. Mertens Edy	Oui	(M. Bauler André)
Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Delles Lex)			

déi Lénk					
M. Baum Marc	Oui		M. Wagner David	Oui	

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

Le Président:

Le Secrétaire général:

7198/05

N° 7198⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

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

* * *

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

(24.7.2018)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 17 juillet 2018 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 17 juillet 2018 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 28 novembre 2017 et 8 mai 2018 ;

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 à l'unanimité des 17 votants, le 24 juillet 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président du Conseil d'État,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 12 juillet 2018

Ordre du jour :

1. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7272 Projet de loi relatif au réaménagement des bâtiments existants et à l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch
- Rapporteur : Monsieur Henri Kox

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7284 Projet de loi relatif à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7337 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
5. 7338 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
6. Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1955 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig) - projet de loi déposé à la Chambre des Députés mais qui ne dispose pas encore d'un identifiant parlementaire (n° document parlementaire)

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi

7. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une maison de soins à Bascharage
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État
8. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank

M. Marc Angel remplaçant Mme Tess Burton

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

M. Guy Staus, M. Jeannot Poeker, M. Christian Ginter, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Jean Leyder, directeur, Mme Anne Negretti, Mme Sarah Dichter, de l'Administration des Bâtiments publics

M. Henri Werdel, Mme Anne Backes, Mme Manon Mehling, des CFL

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Sylvie Andrich-Duval, Mme Tess Burton, M. Emile Eicher, M. Georges Engel, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 7198 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Examen et adoption du projet de rapport

Madame la Rapportrice présente brièvement son projet de rapport.

Le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

Temps de parole

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

2. 7272 **Projet de loi relatif au réaménagement des bâtiments existants et à l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch**

Examen et adoption du projet de rapport

Monsieur le Rapporteur présente brièvement son projet de rapport.

Le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

Temps de parole

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

3. 7284 **Projet de loi relatif à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes**

Examen et adoption du projet de rapport

Madame la Rapportrice présente brièvement son projet de rapport.

Le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

Temps de parole

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

4. 7337 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (gare de Rodange)**

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

Présentation du projet de loi

Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) procède à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°1 au présent procès-verbal*).

Il y a lieu de préciser que la modification du plan des voies s'inscrit dans le processus engagé visant à optimiser davantage le trafic ferroviaire à destination et au départ de la Gare de Rodange. En effet, il s'agit d'un important nœud ferroviaire, tant sur le plan du transport de voyageurs que du fret, qui établit la connexion avec de nombreuses lignes transfrontalières (sens Rodange-

Longwy, sens Rodange-Virton et sens Rodange-Athus) et avec les lignes nationales (ligne 60 et ligne 70).

Il est proposé, dans le cadre de la modification du plan des voies, de procéder, de manière concomitante, au remplacement des appareils de voie (durée de vie \pm 25 ans) et à la rénovation des voies ferrées de la Gare de Rodange.

Au sujet de l'échéancier prévu des travaux, il convient de noter que la continuité du service doit être assurée.

Échange de vues

- ❖ Un représentant du groupe politique LSAP demande s'il est prévu, dans le cadre des travaux d'amélioration de l'accessibilité de la gare, d'aménager une connexion avec une piste cyclable.

Il estime indiqué de prévoir au niveau des quais des emplacements protégeant les passagers.

L'orateur s'interroge sur les coûts relatifs à la construction du bâtiment P&R près de la gare de Rodange (Loi du 22 mai 2018 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; doc. parl. n°7234)

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique que la construction et l'aménagement d'une piste cyclable sur le territoire communal relève de la compétence de l'administration communale. Il appartient dès lors aux autorités communales d'initier les planifications afférentes. L'orateur précise que l'administration communale peut bénéficier d'un subside à hauteur de 30% des frais occasionnés lorsque la piste cyclable communale est connectée au réseau national de pistes cyclables.

L'orateur informe les membres de la commission que son ministère mène des réflexions sur la faisabilité de bâtiments P&R construits à l'aide d'éléments modulables, ce qui entraînerait une diminution des coûts.

Les normes à respecter au niveau de l'équipement technique d'un bâtiment P&R, de même que les exigences en termes de sécurité représentent une dépense financière importante en termes de coûts de construction globaux d'un tel bâtiment.

Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) informe que les quais seront pourvus de toitures sous forme de systèmes modulaires.

- ❖ Il est précisé, suite à une interrogation de la part d'un membre du groupe politique LSAP, que les quais seront, à terme, accessibles via trois dessertes (souterrain Est, souterrain Ouest et la passerelle donnant accès au P&R).

En ce qui concerne la possibilité d'aménager d'éventuels commerces de proximité, il est expliqué que le potentiel est jugé faible.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 19 juillet 2018, sous réserve des observations éventuelles du Conseil d'État dont l'avis sera rendu le 17 juillet 2018.

5. 7338 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (gare de Mersch)

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

Présentation du projet de loi

Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) procède à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°2 au présent procès-verbal*).

Il échet de préciser que le projet de loi sous examen fait partie d'un ensemble d'éléments planifiés permettant de redynamiser le quartier de la gare de Mersch.

Ainsi, il est envisagé de prévoir des connexions (rénovation et extension du passage souterrain Sud et construction d'un nouveau passage souterrain Nord) entre les anciens et les nouveaux quartiers. De même, les nouveaux aménagements prévus visent à augmenter la capacité d'accueil de voyageurs.

Une piste cyclable, faisant partie du réseau national de pistes cyclables, sera intégrée dans l'aménagement de la gare ferroviaire ; l'aménagement de parcs à vélos sécurisés est prévu (mBox).

Le début des travaux en vue de la construction d'un bâtiment P&R est fixé au mois d'octobre 2018.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 19 juillet 2018, sous réserve des observations éventuelles du Conseil d'État dont l'avis sera rendu le 17 juillet 2018.

6. Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1955 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig) - projet de loi déposé à la Chambre des Députés mais qui ne dispose pas encore d'un identifiant parlementaire (n° document parlementaire)

L'identifiant parlementaire est le PL n°7341 (*attribué postérieurement à la convocation pour la présente réunion de commission*)

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

Présentation du projet de loi

Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) procède à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°3 au présent procès-verbal ; il y a lieu de lire, sur la page de couverture, projet de loi n°7341 et non n°7339*).

La gare de Wasserbillig revêt une certaine importance comme il s'agit de la première station d'entrée sur le réseau ferré luxembourgeois en provenance de l'Allemagne.

Il est prévu, dans le but d'augmenter la sécurité et les performances au niveau de l'exploitation, de réorganiser les voies de garage et de manœuvre desservant le quai de chargement existant et les voies desservant le port fluvial de Mertert. De même, la longueur utile des voies ferrées sera augmentée.

La construction du nouveau passage souterrain du côté de la Moselle permettra de créer une liaison avec la piste cyclable PC 3. Les usagers disposeront d'un accès vers les quais, la gare routière, le nouveau bâtiment P&R, le local de stationnement pour vélos et le centre de l'agglomération.

Il convient de noter que 100 places sécurisées pour vélos seront prévues dans le nouveau bâtiment P&R, de sorte que l'aménagement de parcs à vélos sécurisés du type mBox n'est pas requis.

Échange de vues

❖ Un membre du groupe politique LSAP constate que la longueur des quais est portée à 250 mètres. Il aimerait avoir des informations complémentaires sur l'augmentation de la capacité de transport des trains de voyageurs qui en résultera.

Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) explique que la capacité de transport d'un train à voyageur se verra multipliée par le facteur 1,5 par rapport à la situation actuelle. Le prolongement des quais permettra, à terme, de faire circuler des trains à voyageurs à neuf unités (wagons [traction par une locomotive] / véhicules [automotrice]) avec une capacité de transport de plus ou moins 1.000 voyageurs.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 19 juillet 2018, sous réserve des observations éventuelles du Conseil d'État dont l'avis sera rendu le 17 juillet 2018.

7. 7331 **Projet de loi relatif à la construction d'une maison de soins à Bascharage**

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

Présentation du projet de loi

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics procède à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (cf. *annexe n°4 au présent procès-verbal*).

Il est encore précisé que la maison de soins de Niedercorn (implantée sur le territoire de la commune de Bascharage et de la commune de Differdange) ne se trouve plus dans un état parfait.

La maison de soins devant être construite à Bascharage permettra d'augmenter la capacité d'accueil, étant donné que le besoin en lits stationnaires est important dans le canton de Capellen.

Cette maison de soins a, de par sa capacité d'accueil et de par sa conception, une vocation intégrale.

Échange de vues

❖ Un membre du groupe politique LSAP s'interroge sur la raison ayant conduit à ne pas prévoir des chambres doubles permettant à des couples de rester ensemble.

Il aimerait disposer de plus amples informations quant au choix de la société appelée à exploiter la future maison de soins de Bascharage.

Il se demande de quelle manière l'accès, à partir de l'avenue de Luxembourg, sera assuré vers le lieu hébergeant la future maison de soins.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique que l'aménagement exclusif de 201 chambres individuelles, comprenant un vestibule et une salle de bain, fait suite à une demande de la part du Ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région. Il explique que le présent projet de loi a été élaboré en étroite concertation avec ledit ministère qui est responsable du programme de construction ; l'Administration des bâtiments publics est compétente pour le volet relatif à la planification et la construction de la maison de soins.

Les membres de la commission demandent à ce que le volet relatif à l'aménagement de plusieurs chambres doubles soit évoqué avec le Ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics précise que le gestionnaire exploitant la future maison de soins à Bascharage sera l'établissement public Servior qui exploite actuellement la maison de soins de Niedercorn. Les modalités d'attribution sont définies par le Ministère de

la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région qui désigne également le gestionnaire d'une maison de soins.

Il précise que l'accès, à partir de l'avenue de Luxembourg, vers la future maison de soins sera réglé par des feux de circulation à installer.

- ❖ Un membre du groupe politique déi gréng aimerait avoir des précisions complémentaires sur la nature des installations prévues en vue de la production d'énergie thermique.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique qu'une chaudière à pellets couvrira le besoin de base en chauffage et en eau chaude sanitaire ; une chaudière à gaz est appelée à intervenir pendant les heures de pointe.

Il est encore informé que des panneaux photovoltaïques seront installés sur la toiture.

- ❖ Un membre du groupe politique DP s'interroge sur un raccordement éventuel de la future maison de soins de Bascharage à la centrale de cogénération installée sur le site « Op Acker » adjacent.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics précise qu'en raison de la capacité limitée de ladite centrale, elle ne sera pas capable de couvrir les besoins de la future maison de soins.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 18 juillet 2018, sous réserve des observations éventuelles du Conseil d'État dont l'avis sera rendu le 17 juillet 2018.

8. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Annexes :

annexe n°1	présentation PowerPoint	PL 7337	(Gare de Rodange)
annexe n°2	présentation PowerPoint	PL 7338	(Gare de Mersch)
annexe n°3	présentation PowerPoint	PL 7341	(Gare de Wasserbillig)
annexe n°4	présentation PowerPoint	PL 7331	(Maison de soins à Bascharage)

Le Secrétaire-Administrateur,
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement
durable,
Josée Lorsché

Projet de loi N° 7337

Gare de Rodange.
Mise en conformité des
infrastructures
voyageurs.

Objectifs du projet

- Amélioration de la fiabilité des infrastructures ferroviaires par leur modernisation
- Amélioration de l'accessibilité de la gare
- Sécurité et accessibilité pour les voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite
- Mise en conformité de la gare avec les STI
- Suppression du passage à niveau N°27 situé dans la rue de l'Industrie
- Réaménagement de la gare routière

Explications techniques

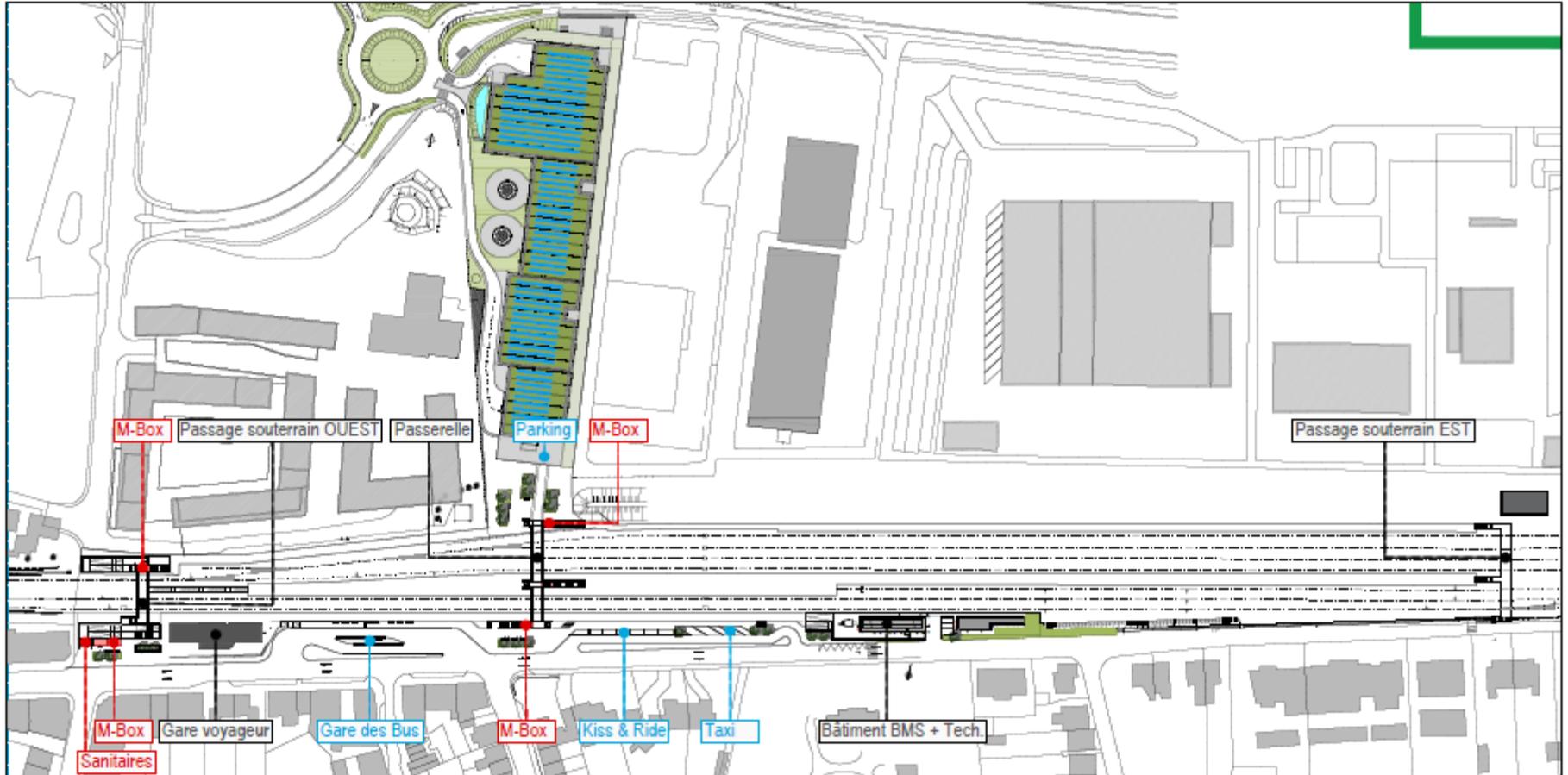
Gare ferroviaire

- Nouveau passage souterrain est avec escaliers
- Remplacement du passage souterrain ouest par un nouvel ouvrage avec des rampes, des escaliers d'accès et des ascenseurs
- Réalisation d'une passerelle donnant accès au P&R, aux quais et au BV ainsi qu'à la gare routière
- Quais de 250 mètres de longueur
- Quais d'une hauteur de 54cm
- Couverture des quais par une marquise
- Modification du plan de voies
- Aménagement de parcs à vélos sécurisés (mBox)
- Système d'information clients en temps réel

Gare routière

- Emplacement pour 3 quais de bus standards
- Zone Kiss&Ride avec 7 places de stationnement de courte durée
- 2 emplacements pour PMR et 3 emplacements pour taxis





Planning

- Début des travaux : Juillet 2019
- Achèvement des travaux: Septembre 2023

Budget

Les coûts du projet se chiffrent à 107.500.000 €

Pos.	Libellé	Montant <u>hTVA</u>
A	Architecture	2 600 000 €
B	Génie Civil	38 100 000 €
C	Equipements ferroviaires	35 400 000 €
D	Génie technique	4 300 000 €
E	Encadrement CFL	7 000 000 €
SOUS - TOTAL		87 400 000 €
F	Etudes (15% des positions A à D)	12 060 000 €
G	Divers et imprévus	8 040 000 €
TOTAL <u>hTVA</u>		107 500 000 €

Questions/Réponses

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

www.cfl.lu

Projet de loi N° 7338

Gare de Mersch.
Mise en conformité des
infrastructures
voyageurs.



136 - Dossier consolidé : 73

Commission du Développement durable du 12 juillet 2018

Objectifs du projet

- Augmentation sensible la capacité d'accueil de voyageurs compte tenu de l'émergence d'un nouveau quartier
- Amélioration de la performance des infrastructures ferroviaires
- Augmentation de l'intermodalité
- Sécurité et accessibilité pour les voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite
- Mise en conformité de la gare avec les STI
- Réaménagement de la gare routière

Explications techniques

Gare ferroviaire

- Nouveau parvis de la gare
- Nouveau passage souterrain nord avec escaliers et ascenseurs
- Extension et rénovation du passage souterrain sud
- Quais de 250 mètres de longueur
- Quais d'une hauteur de 55cm
- Couverture des quais par une marquise
- Modification du plan de voies
- Aménagement de parcs à vélos sécurisés (mBox)
- Système d'information clients en temps réel

Gare routière

- Îlot central à la géométrie en dents de scie
- Création de 9 emplacements (4x15 m et 5x18m)
- Circulation en toute sécurité des usagers

Explications techniques



7198 - Dossier consolidé : 78





Planning

- Début des travaux : Avril 2019
- Achèvement des travaux: Décembre 2022

Budget

Les coûts du projet se chiffrent à 51.750.000 €

Pos.	Libellé	Montant <u>hTVA</u>
A	Architecture	8 340 000 €
B	Génie Civil	15 340 000 €
C	Equipements ferroviaires	9 550 000 €
D	Génie technique (y compris bornes de chargement E-Bus)	5 370 000 €
E	Encadrement CFL	3 500 000 €
SOUS - TOTAL		42 100 000 €
F	Etudes (15% des positions A à D)	5 790 000 €
G	Divers et imprévus	3 860 000 €
TOTAL <u>hTVA</u>		51 750 000 €

Questions/Réponses

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

www.cfl.lu

Projet de loi N° 7339

Gare de Wasserbillig.
Modernisation des
installations
ferroviaires avec
aménagement d'un
bâtiment P&R.



136 - Dossier consolidé : 87

Commission du Développement durable du 12 juillet 2018

Objectifs du projet

Gare

- Augmenter la capacité de la gare
- Augmenter le confort des voyageurs
- Renforcer la cohérence visuelle du site
- Moderniser les installations

P&R

- Augmenter le confort des voyageurs
- Augmenter le nombre de places de stationnement

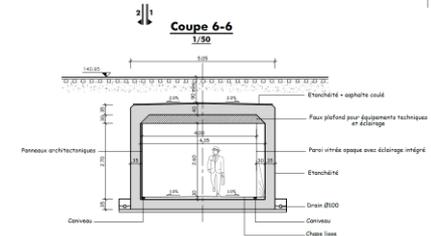
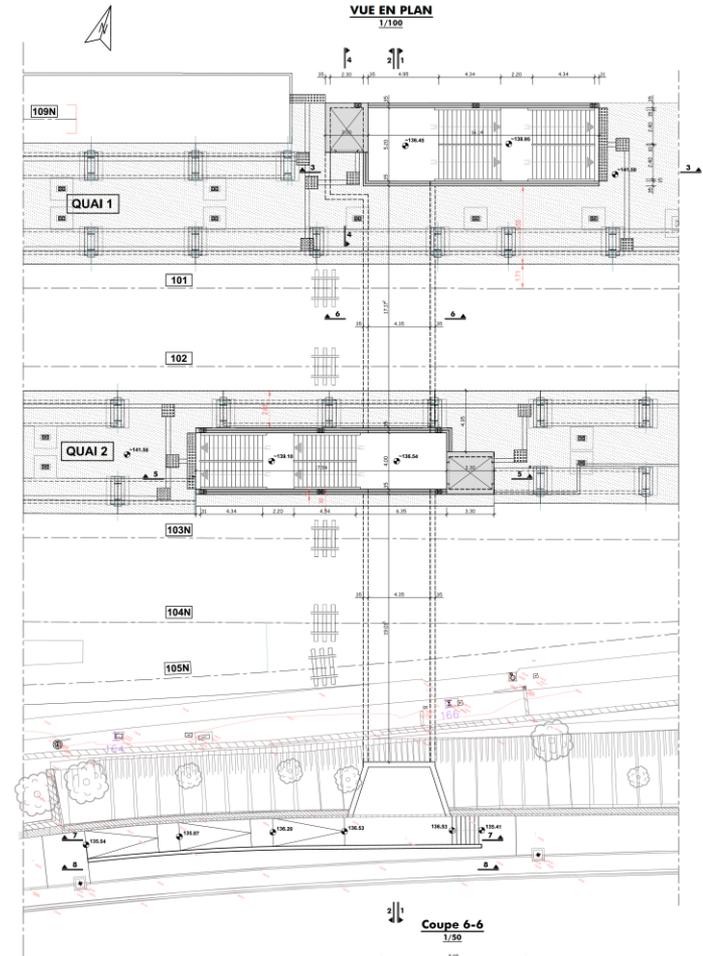
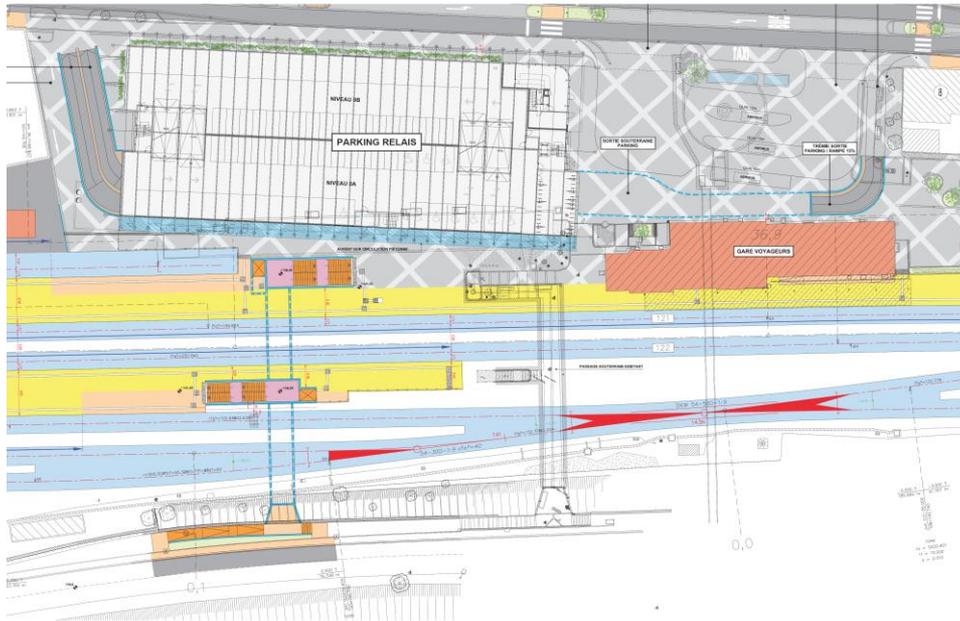
Explications techniques

Gare

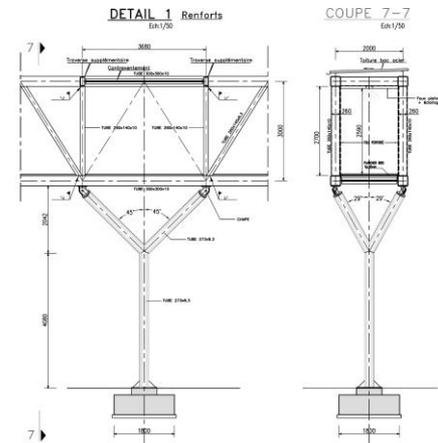
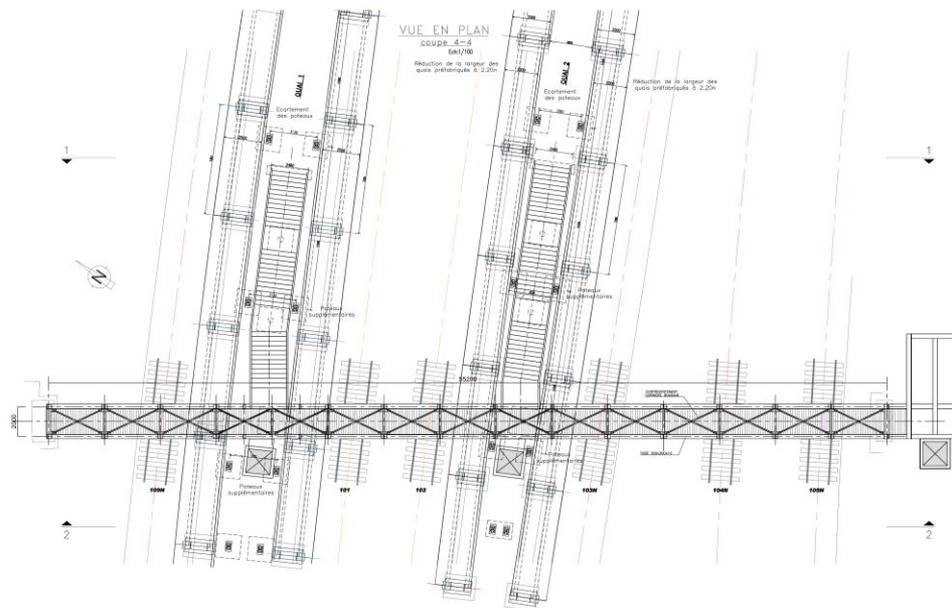
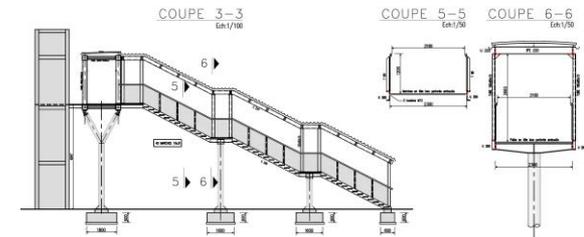
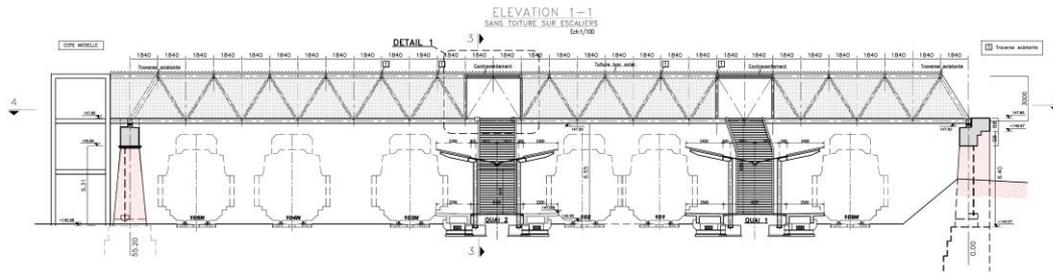
- Nouveau souterrain avec ascenseurs
- Quais de minimum 250 mètres de longueur
- Quais d'une hauteur de 55cm
- Couverture des quais par une marquise
- Nouveaux accès vers la passerelle existante depuis les quais
- Modification du plan de voies
- Système d'information clients en temps réel

Explications techniques

Gare

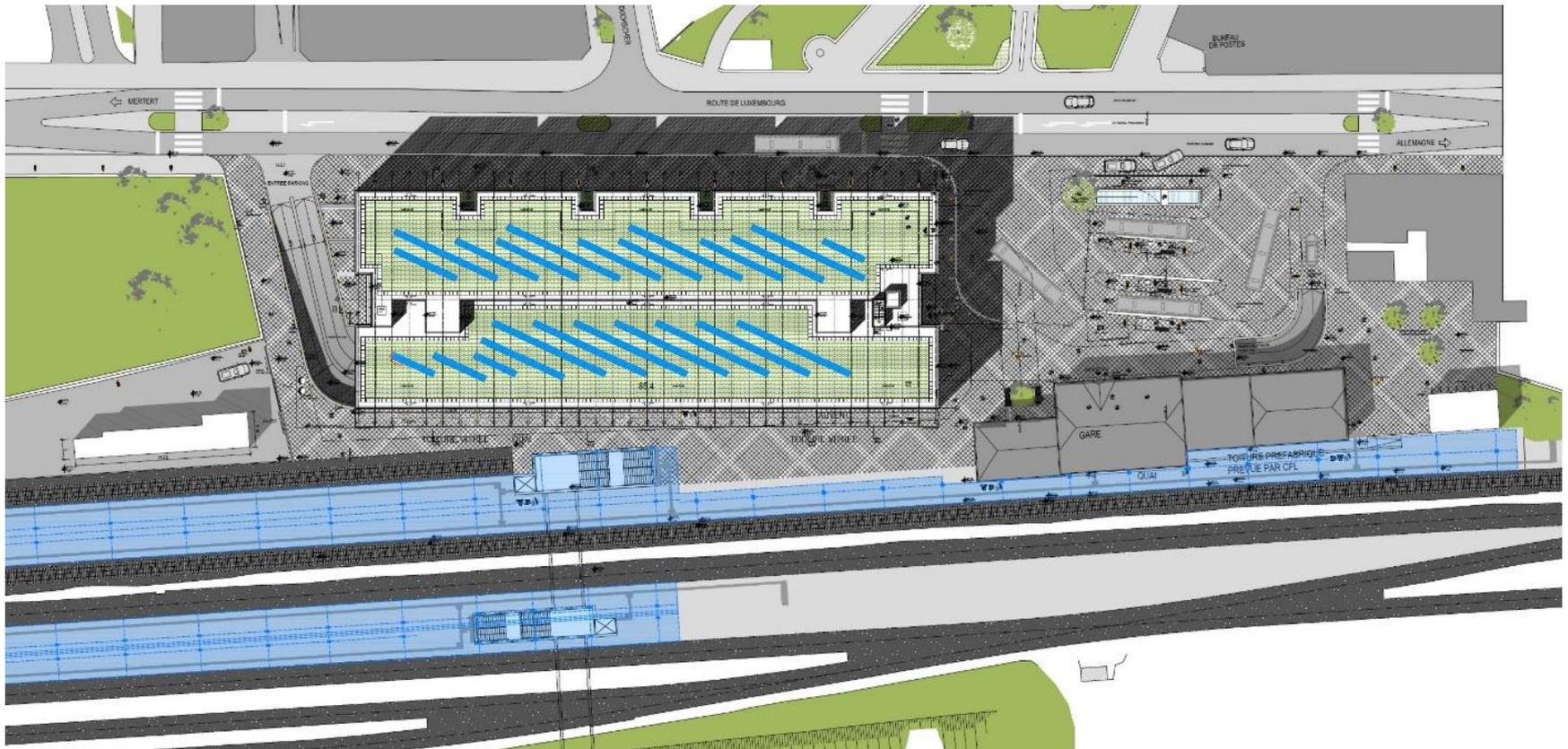


Gare



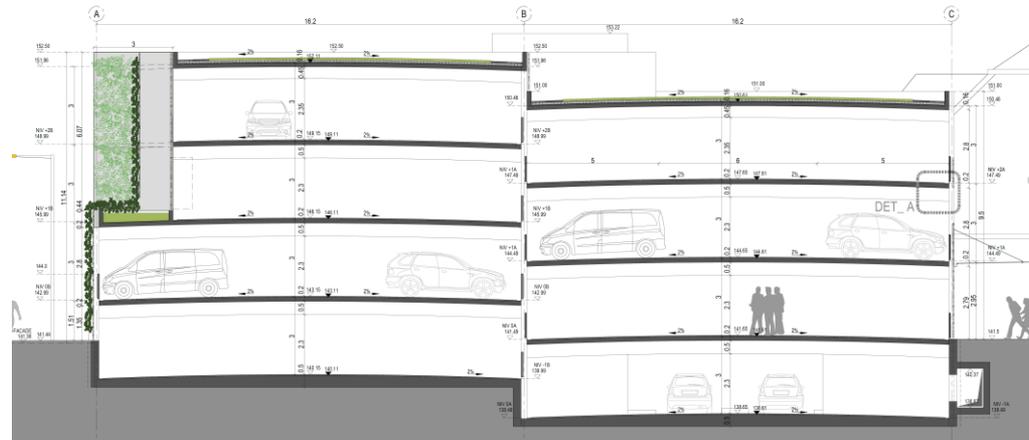
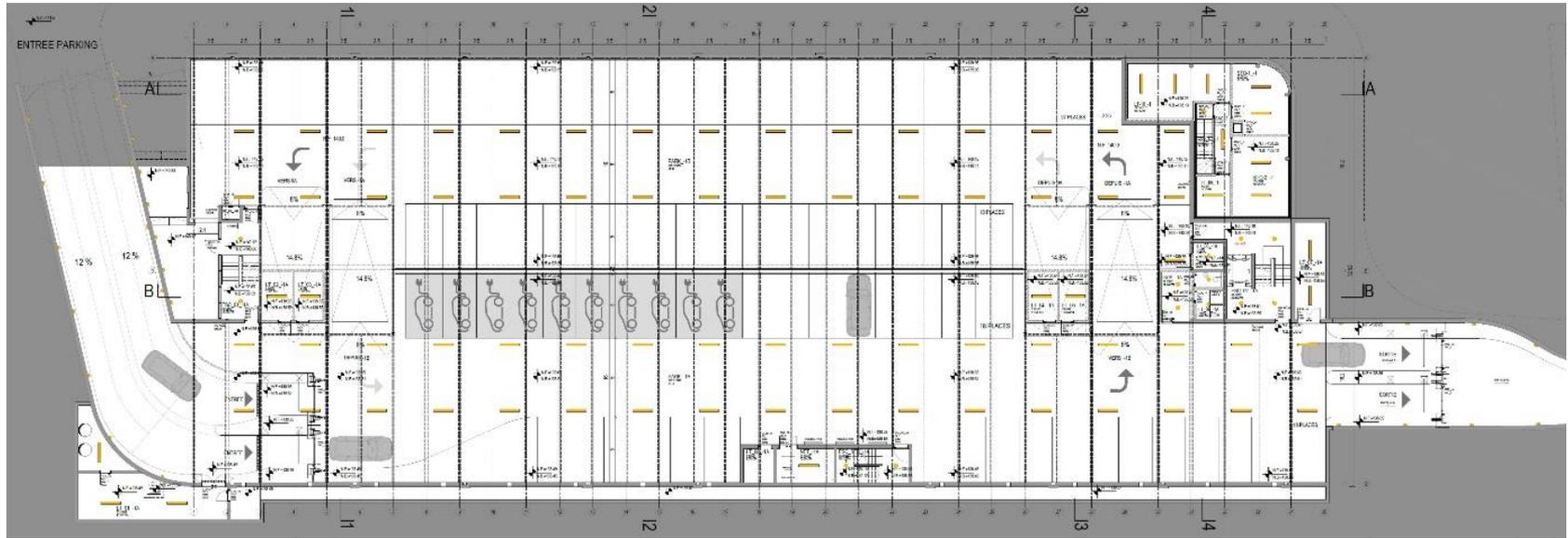
- Total de 370 emplacements
- 10 emplacements avec bornes pour véhicules électriques
- 10 emplacements car sharing
- 100 emplacements sécurisés pour vélos
- Construction en demi-niveau
- Toiture verte
- Panneaux photovoltaïques
- 2 commerces





Explications techniques

P&R



Explications techniques

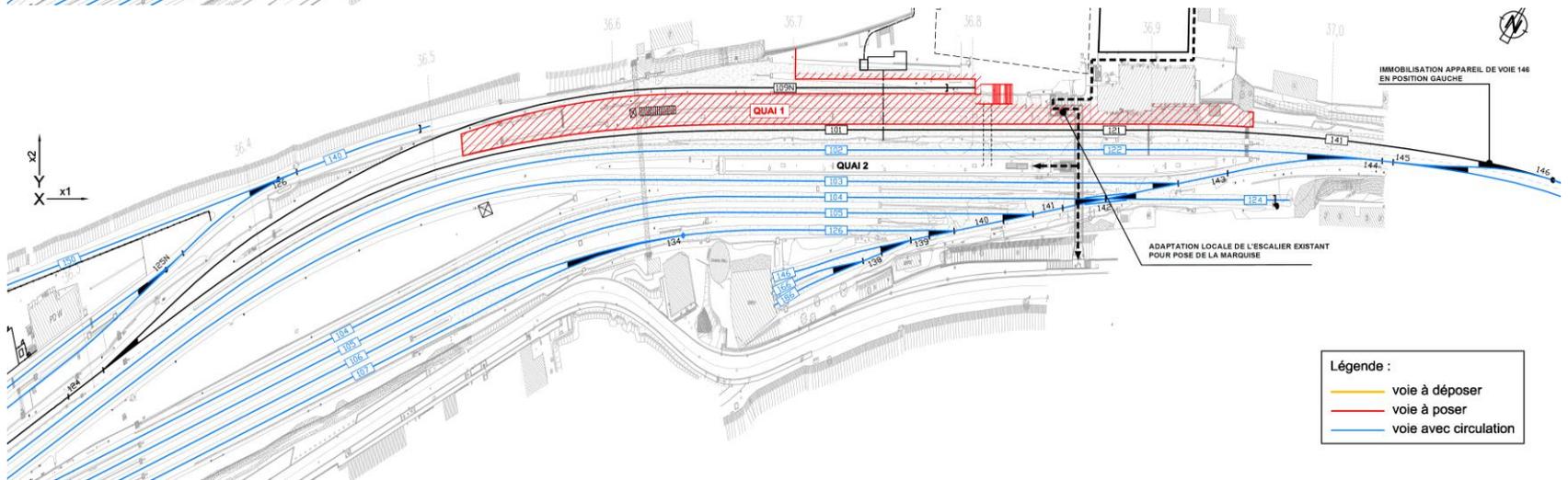
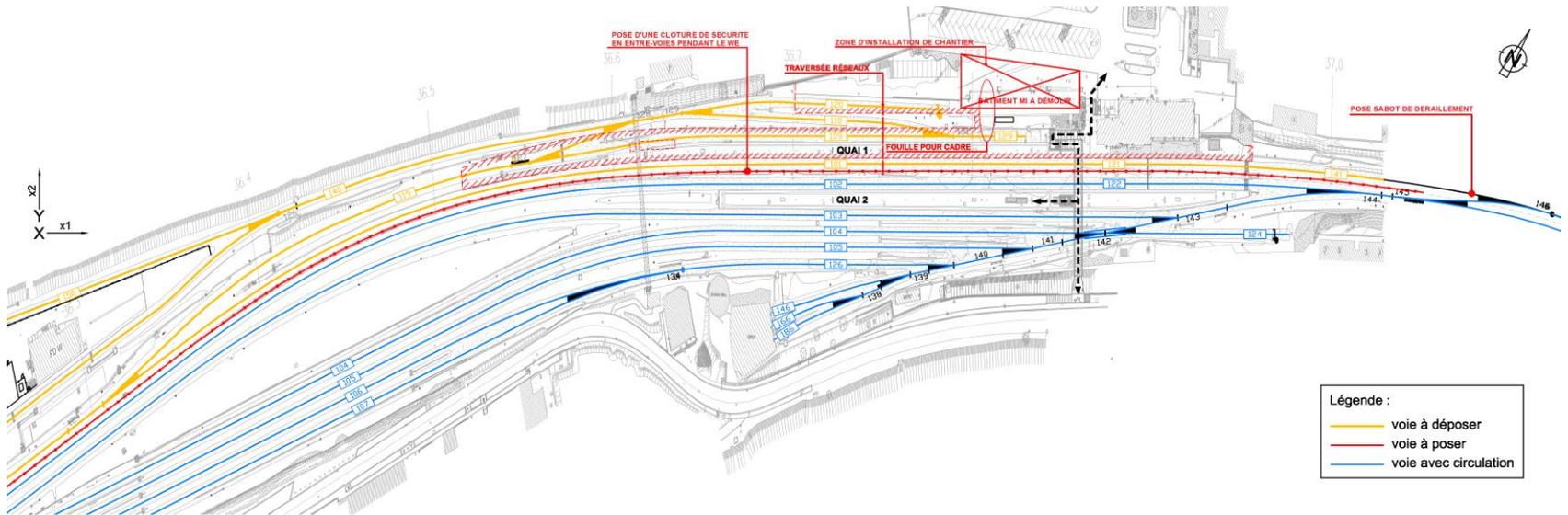
P&R



Organisation du chantier

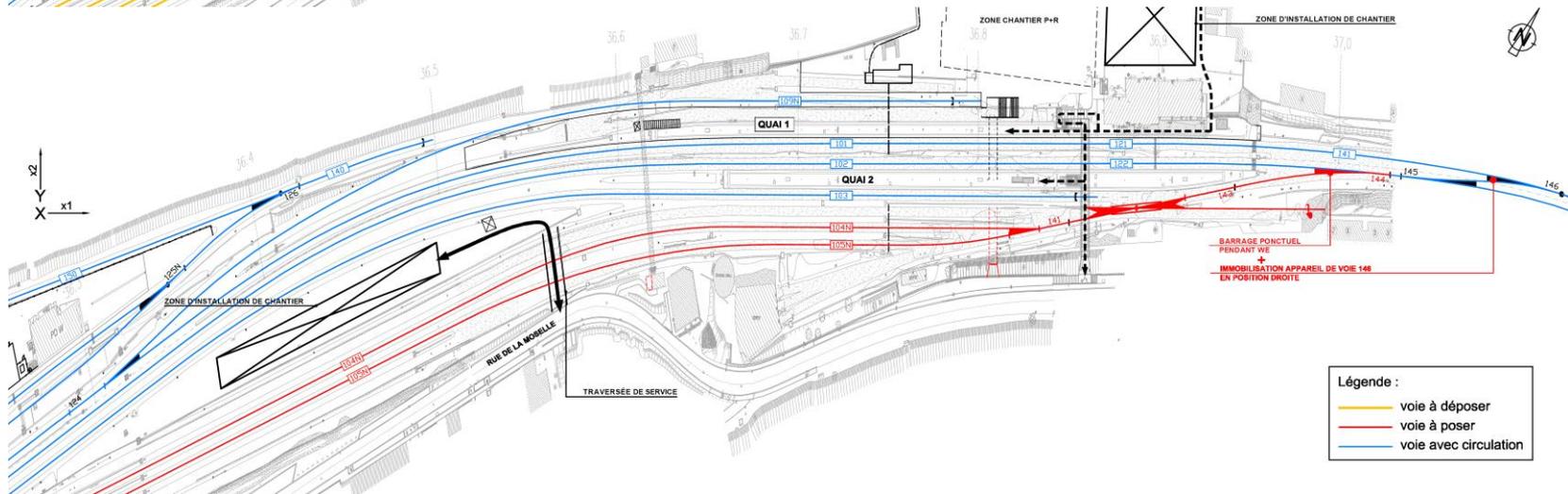
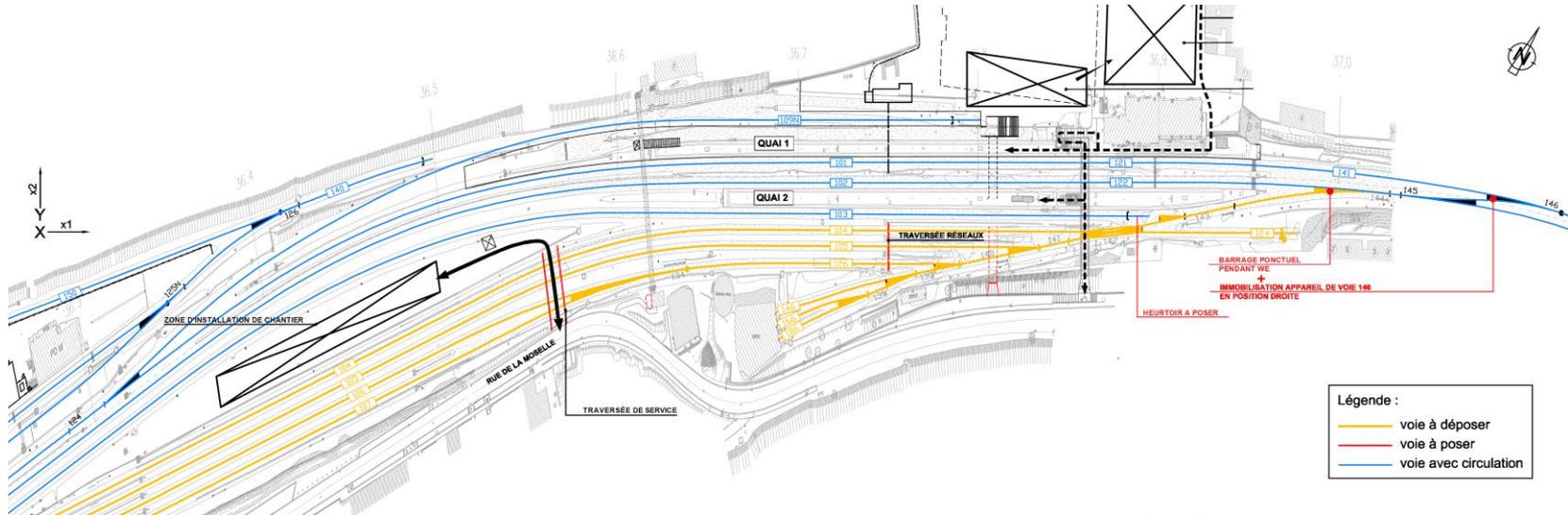
Organisation du chantier

Phasage des travaux en Gare de Wasserbillig



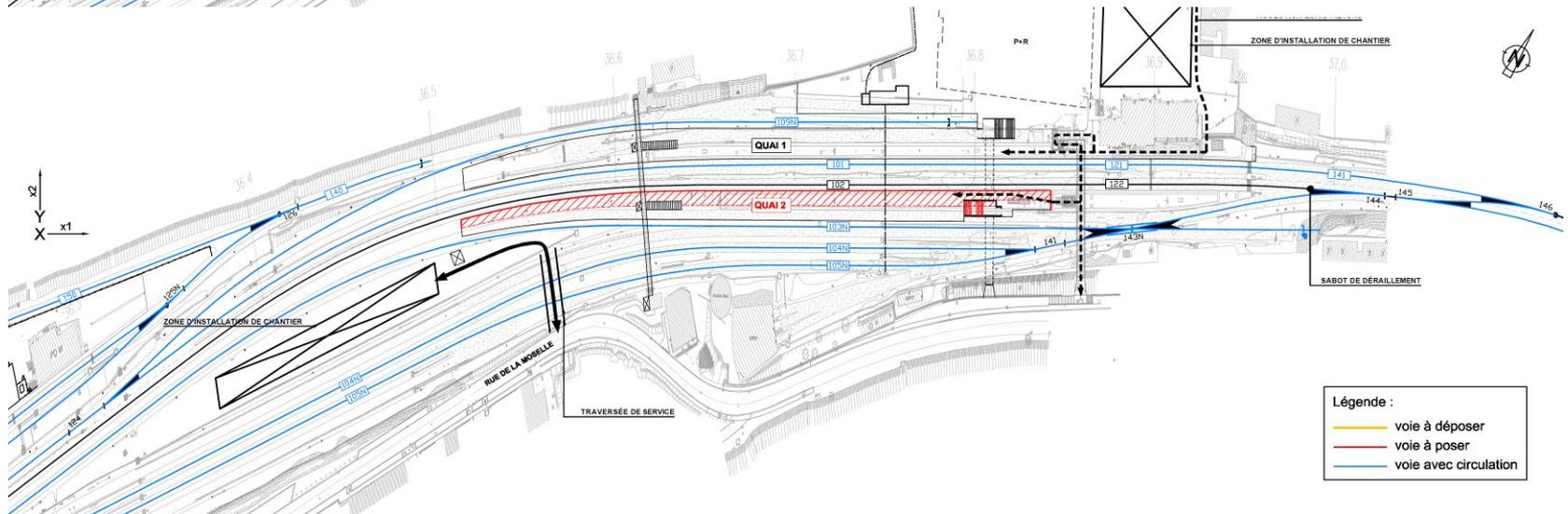
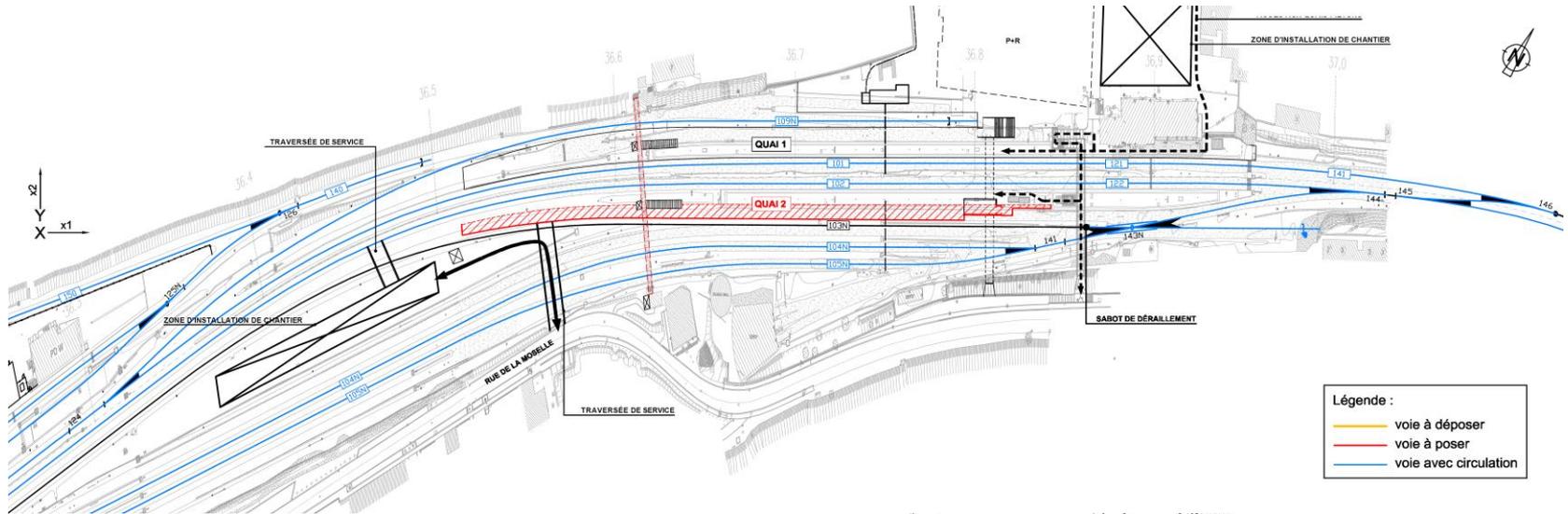
Organisation du chantier

Phasage des travaux en Gare de Wasserbillig



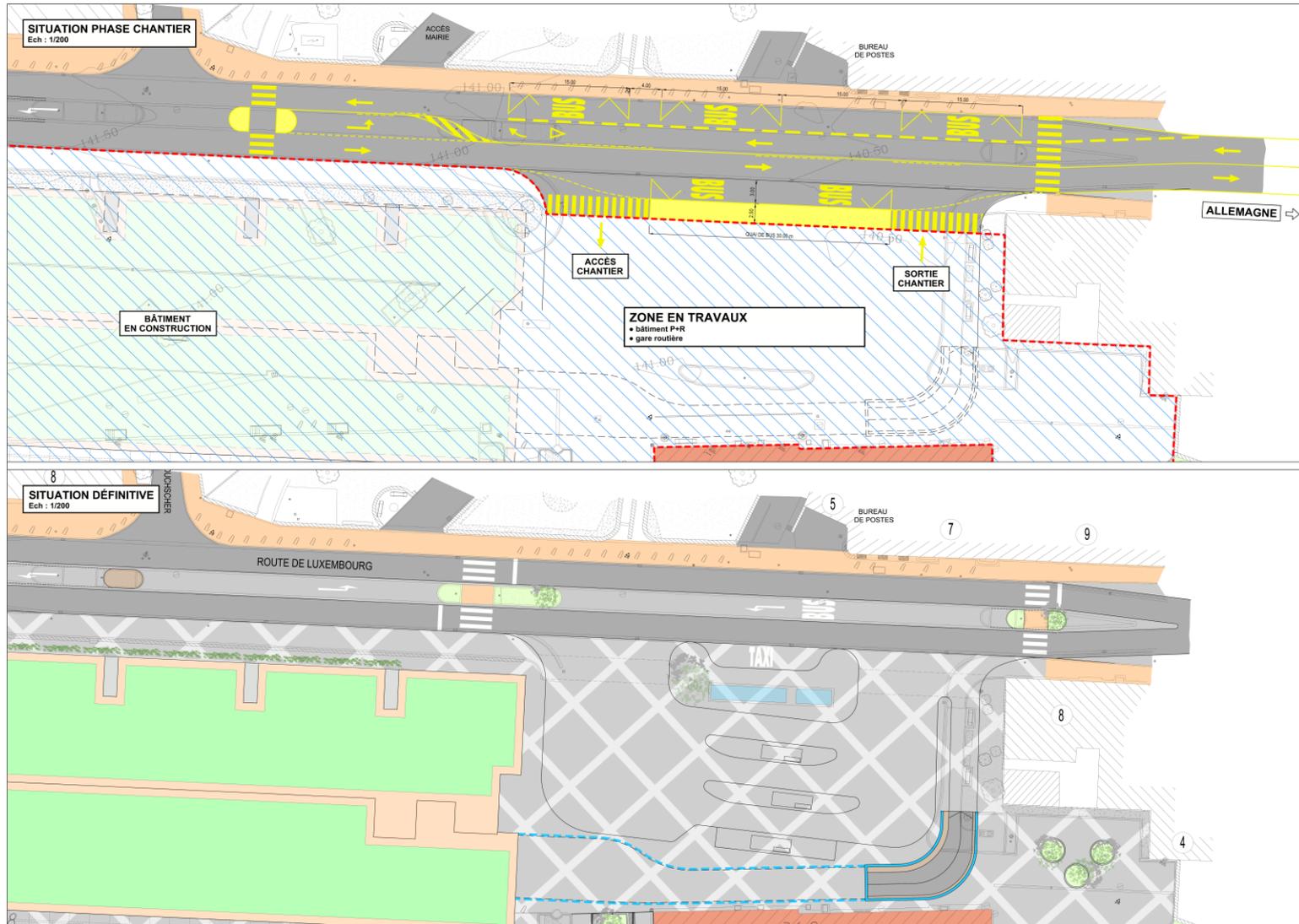
Organisation du chantier

Phasage des travaux en Gare de Wasserbillig



Organisation du chantier

Construction du P&R et de la gare routière



Planning

- Début des travaux : décembre 2019

Mises en services successives

- Quai 1/Bord Nord/Bord Sud : mars 2021
- Accès et voies de garage du port de Mertert : octobre 2022
- Quai 2/Bord Sud : juin 2023
- Gare routière : juin 2023
- P+R : juillet 2023
- Quai 2/Bord Nord : mai 2024
- Passage souterrain piétons : mai 2024

Budget

Les coûts du projet se chiffrent à 105.000.000 € dont 14.300.000 € sont alloués à la construction du P&R.

Pos.	Libellé	Montant <u>hTVA</u>
A	Architecture	8 700 000 €
B	Génie Civil	27 300 000 €
C	Equipements ferroviaires	34 400 000 €
D	Génie technique	8 200 000 €
E	Encadrement CFL	6 600 000 €
SOUS - TOTAL		85 200 000 €
F	Etudes (15% des positions A à D)	12 000 000 €
G	Divers et imprévus	7 800 000 €
TOTAL <u>hTVA</u>		105 000 000 €

Questions/Réponses

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

www.cfl.lu



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des bâtiments publics

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES

ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

CONSTRUCTION D'UNE MAISON DE SOINS A BASCHARAGE

Présentation à la Commission du développement durable
de la Chambre des Députés

12 Juillet 2018

LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme de construction de la maison de soins pour maximum 201 pensionnaires ainsi qu'un personnel encadrant de 250 personnes au total inclut les éléments suivants:

Chambres et séjours pour pensionnaires

- **201 chambres individuelles** comprenant un vestibule et une salle de bain(dont 1 chambre pour vacances)
- **14 séjours** , dont 2 au rez-de-chaussée et 4 par étage (3 niveaux)
- **7 salles à manger**, dont 1 au rez-de-chaussée et 2 par étage (3 niveaux)
- locaux sanitaires

Restauration et salle polyvalente

- cuisine de production
- restaurant, 60 personnes
- salle polyvalente, 40 personnes
- 4 cuisines de distribution
- locaux de stockage chaises roulantes
- séjour hall d'entrée

Commerces

- bar cafétéria
- épicerie avec stockage au sous-sol
- coiffeur

Administration

- réception principale
- bureau chargé de direction
- bureau secrétariat parloir
- bureau d'administration
- bureau d'assistance de soins
- bureau économie domestique
- bureau parloir
- local d'archives
- local copieur
- local informatique
- salle de réunion et conférence
- séjour personnel
- local kitchenette
- sanitaires personnel

Ergothérapie et Kinésithérapie

- local médecin
- local kinésithérapie
- local ergothérapie

Bloc fonctionnel

- 4 infirmeries
- 4 locaux préparation médicaments
- 4 bains thérapeutiques
- 4 salles Multifonctionnelles
- 4 salles de réunion
- 4 bureaux de soins, 2 personnes
- 4 locaux de stockage pour matériel incontinence
- 4 locaux ménage
- 4 dépôt linge propre
- 4 stock chariots
- 7 locaux travaux sales
- sanitaires personnel

Personnel soignant, vestiaires

- séjour personnel au rez-de-chaussée
- 5 vestiaires dames
- vestiaire hommes
- sanitaires et douches

Divers

- salle de recueil
- locaux de stockage (chariots, lève-personnes, lits, linge, etc.)
- locaux techniques
- locaux pour archives
- atelier technique et de jardinage
- bureau technicien
- séjour firmes externes avec stockage (en sous-sol)

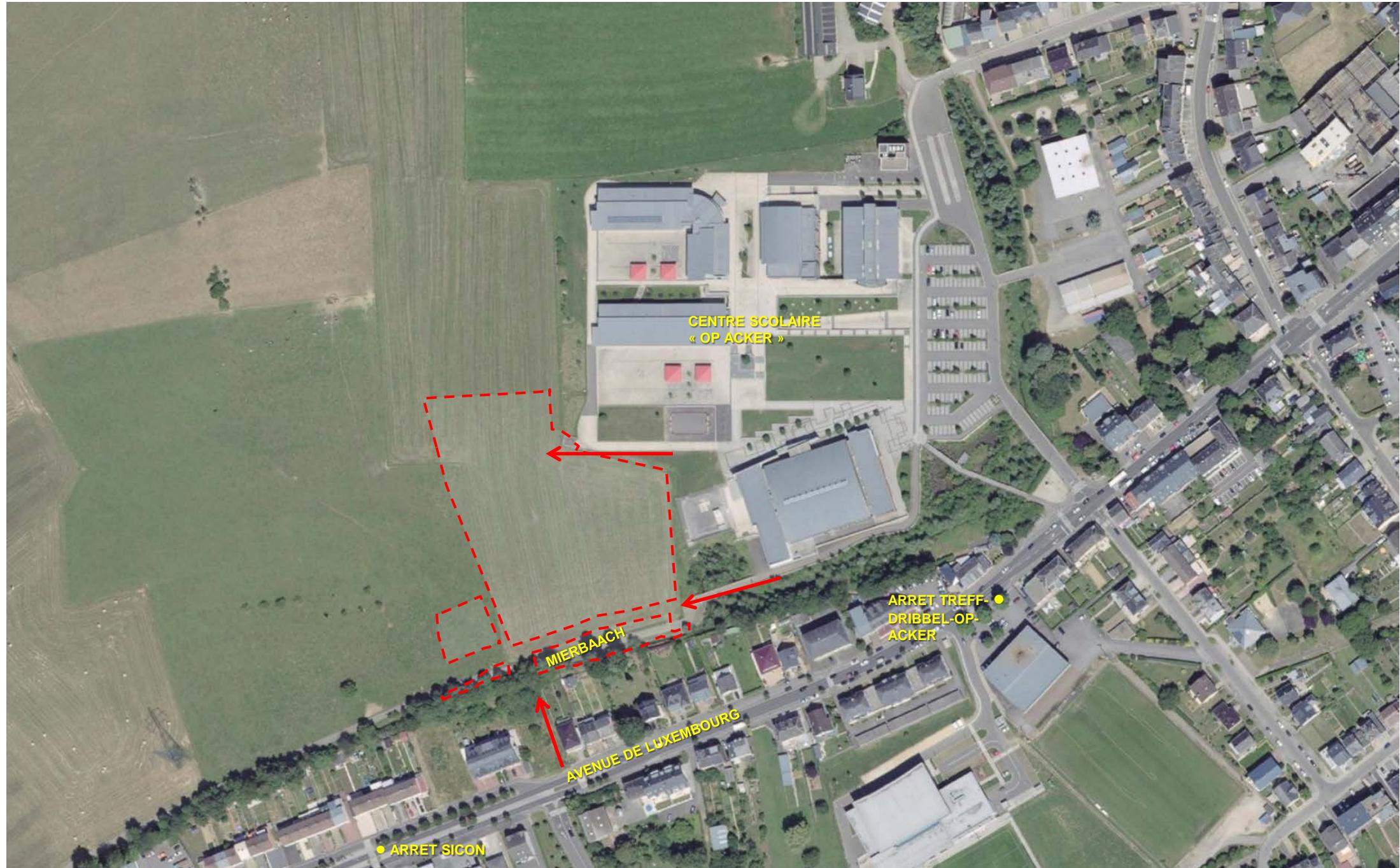
Aménagements extérieurs

- préau couvert
- 2 cours intérieures végétalisées pour se promener
- balcons / loggias et terrasses extérieurs
- aire de jeux pour enfants
- espaces verts avec 2 bassins de rétention
- zone de livraison avec une rampe vers le sous-sol
- emplacements de stationnement pour environ 71 voitures (personnel et visiteurs)
- environ 28 stationnements pour vélos

SITUATION – TERRAIN D'IMPLANTATION



ACCESSIBILITE



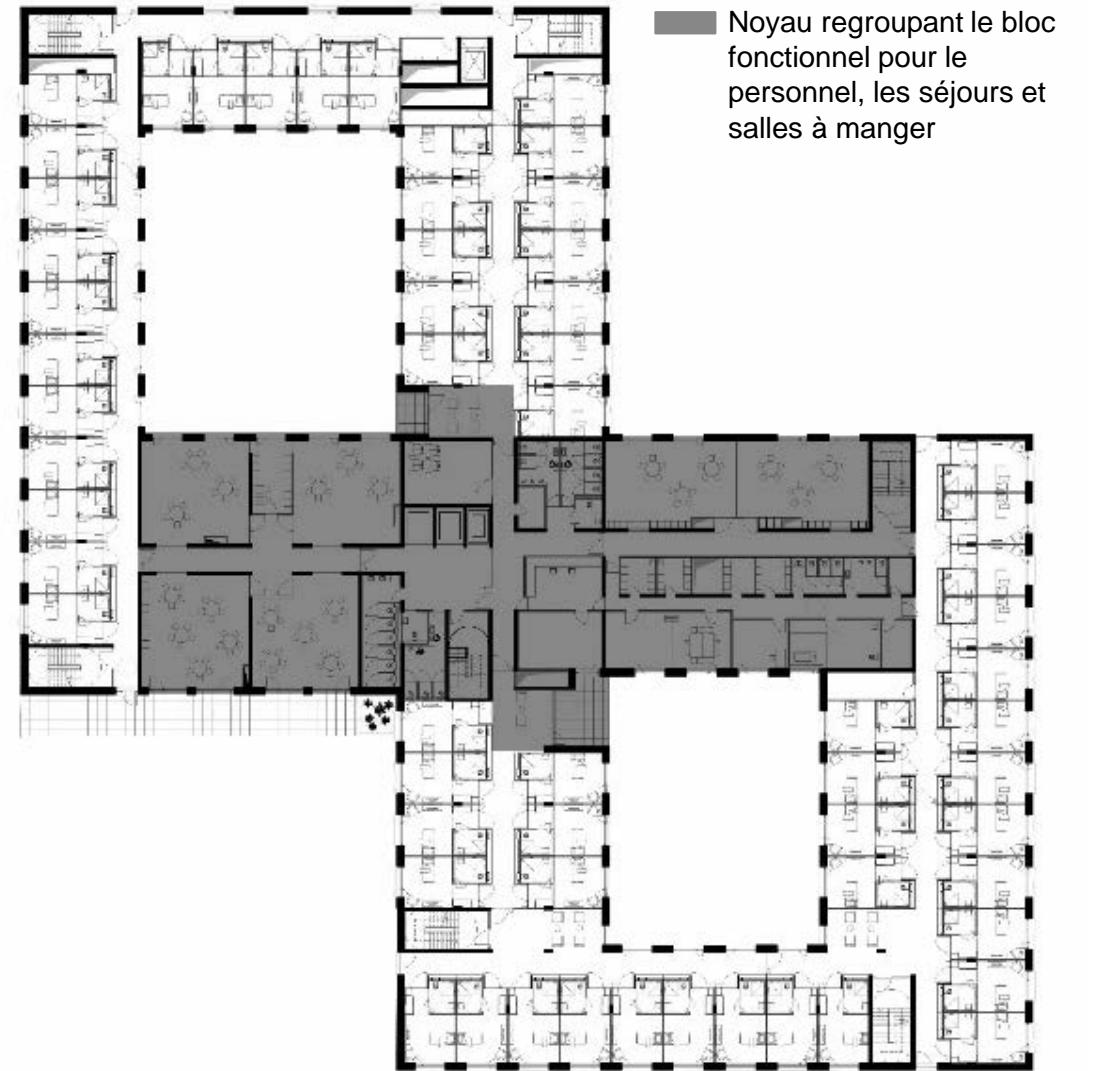
CONCEPT URBANISTIQUE ET ARCHITECTURAL



CONCEPT FONCTIONNEL

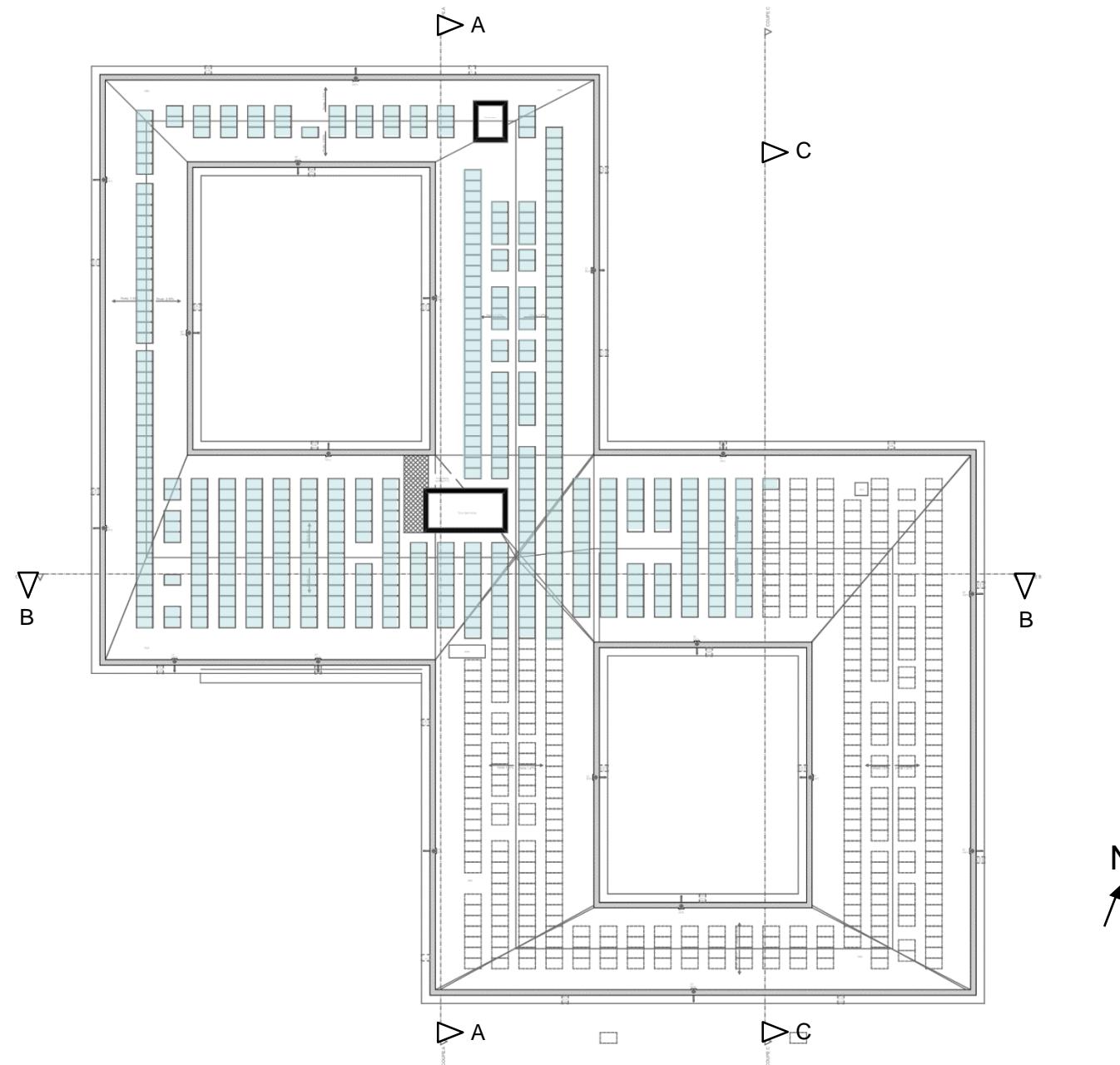


PLAN REZ DE CHAUSÉE



PLAN ETAGES 1-3

LE CONCEPT ENERGETIQUE ET DEVELOPPEMENT DURABLE



PLAN TOITURE



PERSPECTIVE EXTERIEURE – VUE SUR ENTREE PRINCIPALE

PLANS

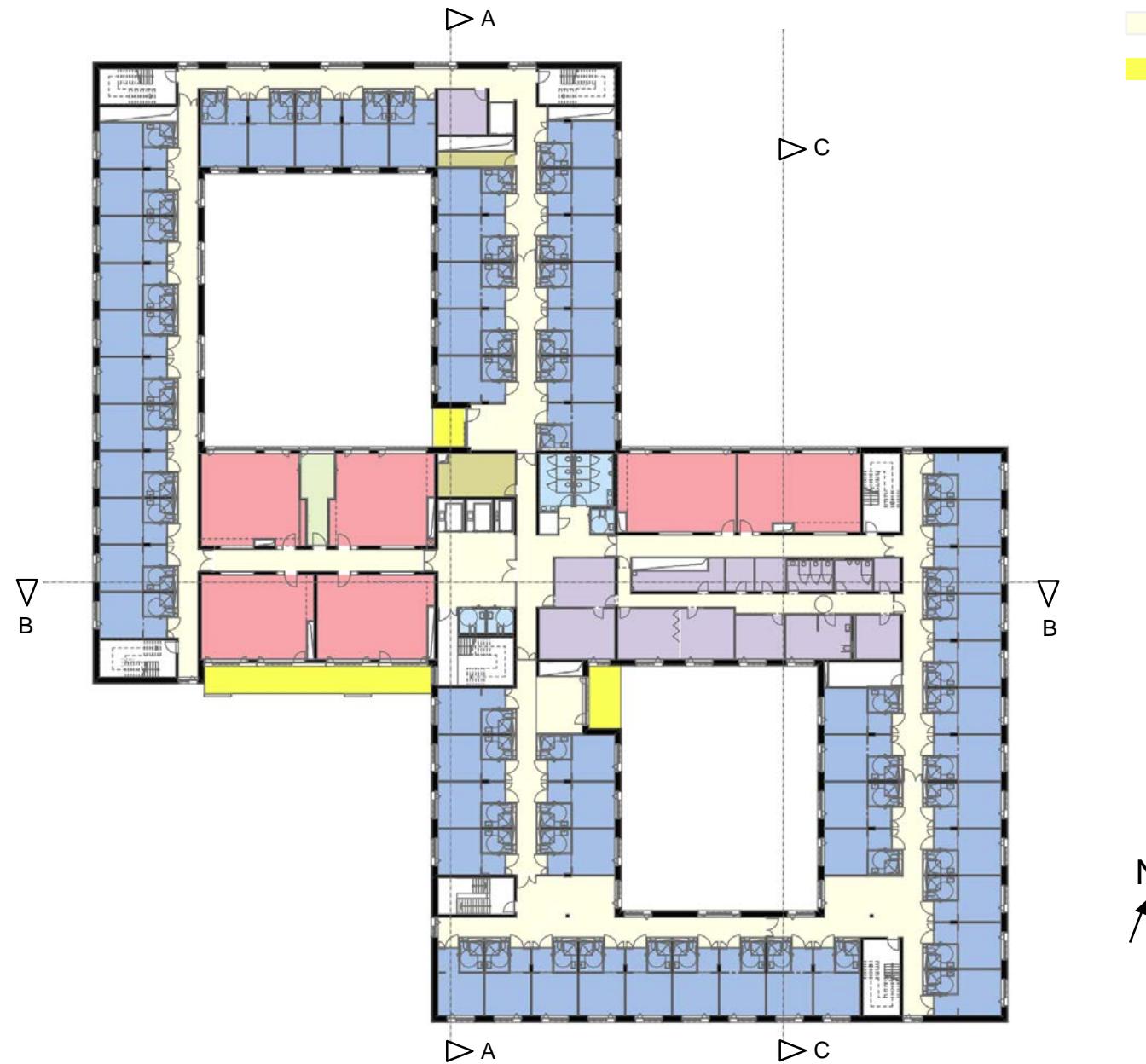




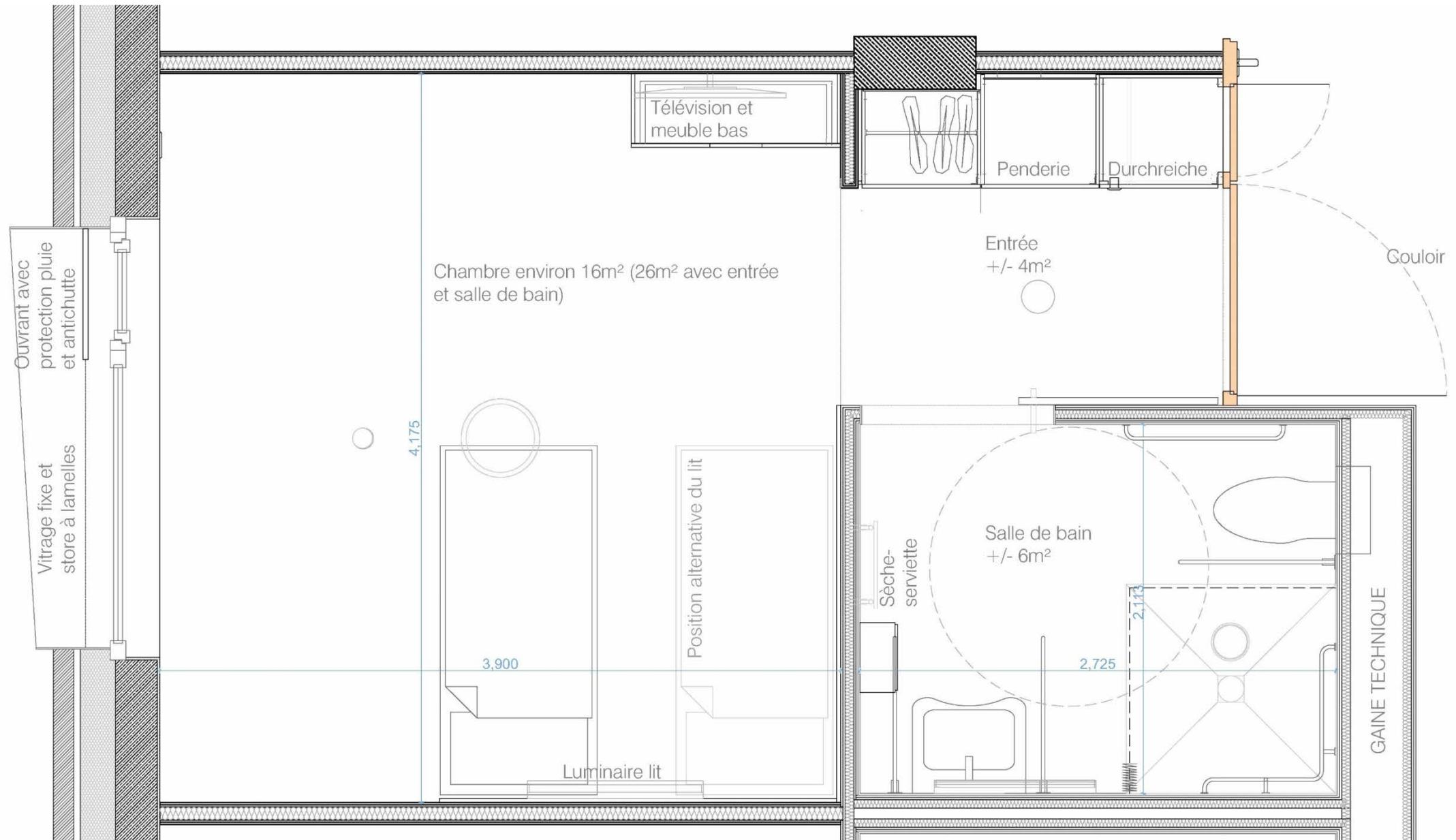
- Chambres
- Administration
- Cuisine de production
- Cuisine de distribution
- Vestiaires
- Dépôts matériel/ stockage
- Bloc fonctionnel
- Locaux médecin, ergothérapie, kinésithérapie
- Bar cafétéria, épicerie, salle de recueil, hall d'entrée, coiffeur
- Sanitaires
- Séjours, salles à manger pensionnaires
- Restaurant avec salle polyvalente
- Circulation
- Terrasses couvertes

PLAN REZ-DE-CHAUSSÉE

- Chambres
- Cuisine de distribution
- Dépôts matériel/ stockage
- Bloc fonctionnel
- Sanitaires
- Séjours, salles à manger pensionnaires
- Circulation
- Terrasses couvertes



PLAN ETAGES 1 - 3



PLAN CHAMBRE TYPE

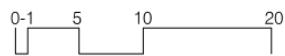




FACADE NORD



FACADE SUD



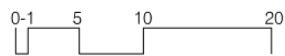
FAÇADES NORD ET SUD



FACADE EST



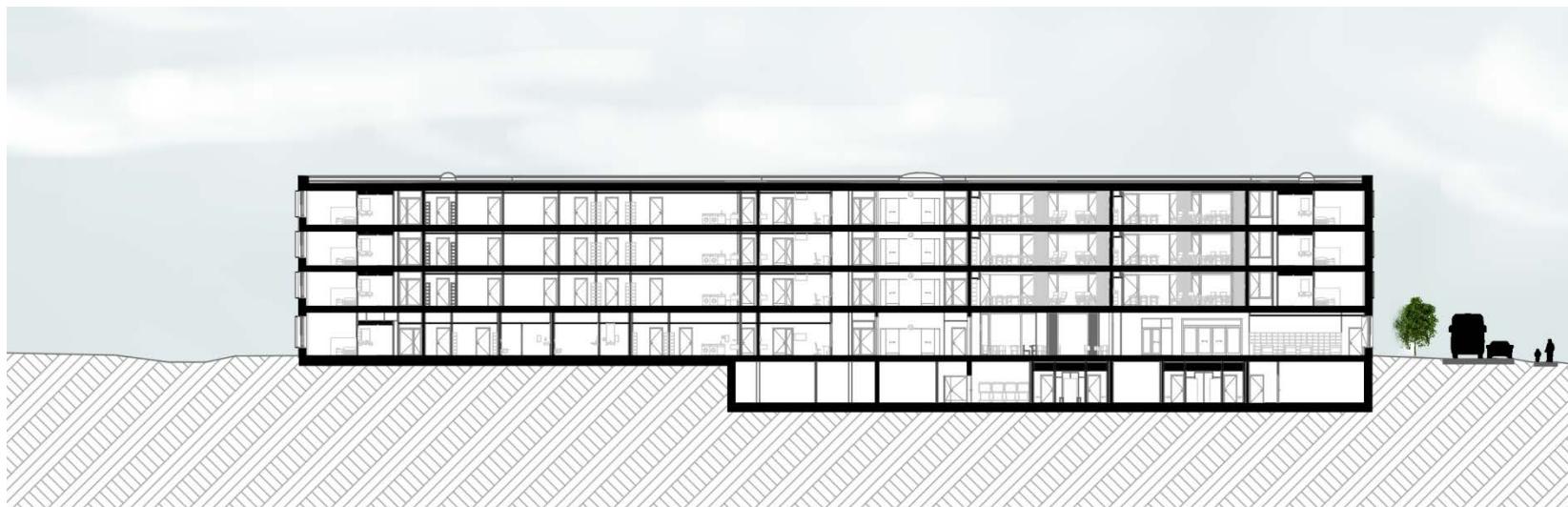
FACADE OUEST



FAÇADES EST ET OUEST



COUPE AA



COUPE BB



COUPE CC

COUPES AA, BB, ET CC

7. SURFACES ET VOLUMES

Surfaces

La surface brute totale du projet s'élève à environ **19'150 m²**.

Volumes

Le volume brut total du projet s'élève à environ **67'250 m³**.

Alentours

La surface totale du terrain s'élève à environ **14'400 m²**.

La surface totale des alentours à aménager s'élève à environ **10'160 m²**.

Cette surface comprend l'aménagement complet des alentours, à savoir les espaces verts et les plantations, les surfaces carrossables, les deux cours intérieures et terrasses extérieures ainsi que le parking écologique.

La surface totale prévue pour la renaturation du cours d'eau « Mierbaach » s'élève à environ **2'800 m²**.

7. DEVIS ESTIMATIF ET COUTS DE CONSOMMATIONS

(INDICE 779.82 / OCTOBRE 2017)

COUT DE LA CONSTRUCTION	37'429'622
Gros œuvre clos et fermé	15'774'803
Technique, y compris énergies renouvelables	11'937'469
Parachèvement	9'717'350
COUT COMPLEMENTAIRE	7'016'638
Travaux préparatoires	74'265
Aménagement extérieur	2'074'309
Equipement mobilier et spécial	4'493'768
Œuvre d'art (1% du coût de construction)	374'296
Frais divers (3%)	1'333'388
RESERVE POUR IMPREVUS (5%)	2'222'313
HONORAIRES	6'666'939
COUT TOTAL HTVA	54'668'900
TVA 17%	9'293'713
COUT TOTAL TTC	63'962'613
COUT TOTAL TTC ARRONDI	64'000'000

Conformément à l'article 79 sub. A.1 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat:

Comme la maintenance du bâtiment sera prise en charge par l'établissement public « Centres, Foyers et Services pour personnes âgées » créé par la loi du 23 décembre 1998 et modifié par l'article 48 de la loi du 15 décembre 2017 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2018, le présent projet de construction n'engendrera pas de frais de consommation et d'entretien annuels pour l'Etat.



PERSPECTIVE EXTERIEURE – VUE SUR ENTREE PRINCIPALE



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 04 juillet 2018

Ordre du jour :

1. 7272 Projet de loi relatif au réaménagement des bâtiments existants et à l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
2. 7284 Projet de loi relatif à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank

M. Guy Staus, M. Romain Spaus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des Ponts & Chaussées
M. Robert Biel, de l'Administration des Ponts & Chaussées

Mme Anne Negretti, M. Oliver Hames, de l'Administration des Bâtiments publics

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Tess Burton, M. Georges Engel, M. Marc Lies, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 7272 Projet de loi relatif au réaménagement des bâtiments existants et à l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne M. Henri Kox comme rapporteur du projet de loi.

Présentation du projet de loi

Le programme relatif au réaménagement et l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch concerne vingt-sept bâtiments existants et sept nouveaux bâtiments.

L'organisation des travaux afférents est répartie en trois phases distinctes permettant ainsi d'assurer le fonctionnement de l'Armée pendant toute la durée du chantier.

Les représentants de l'Administration des Bâtiments publics procèdent à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°1 au présent procès-verbal*). Il y a également lieu de se référer aux explications fournies dans le document parlementaire n°7272, pages 9 à 38 et 40 à 56 (schémas et plans).

Echange de vues

- Un représentant du groupe politique déi gréng s'interroge sur la faisabilité d'intégrer des installations photovoltaïques dans le concept énergétique (*démarche systématique incluant l'élaboration de variantes qui vise à limiter les besoins en énergie d'une construction et de ses installations et à minimiser le recours aux énergies non renouvelables. Il repose sur l'élaboration d'un concept architectural et technique cohérent en fonction du besoin des utilisateurs, des opportunités et des contraintes que présente l'environnement du projet*) visant l'ensemble des bâtiments constituant le Centre militaire du Herrenberg.

La construction d'une chaufferie comprenant une chaudière à copeaux de bois et le stock afférent, ayant une puissance de 1.000 kW et destinée à constituer la principale source de production de chaleur pour le chauffage des locaux et l'eau chaude sanitaire, constitue un premier pas devant permettre, à terme,

de fonctionner en toute autonomie en ayant recours à des énergies renouvelables.

Bien que l'investissement de 1% du budget en énergies renouvelables est réalisé par cette chaufferie, l'orateur prône la mise en place d'une installation photovoltaïque sur les toitures des bâtiments existants et des nouveaux bâtiments du Centre militaire. Cette façon de procéder permettrait d'être conforme avec la future réglementation devant rendre obligatoire la préparation des toitures afin qu'elles puissent être équipées d'installations photovoltaïques.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique que le potentiel en termes d'installations photovoltaïques a été étudié, que tous les bâtiments sont conçus de manière à pouvoir accueillir une installation photovoltaïque sans importants travaux de transformation et que notamment le nouveau hall de stationnement est « préparé » en vue d'une installation photovoltaïque future, complémentaire à celle en cours de réalisation sur le hall de stationnement existant. Actuellement, la capacité du réseau d'électricité de la Ville de Diekirch ne permet pas de réaliser des installations au-delà de ce qui est projeté.

Le représentant du groupe politique déi gréng insiste qu'il convient d'englober également les vingt-sept bâtiments existants avec le futur texte de loi (en cours d'élaboration) devant introduire le concept de l'autoconsommation individuelle, ainsi que celui de l'autoconsommation collective au sein d'une communauté énergétique ; il ne sera dès lors plus nécessaire de devoir passer par un réseau. Les travaux et modifications en vue d'une connexion à un tel réseau ne seraient de la sorte plus nécessaires.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics informe les membres de la commission que des réflexions en ce sens sont menées, ensemble avec l'Armée luxembourgeoise, tout comme il est prévu qu'elle sera équipée de véhicules électriques.

- Un représentant du groupe politique CSV estime que le site du Herrenberg, en ce qu'il peut être considéré comme une petite localité à part, est quasiment prédestiné, de par sa configuration voire sa situation géographique, à accueillir des installations photovoltaïques devant permettre d'assurer une production et une consommation en toute autonomie.

L'orateur demande à ce que ledit volet soit étudié dans le contexte du projet sous examen.

- Un représentant du groupe politique DP appuie cette proposition.

Il se demande également si les mesures prévues au niveau de l'enveloppe sécuritaire permettent de prendre en considération toutes les menaces actuellement connues, y compris sur le plan de l'espace aérien au-dessus du site (notamment à l'égard des drones).

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique que les aménagements prévus visent la clôture sur toute sa longueur (2,4 km) et la surveillance de l'ensemble du site militaire (détecteurs de mouvements et installation d'un système de vidéosurveillance) qui est conforme aux normes exigées par l'OTAN.

- Un autre représentant de l'Administration des Bâtiments publics donne à considérer que la prise en compte des considérations relatives à l'installation photovoltaïque et le concept de la production et de la consommation autonome dans le projet de loi sous rubrique impliquent de devoir amender le projet de loi et de le soumettre pour avis complémentaire au Conseil d'État.

Cette étape procédurale aura une incidence sur le plan de l'échéancier propre à l'instruction parlementaire du projet de loi sous examen, à savoir que ledit projet de loi ne pourrait plus être soumis au vote de la Chambre des Députés réunie en séance plénière avant la fin du mois de juillet et il en résultera inévitablement un retard substantiel du projet de construction.

- Un membre du groupe politique DP s'interroge sur l'opportunité d'une présentation du projet de loi sous rubrique aux membres de la Commission de la Force publique.

Madame la Présidente ne s'y opposerait pas si tel était le souhait des membres de la commission.

Elle donne à considérer, à titre d'exemple, que les projets de loi autorisant la construction de bâtiments pour les besoins des établissements scolaires à l'appui ne sont en principe non plus présentés aux membres de la Commission de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, respectivement à la Commission de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, des Médias, des Communications et de l'Espace.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique que des représentants de l'Armée luxembourgeoise ont été étroitement associés aux travaux d'élaboration du projet de loi sous examen.

2. 7284 Projet de loi relatif à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

Présentation du projet de loi

La réalisation du contournement routier de la localité de Bascharage vise à satisfaire à deux objectifs, à savoir :

- la réduction de la pollution de l'air, notamment le long de la route N5 (avenue de Luxembourg, traversant la localité de Bascharage), la valeur limite de dioxyde d'azote (NO₂) étant nettement dépassée au centre de Bascharage, et
- le délestage du centre de Bascharage du trafic important de voitures et de poids lourds.

Les valeurs de dioxyde d'azote (NO₂) ont été établies dans le cadre d'une expertise menée par l'Administration de l'Environnement.

Le contournement routier est une route à deux voies de circulation opposées en section courante d'une longueur d'environ 4.200 mètres, comporte 6 ouvrages principaux en section courante et différents bassins de rétention. Des mesures compensatoires sont prévues. La N5 (traversée de Bascharage) sera réaménagée dans le cadre d'un apaisement du trafic et sera reclassée une fois le contournement routier de Bascharage mis en service.

Les représentants de l'Administration des ponts et chaussées procèdent à une présentation détaillée des travaux prévues à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°2 au présent procès-verbal*). Il y a également lieu de se référer aux explications fournies dans le document parlementaire 7284, pages 6 à 24 et 28 à 41 (plans).

Echange de vues

- Un représentant du groupe politique DP s'enquiert sur l'état des négociations en vue de l'acquisition des +/-25% des terrains privés nécessaires en vue de la réalisation du contournement routier de Bascharage.

Il aimerait disposer de plus amples informations quant à l'échéancier des travaux nécessaires.

Il ne cache pas qu'il est d'avis que ledit contournement routier devrait être complété par celui de la commune de Dippach.

L'orateur s'interroge encore sur les raisons ayant amené à l'élaboration de 4 variantes parmi lesquelles le Gouvernement en conseil (réunion du 29 juillet 2016) a retenu la variante 2.

Il aimerait en outre savoir pourquoi le nouvel itinéraire de la piste cyclable PC 38 devra franchir à deux reprises la ligne ferroviaire.

Finalement, il s'interroge sur le contournement routier de la localité de Dippach ainsi que sur l'échéancier des différentes étapes requises.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que le plan d'emprise détaillé n'est établi qu'une fois que le projet de loi aura été voté par la Chambre des Députés réunie en séance plénière déclarant les travaux visés d'utilité publique (article 4 du texte de loi future) et suite à l'établissement de l'avant-projet détaillé.

Les différentes variantes élaborées et proposées ont été configurées en fonction des différentes zones protégées existantes et dans l'intérêt d'une préservation, pour autant que possible, des ressources naturelles.

Cela vaudra certainement également pour un futur projet de loi relatif au contournement routier de la commune de Dippach.

L'itinéraire et l'aménagement proposés de la piste cyclable PC 38 s'expliquent par la présence de la zone LU0001027 « Sanem-Groussebësch/Schouweiler-Bitchenheck » (Natura 2000) qui est directement adjacente à la ligne ferroviaire Pétange-Luxembourg.

En ce qui concerne l'échéancier prévisible des travaux requis en vue de la réalisation du contournement routier de Bascharage, on pourrait prévoir +/- 4 ans une fois que l'ensemble des terrains requis aura été acquis et que les derniers détails techniques (dont notamment avec les CFL) auront été validés.

Au sujet de la durée et de l'étalement dans le temps des planifications et de l'écoulement des différentes étapes procédurales requises une fois que la décision politique de principe aura été prise en vue de la réalisation d'un projet de construction d'un contournement routier, le représentant de l'Administration des ponts et chaussées évoque l'exemple du projet du contournement routier de Bascharage où le premier avant-projet sommaire a été élaboré en 2012/2013.

- Un représentant du groupe politique LSAP aimerait féliciter le Gouvernement d'avoir déposé le projet de loi sous examen.

Il rappelle que, dans le cadre de la consultation publique il y a deux ans, trois variantes ont été présentées, dont la variante 2 selon deux déclinaisons, à savoir un tracé inférieur du contournement routier en passage et un tracé supérieur du contournement routier. La variante retenue est celle avec le tracé supérieur du contournement routier. Il donne à considérer que les surfaces adjacentes à la gare de Bascharage-Sanem connaissent une surélévation par rapport aux habitations situées en aval et faisant partie de la localité de Bascharage.

Dans la variante 2, telle que retenue, le tracé du contournement routier de Bascharage est en mode de passage supérieur et la construction d'un écran acoustique absorbant/antibruit est prévu. L'orateur aimerait connaître l'implantation précise dudit écran acoustique absorbant. Par la même occasion, il aimerait savoir pourquoi la variante 2 avec le tracé inférieur du contournement routier n'a pas été retenue.

Il pose encore la question de savoir s'il est prévu de supprimer l'accès de la N5 à la zone d'activité économique ZAE Robert Steichen et à la zone d'activité et commerciale « Op Zaemer » une fois que l'accès aux dites zones à hauteur du lieu-dit « Héierchen », réalisé en parallèle avec la réalisation du contournement routier, sera mis en service.

Il s'interroge sur les raisons ayant amené les auteurs du projet de loi à prévoir, au niveau du raccordement du contournement routier de Bascharage à la N5 (traversée de Bascharage) en venant de Luxembourg, un carrefour et non pas un rond-point.

L'orateur s'interroge encore s'il existe une étude d'impact du trafic prévisionnel au niveau du rond-point « Biff » une fois que le contournement de Bascharage sera mis en service.

Il demande des explications sur la localisation du passage à faune et du passage pour mobilité douce et passage faune/agricole.

En ce qui concerne les mesures compensatoires, l'orateur estime qu'il serait indiqué de procéder aussitôt à la mise en œuvre.

Les représentants de l'Administration des ponts et chaussées donnent les explications suivantes :

- La variante 2 avec le tracé en passage inférieur du contournement routier aurait représenté un impact considérable entraînant un concept quant aux mesures compensatoires d'une ampleur inédite et n'a donc pas été retenue.

L'orateur explique que la variante retenue est optimisée par l'abaissement du profil en long et le déplacement du CR101 à proximité de la gare, ainsi que par le déplacement de la voie ferrée vers le site WSA.

- L'aménagement d'un carrefour (mode « T ») avec des feux de circulation routière - comportant un système de transport intelligent (favoriser la circulation des bus) - est considérée, avec l'expérience obtenue (notamment au niveau du contournement routier de Junglinster), comme étant le mieux adapté.
- L'accès de la N5 à la zone d'activité économique ZAE Robert Steichen et à la zone d'activité et commerciale « Op Zaemer » sera maintenu avec installation de feux de signalisation routière, de sorte que les deux zones disposeront à terme de deux accès.
- Le giratoire dénommé « Biff », de même que le contournement de Pétange, feront l'objet d'une série d'analyses de trafic exécutées dans le cadre d'une étude de trafic régionale relative à la restructuration du réseau routier. Il est prévu de procéder à des aménagements en fonction de ces analyses.
- Le concept des mesures de compensation nécessite encore d'être défini dans ses détails en étroite concertation avec d'autres administrations (dont notamment l'Administration de la nature et des forêts, l'administration communale) compétentes en le domaine.
- La localisation du passage à faune et du passage pour mobilité douce et passage faune/agricole s'explique par la présence de couloirs préexistants. De même, il ne convient pas de limiter ces passages au seul gibier.
- L'impact en termes de détérioration et de destruction, découlant de la variante 2 (passage inférieur), du tracé du contournement routier, s'est avéré trop important. Ledit impact est moindre dans le cadre de la variante 2 (passage supérieur) où il est prévu de modifier, tant au niveau du plan que du profil, le tracé du CR 110 (route Bascharage-Sanem), de construire un écran acoustique absorbant, sur une longueur de 800 mètres, au niveau de la gare de Bascharage-Sanem. De même, le rapprochement du tracé du contournement routier autant que faire se peut de la ligne ferroviaire permet d'amoindrir l'impact sur le plan écologique.
- Un représentant du groupe politique DP estime, à titre personnel, qu'il existe d'autres localités où les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) atteignent également presque la valeur limite.

L'orateur souligne l'impact certain et non négligeable que représente la construction du contournement routier de Bascharage au niveau des ressources naturelles. Il estime, sans remettre en cause la nécessité du contournement routier de Bascharage, que le tracé retenu ne peut être considéré, vu sous cet angle, comme étant le plus approprié.

- Un représentant du groupe politique déi gréng renvoie, au sujet des mesures compensatoires, au projet de loi n°7048 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et modifiant 1° la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ; 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 portant création de l'Administration de la nature et des forêts ; 3° la loi modifiée du 3 août 2005 concernant le partenariat entre les syndicats de communes et l'État et la restructuration de la démarche scientifique en matière de protection de la nature et des ressources naturelles (*le texte de la loi future n'a pas encore été publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg*), dont plus particulièrement au système numérique d'évaluation de la valeur écologique tel que réformé.

Le système numérique attribue à chaque biotope, habitat ou autre utilisation du sol une valeur numérique par unité de surface, en fonction notamment de la rareté et des possibilités de restauration de différentes étapes d'occupation du sol.

3. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 8 mai 2018

Le Conseil d'État fait observer que « *le texte sous revue est superfétatoire et peut être supprimé.* ».

À titre d'observation d'ordre légistique, le Conseil d'État fait observer que le libellé de l'article *4quinquies-1*, dernier alinéa, tel qu'amendé doit, comme il s'agit d'une disposition transitoire, faire « *l'objet d'un article distinct ou être inséré dans un article regroupant d'autres mesures transitoires à la fin du dispositif de l'acte qu'il s'agit de modifier.* ».

Les membres de la commission décident de suivre le Conseil d'État dans son appréciation et de ne pas reprendre le libellé tel qu'amendé en date du 27 mars 2018.

4. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Le Secrétaire-Administrateur,
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement
durable,
Josée Lorsché

Annexes :

1. PL 7272 présentation PowerPoint
2. PL 7284 présentation PowerPoint



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des bâtiments publics

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES
ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

REAMENAGEMENT ET EXTENSION DE LA CASERNE GRAND-DUC JEAN AU HERRENBERG A DIEKIRCH

Présentation à la Commission du développement durable
de la Chambre des Députés

4 JUILLET 2018

PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET

La majeure partie de la caserne militaire a été construite dans les années cinquante et n'a jamais été soumise à des travaux de modernisation d'envergure jusqu'à ce jour alors que l'organisation et les missions de l'Armée ont continuellement évolué.

Adaptation des fonctionnalités par un réaménagement des bâtiments existants et de nouvelles constructions

- Réorganisation des fonctions
- Adaptation aux besoins de l'armée d'aujourd'hui
- Nouvelles constructions pour les fonctions ne pouvant plus être intégrées dans des bâtiments existants
- Phasage des différents travaux garantissant le maintien du fonctionnement de la caserne durant la période des travaux

Assainissement énergétique

- Augmentation du confort et réduction des coûts d'exploitation
- Rénovation des façades et des toitures
- Utilisation des technologies et matériaux durables

Techniques du bâtiment

- Renouvellement des installations techniques

Sécurité et santé au travail

- Mise en conformité par rapport aux normes de sécurité générale et techniques en vigueur

LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme de construction relatif au réaménagement et à l'extension du Centre militaire est réparti sur 27 bâtiments existants et 7 nouveaux bâtiments. Une organisation des travaux en trois phases consécutives permettra à l'Armée d'assurer leur fonctionnement durant toute la durée du chantier.

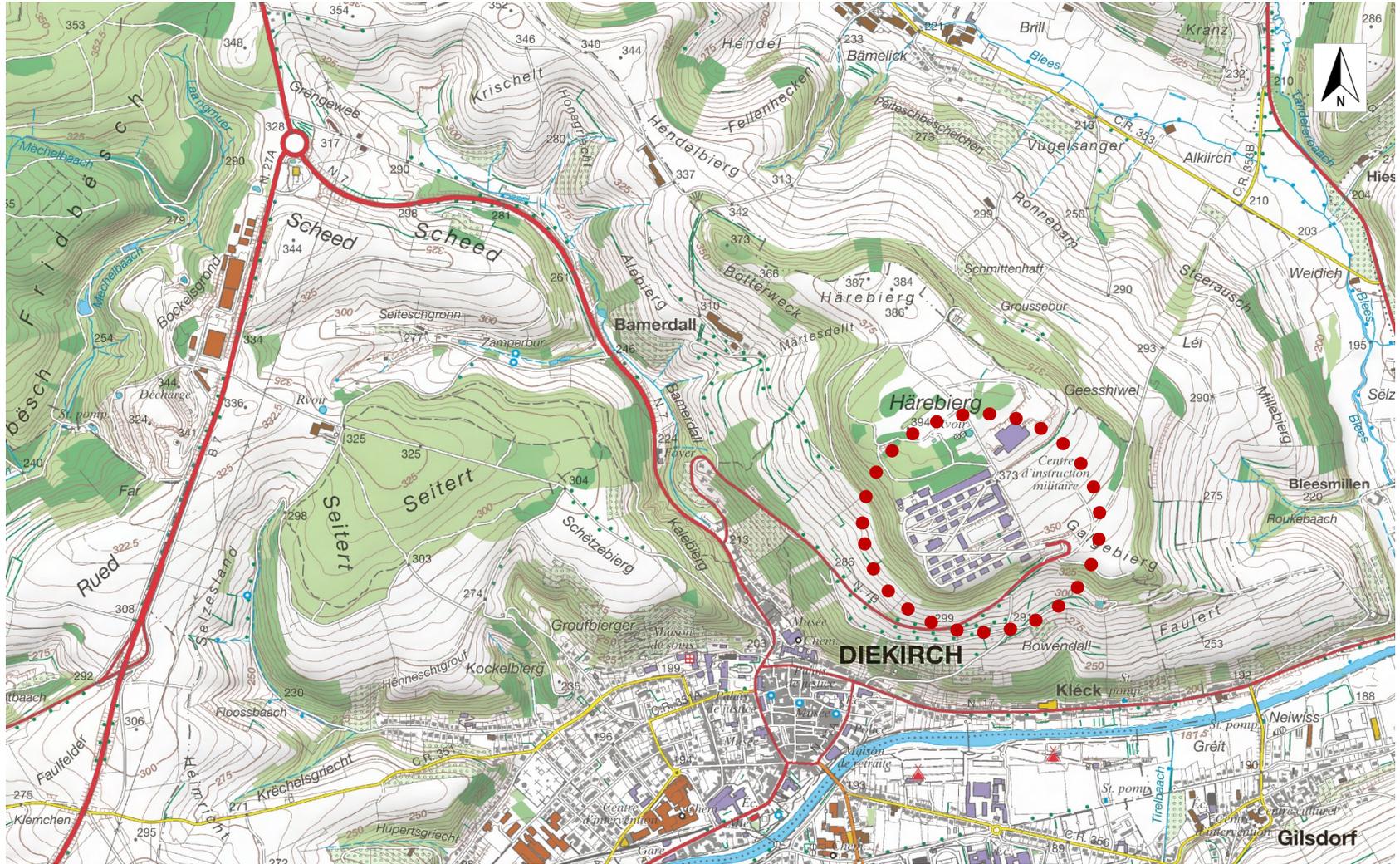
1. Bâtiments existants à réaménager :

- Salle des fêtes et salle tradition
- Administrations des différentes compagnies
- Logements des différentes compagnies
- Pavillons réserve
- Instruction et de simulation
- Corps de garde
- Commandement du Centre militaire
- Ateliers et stockage
- Préau couvert
- Service Santé
- Activités syndicales
- Centrale technique (chaudière et traitement de l'eau potable)
- Station d'essence

2. Nouvelles constructions:

- Poste d'entrée
- Dépôt
- Hangar véhicules militaires avec parkings
- Station de lavage
- Hall des sports
- Cantine et foyers
- Chaufferie à copeaux de bois et stock

SITUATION ET ACCESSIBILITE



LA CASERNE EXISTANTE



LA CASERNE REAMENAGEE



PLAN DE SITUATION



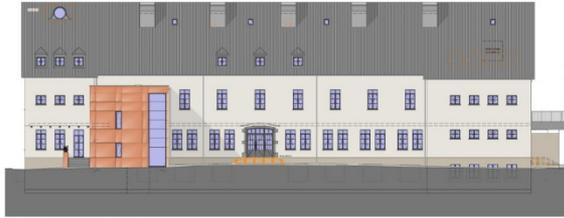
LEGENDE SYMBOLES-ABREVIATIONS	
○	N° de bâtiment
■ (orange)	Bâtiments réalisés en Phase 1
■ (red)	Bâtiments réalisés en Phase 2
■ (purple)	Bâtiments réalisés en Phase 3
■ (hatched)	Démolition
■ (light grey)	Bâtiments de reserve, assainissement de l'enveloppe
■ (dark grey)	Bâtiments déjà réaménagés / en cours de rénovation
P	Emplacements de parking existants (P)
■ (light green)	Aménagement des nouveaux chemins et empl. de parking
■ (green)	Espaces verts
- -	Clôture

LISTE DES BATIMENTS	
1.	SALLE FETES / SALLE TRADITION / SV INFORMATIQUE
2.	ADMINISTRATION COMPAGNIE LRF
3.	LOGEMENT COMPAGNIE LRF
4.	LOGEMENT COMPAGNIE LRF
5.	LOGEMENT COMPAGNIE LRF
6.	ADMINISTRATION COMPAGNIE LRF
7.	LOGEMENT COMPAGNIE HRF
8.	LOGEMENT COMPAGNIE HRF
9.	LOGEMENT INDIVIDUEL
10.	ADMINISTRATION COMPAGNIE INSTRUCTION
11.	LOGEMENT COMPAGNIE INSTRUCTION
12.	LOGEMENT COMPAGNIE INSTRUCTION
13.	ADMINISTRATION COMPAGNIE CAP SPEC / SOUTIEN
14.	RÉSERVE
15.	RÉSERVE
16.	ADMINISTRATION COMPAGNIE Q / SV ET SV SOC
17.	LOGEMENT VESTIAIRES
18.	ADMINISTRATION Q / SV ET SV SOC
19.	RÉSERVE
20.	RÉSERVE
21.	RÉSERVE
22.	LOGEMENT COMPAGNIE Q / SV
23.	LOGEMENT COMPAGNIE Q / SV
24.	SALLES D'INSTRUCTION ET DE SIMULATION
25.	CORPS DE GARDE
26.	PAVILLON COMMANDEMENT DU CENTRE MILITAIRE
27.	ATELIER ET STOCKAGE
28.	ATELIER
29.	PRÉAU COUVERT
30.	SERVICE SANTÉ
31.	ACTIVITÉS SYNDICALES
32.	RÉSERVE
33.	CENTRALE TECHNIQUE
34.	STATION D'ESSENCE
37.	LAVAGE MANUEL
39.	POSTE D'ENTREE
40.	DÉPÔT
41.	SIMULATOR DE TIR (SAT)
42.	ÉCOLE DE POLICE
43.	SIMULATOR DE CONDUITE
45.	HANGAR VÉHICULES OUVERT / FERMÉ
46.	GARAGE AMBULANCE
48.	HALL DE STATIONNEMENT
49.	STATION D'ANCRAGE ANTENNES
50.	HALL LOGISTIQUES
51.	POSTE D'ENTREE HALL LOGISTIQUE
52.	PAVILLON D'EAU HALL LOGISTIQUE
53.	STATION DE LAVAGE
54.	HALL DES SPORTS
55.	CANTINE ET FOYERS
56.	CHAUFFERIE À COPEAUX DE BOIS ET STOCK

LE PROJET ET LE CONCEPT ENERGETIQUE ET DEVELOPPEMENT DURABLE



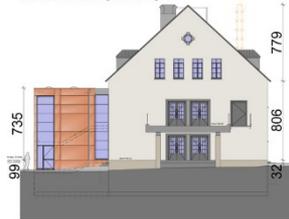
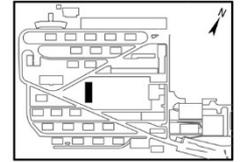
SALLE DES FÊTES / SALLE TRADITION / SERVICE INFORMATIQUE (bâtiment n°01)



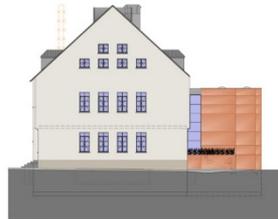
ÉLÉVATION EST



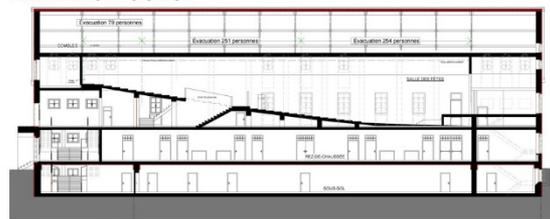
ÉLÉVATION OUEST



ÉLÉVATION NORD



ÉLÉVATION SUD



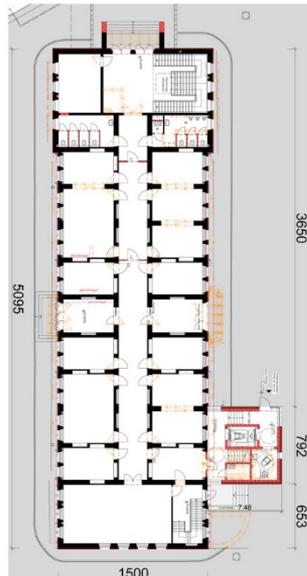
COUPE LONGITUDINALE



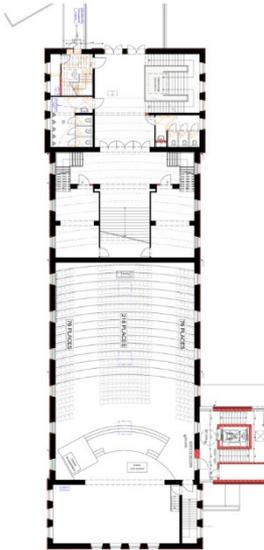
COUPE TRANSVERSALE



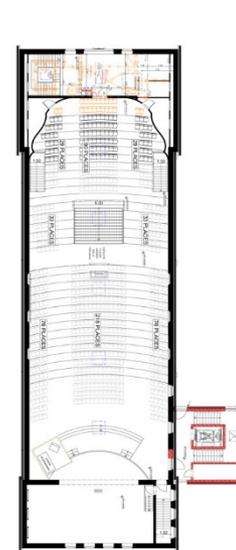
SOUS-SOL



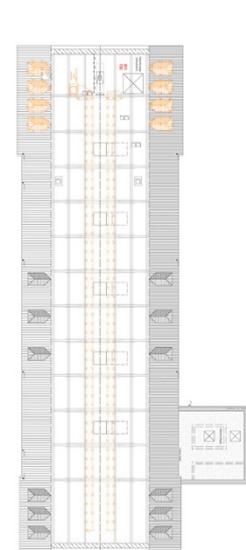
REZ-DE-CHAUSSÉE



ÉTAGE +1

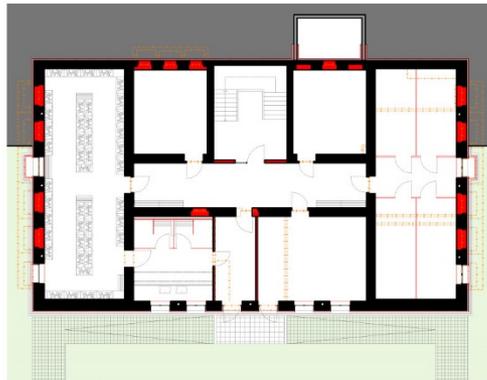


ÉTAGE +2

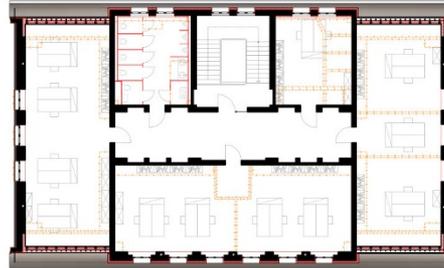


COMBLES

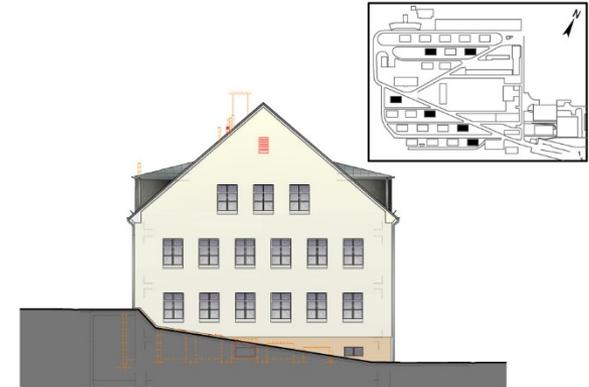
PAVILLON ADMINISTRATIF STANDARD (bâtiment n°02, 06, 10, 13, 16, 18)



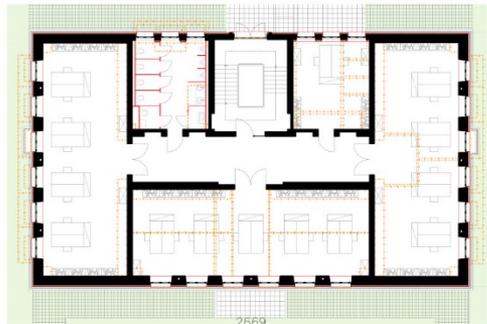
SOUS-SOL



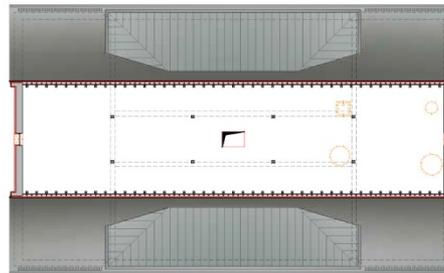
ÉTAGE +2



ÉLEVATION OUEST



RÉZ-DE-CHAUSSÉE



COMBLES



ÉLEVATION NORD



ÉTAGE +1

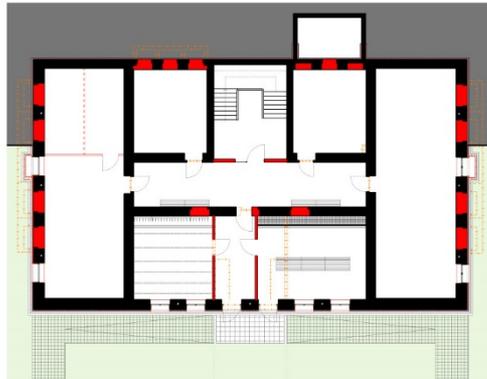


COUPE LONGITUDINALE

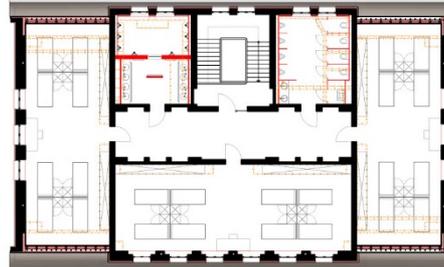


COUPE TRANSVERSALE

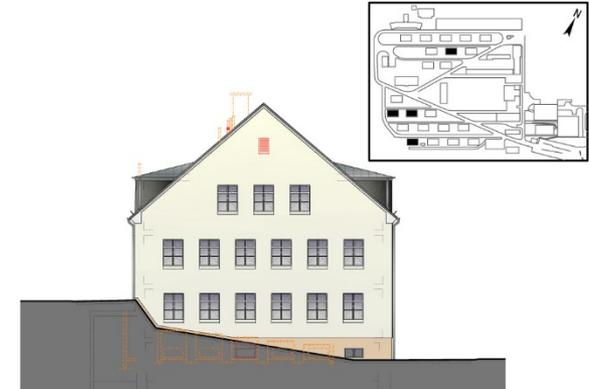
PAVILLON LOGEMENT STANDARD (bâtiment n°05, 11, 12, 17)



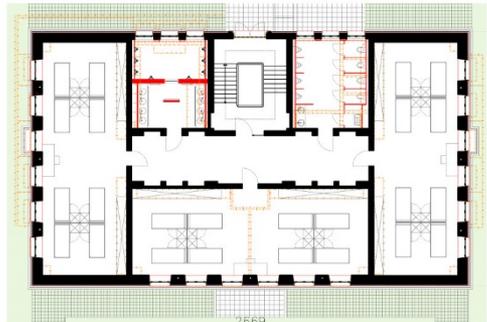
SOUS-SOL



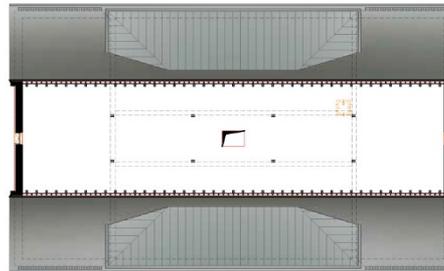
ÉTAGE +2



ÉLÉVATION OUEST



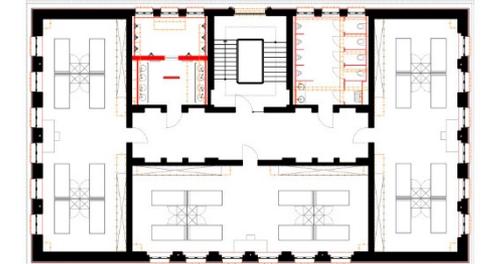
REZ-DE-CHAUSSÉE



COMBLES



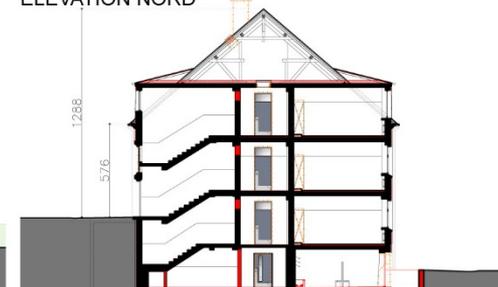
ÉLÉVATION NORD



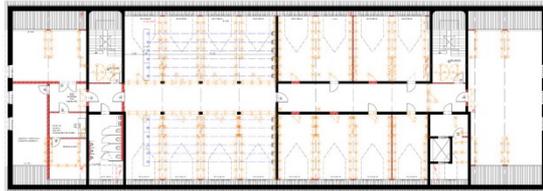
ÉTAGE +1



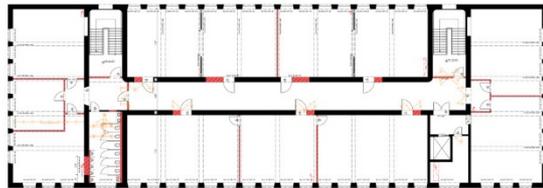
COUPE LONGITUDINALE



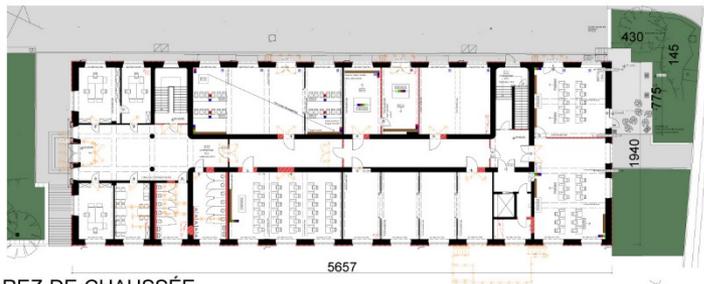
COUPE TRANSVERSALE



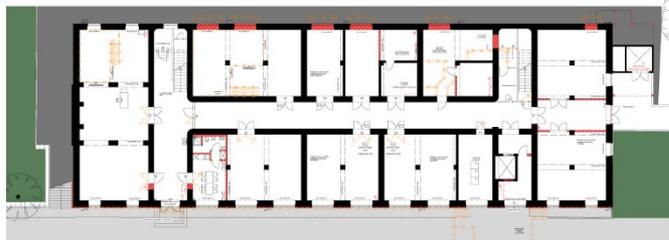
ÉTAGE +2



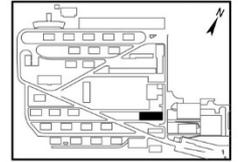
ÉTAGE +1



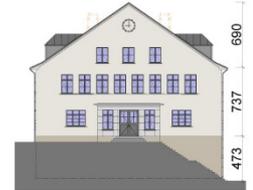
REZ-DE-CHAUSSÉE



SOUS-SOL



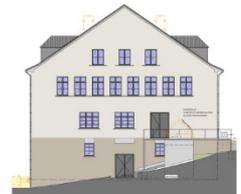
ÉLÉVATION NORD



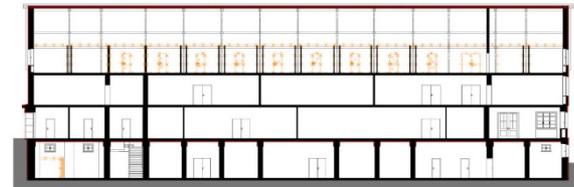
ÉLÉVATION OUEST



ÉLÉVATION SUD



ÉLÉVATION EST



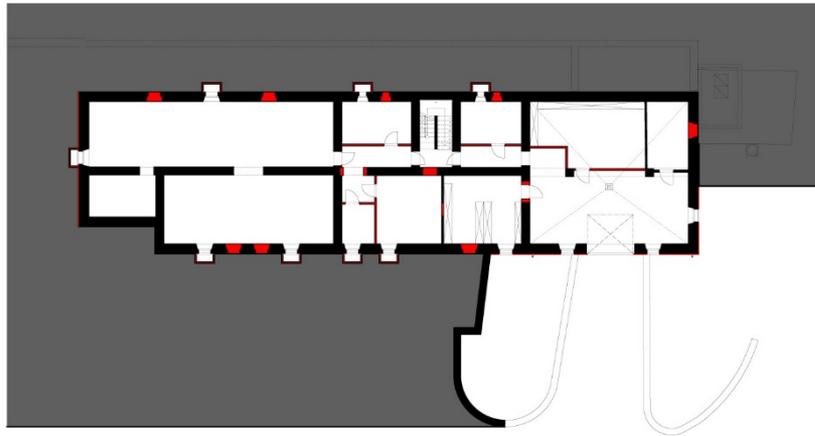
COUPE LONGITUDINALE



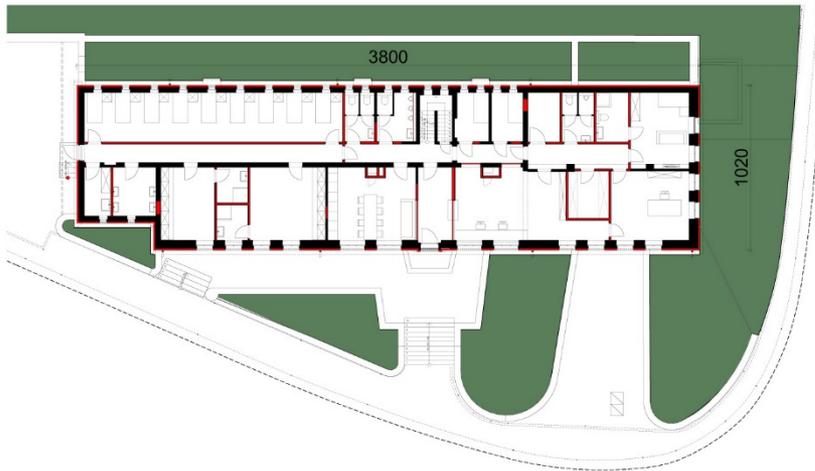
COUPE TRANSVERSALE



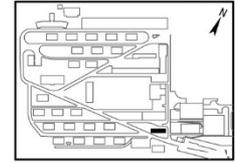
COUPE TRANSVERSALE



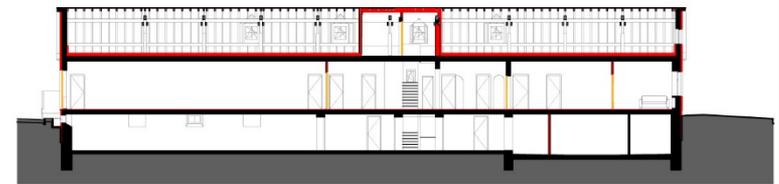
SOUS-SOL



REZ-DE-CHAUSSÉE



COUPE TRANSVERSALE



COUPE LONGITUDINALE

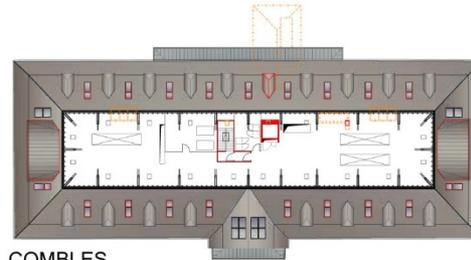


ÉLÉVATION SUD-EST

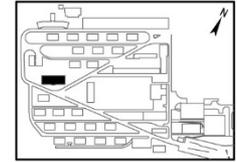
PAVILLON COMMANDEMENT DU CENTRE MILITAIRE (bâtiment n°26)



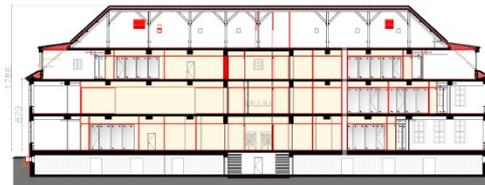
SOUS-SOL



COMBLES



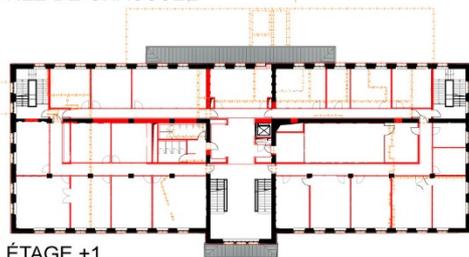
REZ-DE-CHAUSSÉE



COUPE LONGITUDINALE



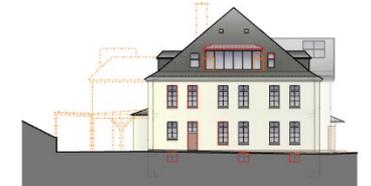
COUPE TRANSVERSALE



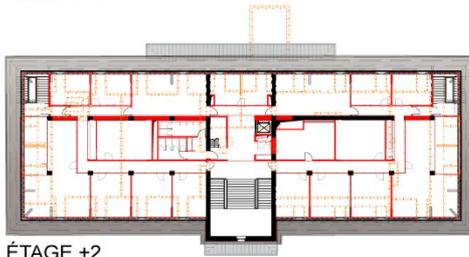
ÉTAGE +1



ÉLEVATION NORD



ÉLEVATION EST



ÉTAGE +2

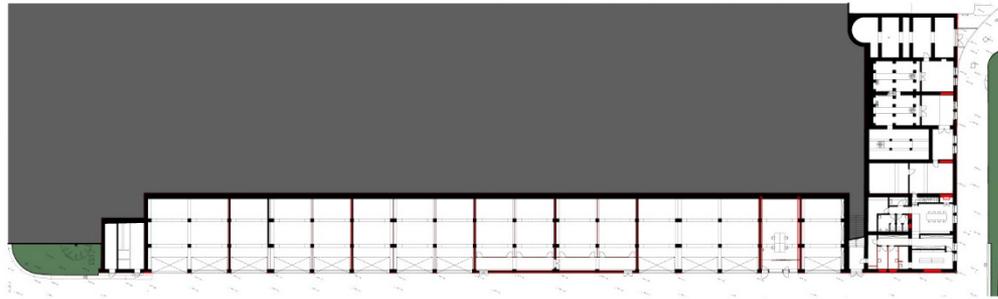


ÉLEVATION SUD

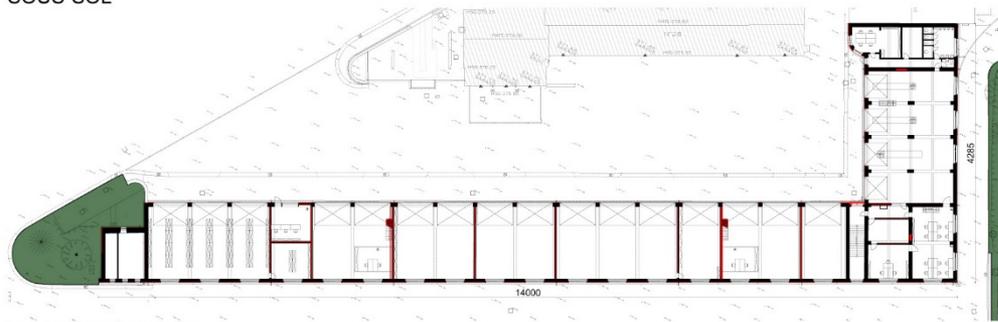


ÉLEVATION EST

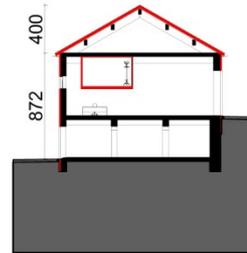
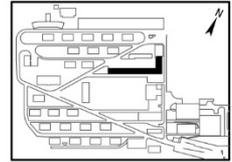
PAVILLON ATELIERS ET STOCKAGE (bâtiment n°27)



SOUS-SOL



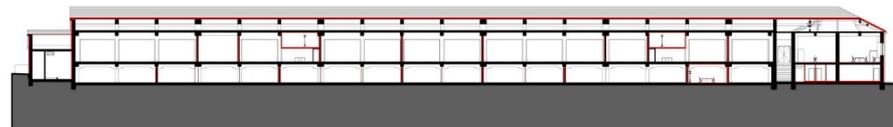
REZ-DE-CHAUSSÉE



COUPE TRANSVERSALE



ÉLÉVATION SUD-EST

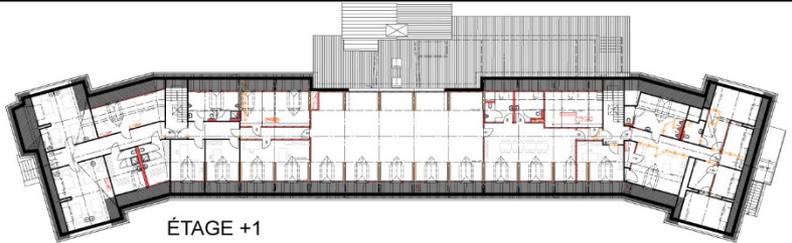


COUPE LONGITUDINALE

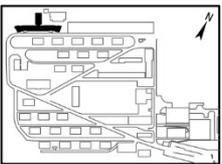


COUPE LONGITUDINALE

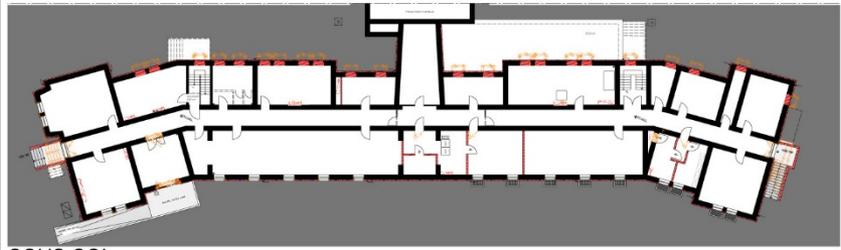
PAVILLON SERVICE SANTÉ (bâtiment n°30)



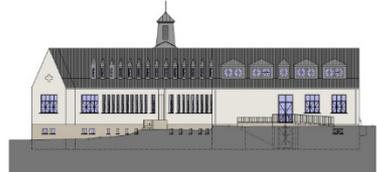
ÉTAGE +1



REZ-DE-CHAUSSÉE



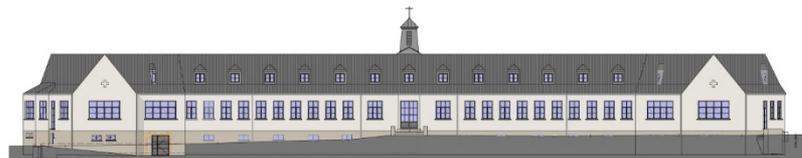
SOUS-SOL



ÉLÉVATION EST



ÉLÉVATION OUEST



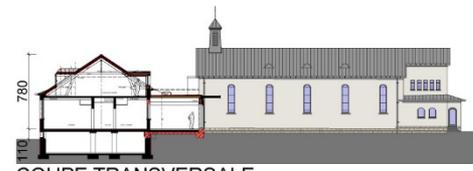
ÉLÉVATION SUD



ÉLÉVATION NORD

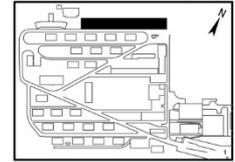


COUPE LONGITUDINALE



COUPE TRANSVERSALE

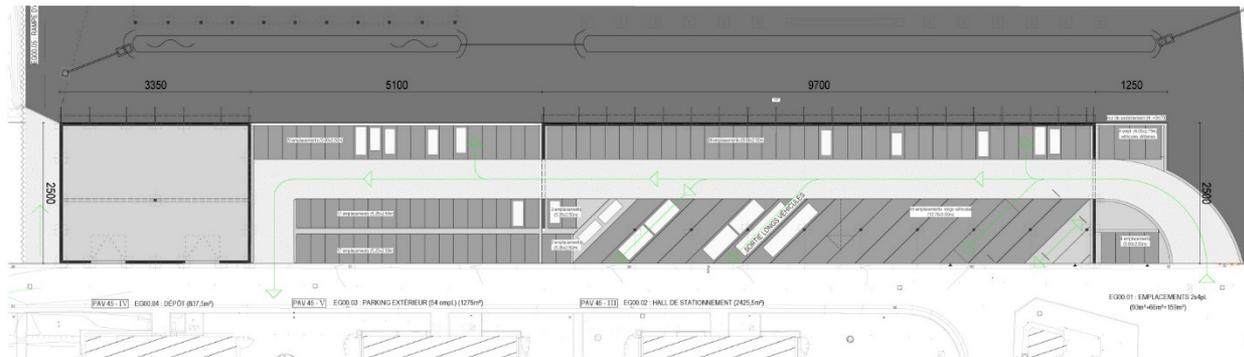
HANGARS OUVERTS / FERMÉS & PARKING (bâtiment n°45)



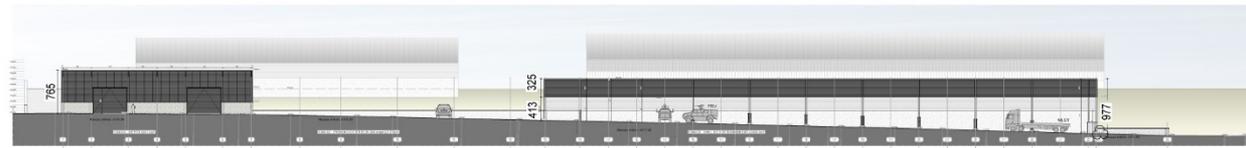
PLAN DE SITUATION



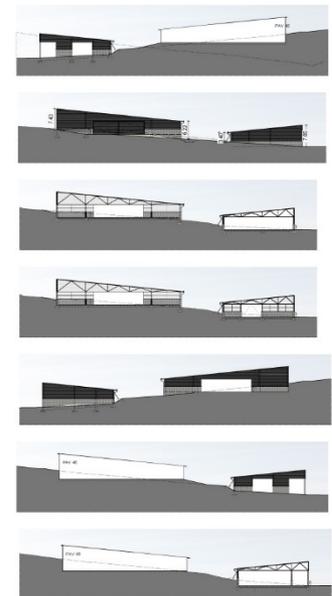
ZONE SUPÉRIEURE



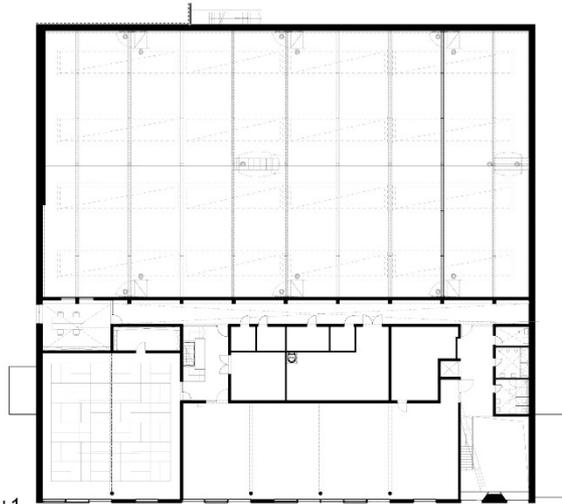
ZONE INFÉRIEURE



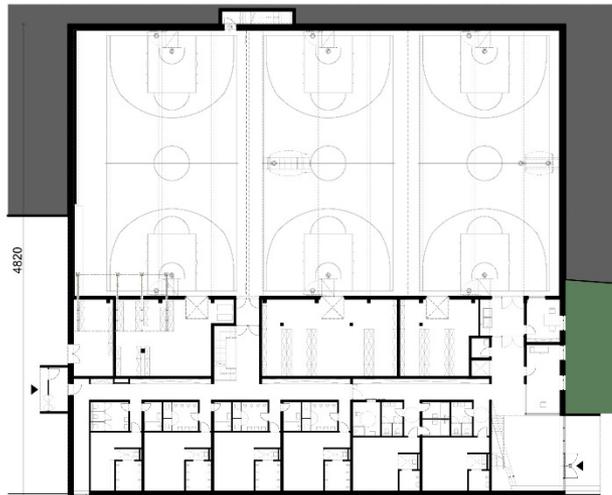
ÉLEVATION SUD - COUPE LONGITUDINALE



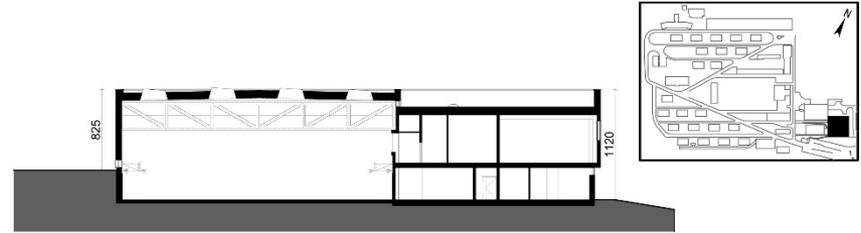
ÉLEVATIONS/COUPES (échelle réduite)



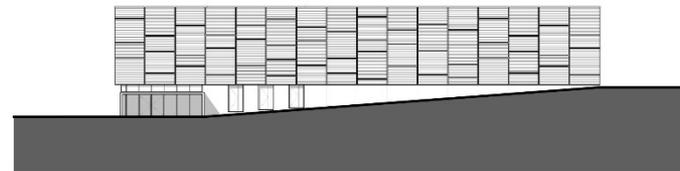
ÉTAGE R+1



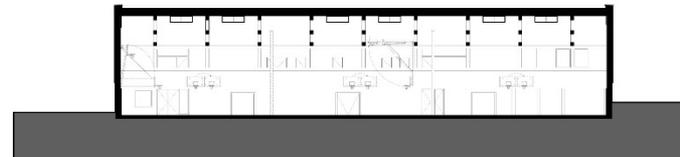
REZ-DE-CHAUSSÉE



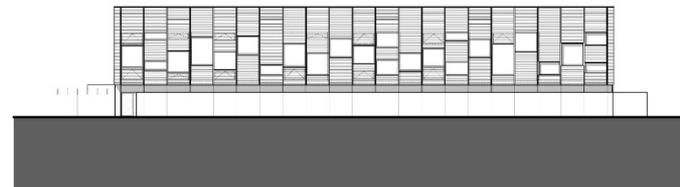
COUPE TRANSVERSALE



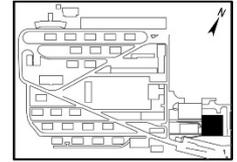
ÉLÉVATION NORD-EST

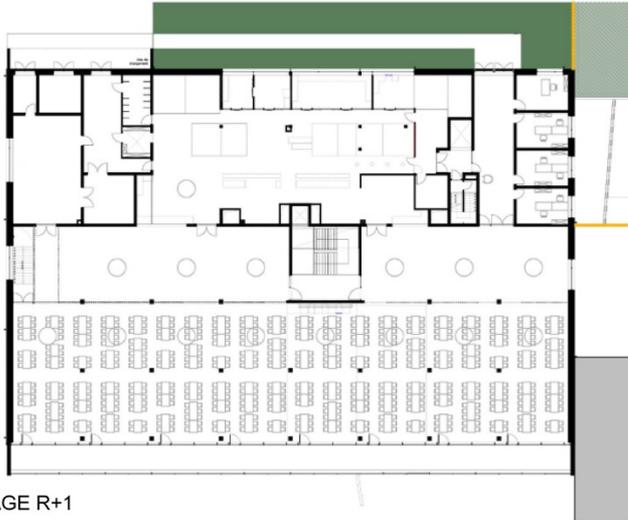


COUPE LONGITUDINALE

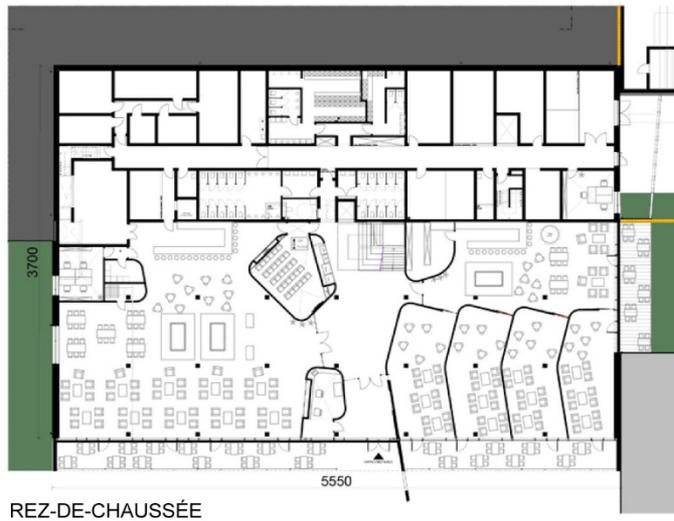


ÉLÉVATION SUD-EST

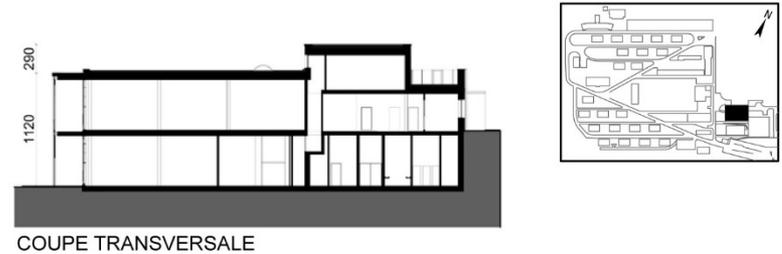




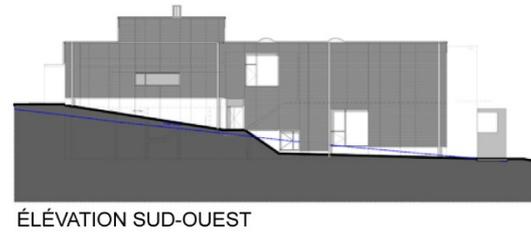
ÉTAGE R+1



REZ-DE-CHAUSSÉE



COUPE TRANSVERSALE



ÉLÉVATION SUD-OUEST



COUPE LONGITUDINALE



ÉLÉVATION SUD-EST

SURFACES ET VOLUMES

SURFACES

La surface brute totale du projet s'élève à environ 82'000 m², dont 66'000 m² pour les bâtiments existants et 16'000 m² pour les nouvelles constructions.

VOLUMES

Le volume brut total s'élève à environ 330'000 m³, dont 225'000 m³ pour les bâtiments existant et 105'000 m³ pour les nouvelles constructions.

ALENTOURS

La surface totale des alentours est estimée à environ 90'000 m², dont 45'000 m² pour les espaces verts.

DEVIS ESTIMATIF ET COÛTS DE CONSOMMATIONS / ENTRETIEN ANNUEL

COÛT DE LA CONSTRUCTION	79'229'000	FRAIS DE CONSOMMATION	327'000
Gros œuvre clos et fermé	38'914'000	Energie thermique	141'000
Technique, y compris énergies renouvelables	20'846'000	Energie électrique	144'000
Parachèvement	19'469'000	Eau/Canalisations	42'000
COÛT COMPLEMENTAIRE	16'333'000	FRAIS D'ENTRETIEN COURANT ET DE MAINTENANCE	1'275'000
Travaux préparatoires	1'164'000	Bâtiment (~1 % du coût de construction hors techniques)	865'000
Aménagement extérieur	5'932'000	Installations et équipements techniques	271'000
Équipement mobilier et spécial	6'247'000	alentours	139'000
Œuvre d'art (1% des bâtiments recevant du public)	207'000		
Frais divers (3%)	2'783'000	PROVISIONS D'ENTRETIEN PREVENTIF	2'712'000
RESERVE POUR IMPREVUS	7'753'000	Bâtiment (~2 % du coût de construction hors techniques)	1'730'000
(5% pour les nouvelles constructions et 10% pour les rénovations)		Installations et équipements techniques	982'000
HONORAIRES	13'886'000	TOTAL FRAIS TTC	4'314'000
COÛT TOTAL HTVA	117'201'000		
TVA 17%	19'924'170		
COÛT TOTAL TTC	137'125'170		
COÛT TOTAL TTC ARRondi	137'200'000		





Contournement routier de Bascharage

Commission du Développement durable
4 juillet 2018



SITUATION ACTUELLE / NECESSITE DU PROJET

- **Trafic important**, augmentant d'année en année, dans la localité de Bascharage sur l'avenue du Luxembourg (N5).
 - **Valeurs de NO₂ situées au-delà des valeurs limites** dans le centre de Bascharage avec risques pour la santé publique.
- ⇒ Les conclusions de l'évaluation des incidences sur l'environnement ont fait ressortir que la variante « 0 », sans construction du contournement, ne permet pas de résoudre le problème du dépassement des valeurs limites de NO₂ dans le centre de Bascharage avec ses répercussions négatives sur l'environnement humain.

Dès lors, vu le risque pour la santé humaine, cette situation est à considérer comme une **raison impérative d'intérêt public majeur pour réaliser le projet de contournement.**



HISTORIQUE DU PROJET

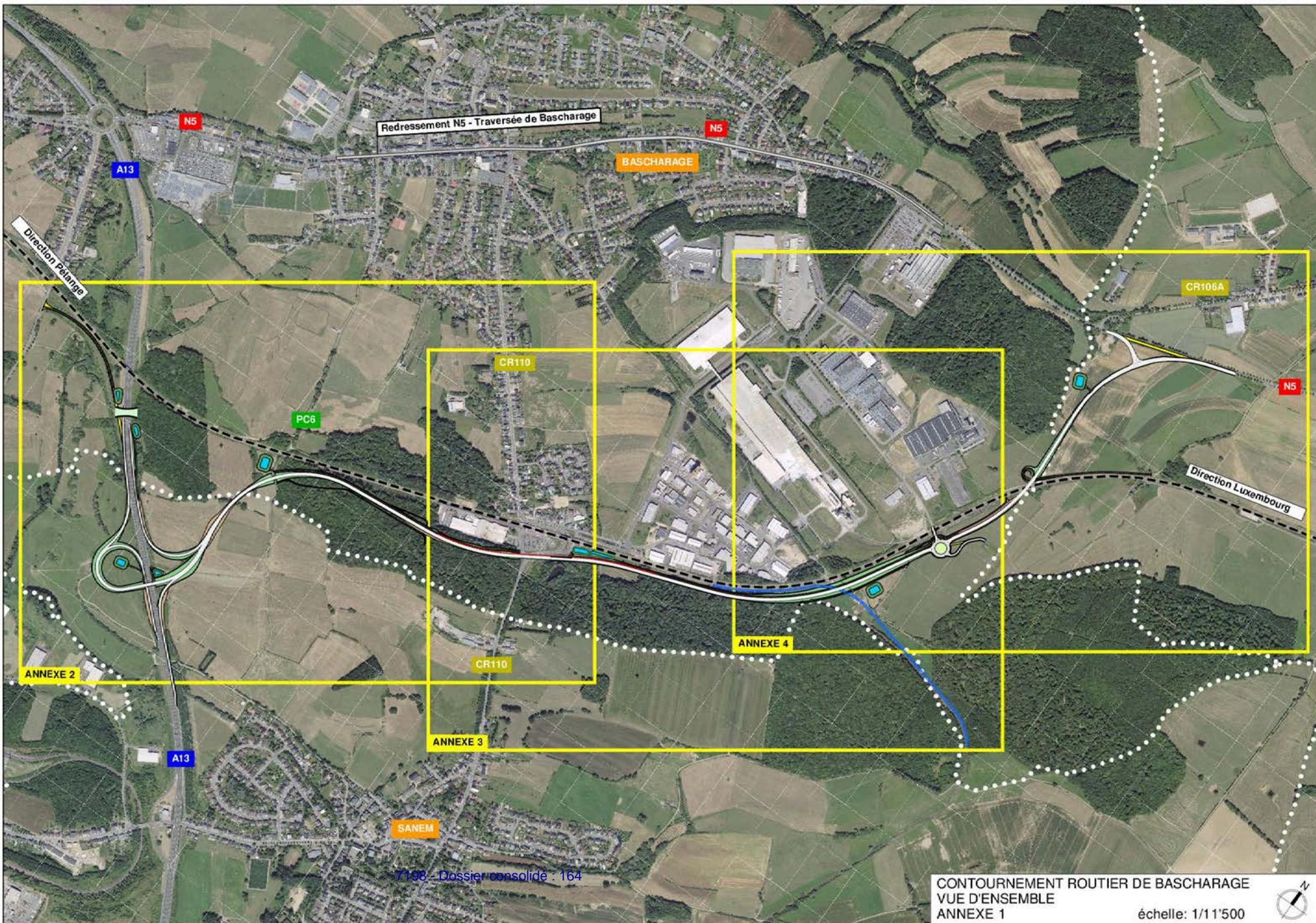
Etude de 4 variantes de projet dans le cadre de l'avant-projet sommaire et de l'évaluation des incidences sur l'environnement:

- **Variante 0**, sans construction de contournement
- **Variante 1** « Zämerbësch » (variante Sud)
- **Variante 2** « Bobësch » (variante Centre)
- **Variante 3** « ZAE » (variante Nord)

⇒ Suite aux résultats de la consultation du public sur le projet du contournement de Bascharage dans les communes concernées, le Gouvernement en conseil a décidé en séance du 29 juillet 2016 **de retenir la variante 2 du contournement de Bascharage** et de poursuivre l'étude d'avant-projet détaillé, sur la base du tracé supérieur.



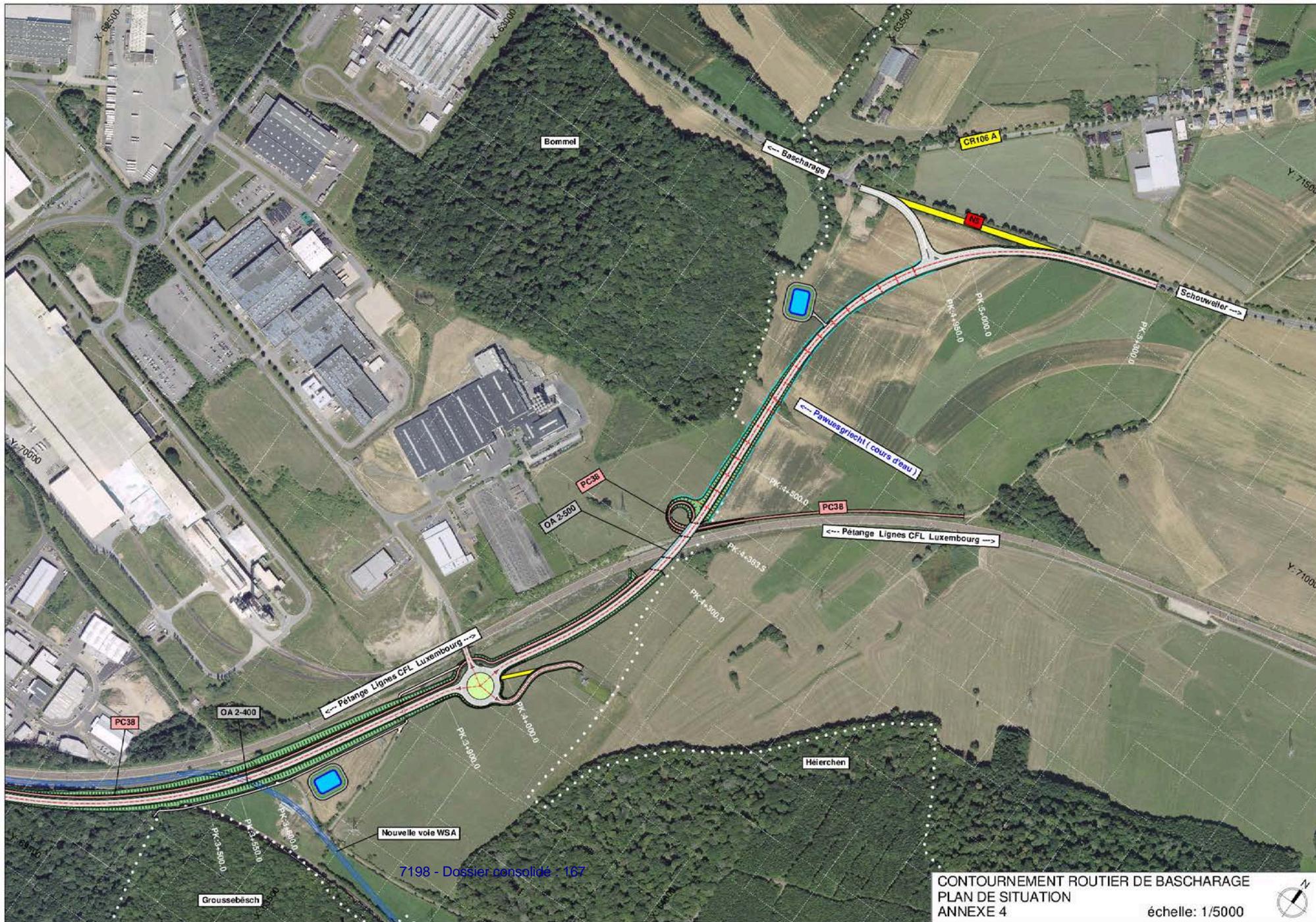
VUE D'ENSEMBLE DU PROJET



PLAN DE SITUATION



PLAN DE SITUATION



7198 - Dossier consolidé - 157

CONTOURNEMENT ROUTIER DE BASCHARAGE
PLAN DE SITUATION
ANNEXE 4

échelle: 1/5000

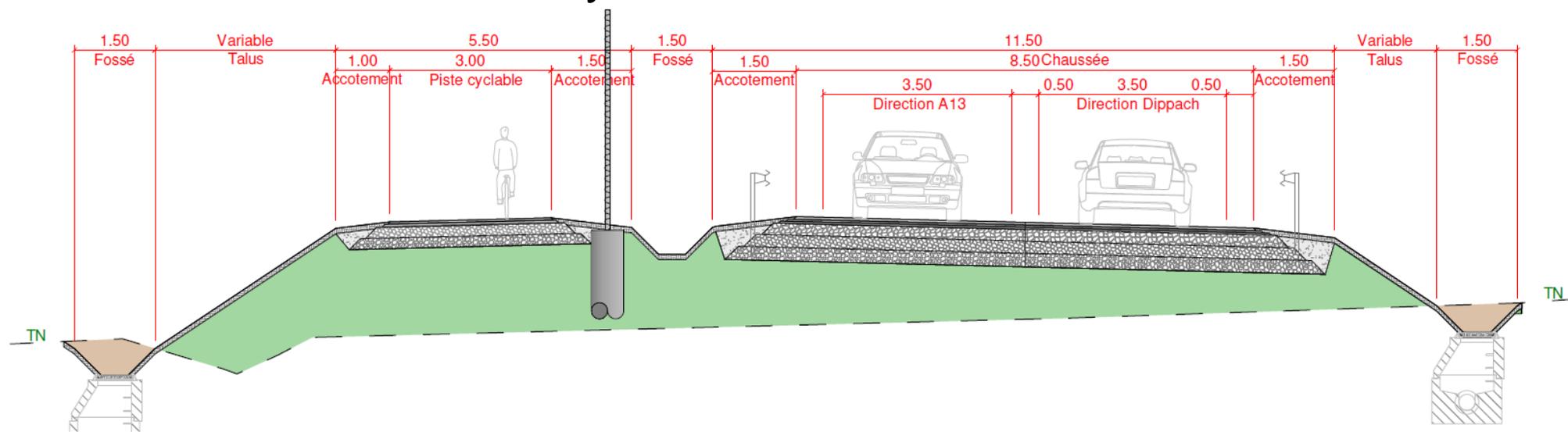


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

COUPE TYPE

- Gabarit (hors talus): **11,50 m**
- Bords extérieurs des chaussées équipés de **glissières métalliques**
- **Fossés** recueillant les eaux de chaussées et des bassins versants
- **Piste cyclable PC38** accolée au contournement routier de Bascharage de la PC06 à l'ouvrage d'art franchissant la voie ferrée (OA2-500) avant de poursuivre son parcours le long de la ligne ferroviaire vers la gare de Schouweiler et l'itinéraire cyclable PC01.



OUVRAGES D'ART

6 ouvrages d'art principaux:

- **OA2 - 100** : Ouvrage d'art franchissant l'autoroute A13
- **OA2 - 200** : Passage pour mobilité douce et passage faune/agricole
- **OA2 - 300** : Ouvrage de franchissement du CR110
- **OA2 - 400** : Tranchée couverte sous contournement (WSA)
- **OA2 - 500** : Ouvrage de franchissement ligne CFL
- **OA2 - 600** : Passage faune A13

Autres ouvrages d'art:

- **Adaptation ouvrage d'art existant sur la ligne ferroviaire Pétange – Luxembourg** en fonction de la configuration du projet de contournement et de la géométrie du carrefour d'accès à la zone d'activités
- **Passerelle pour piétons et cycles au dessus du CR110** pour relier la piste cyclable à la gare de Bascharage
- **2 nouvelles liaisons piétonnes sous la future route** à hauteur du carrefour giratoire d'accès à la zone d'activités et de la voie WSA pour assurer une traversée sécurisée des modes doux
- Autres petits ouvrages d'art nécessaires pour les volets hydraulique et/ou environnemental



TRAVAUX DIVERS

- **5 bassins de rétention principaux** en section courante et 3 bassins secondaires pour l'échangeur autoroutier
- **Déviation des réseaux d'infrastructures**
- **Redressement ligne ferroviaire WSA**
- **Redressement N5 – Traversée de Bascharage**



EMPRISES TERRAIN

- Selon les planifications actuelles, acquisition totale d'environ **30 ha d'emprises** (hors surfaces destinées aux mesures compensatoires)
- Terrains potentiellement concernés par le projet ou adjacents au projet:
25% du tracé sur des propriétés privées
75% du tracé sur le domaine public



BUDGET GLOBAL

Définition des travaux	Budget hors TVA	Budget TTC
1 Travaux d'installation de chantier et travaux préalables	7.705.000 €	9.014.850 €
2 Travaux de terrassements généraux	11.875.000 €	13.893.750 €
3 Travaux de terrassements particuliers	885.000 €	1.035.450 €
4 Evacuation des eaux, drainage, réseaux divers, éclairage et petits ouvrages	13.975.000 €	16.350.750 €
5 Travaux de voirie et de la piste cyclable	6.730.000 €	7.874.100 €
6 Ouvrages d'art	21.120.000 €	24.710.400 €
7 Travaux divers	16.760.000 €	19.609.200 €
8 Mesures compensatoires	10.325.000 €	12.080.250 €
9 Travaux auxiliaires (environ 10%)	9.500.000 €	11.115.000 €

MONTANT TOTAL DES TRAVAUX	98.875.000 €	115.683.750 €
----------------------------------	---------------------	----------------------

10 Etudes et contrats d'ingénieurs (10% du coût global)	9.887.500 €	11.568.375 €
11 Surveillance, sécurité et santé, assistance technique et direction des travaux (10% du coût global)	9.887.500 €	11.568.375 €

MONTANT TOTAL	118.650.000 €	138.820.500 €
----------------------	----------------------	----------------------

TOTAL GENERAL ARRONDI À		139.000.000 €
--------------------------------	--	----------------------





IMAGE DE SYNTHESE

Vue d'ensemble

7198 - Dossier consolidé : 173



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées



IMAGE DE SYNTHESE

**Vue sur
Bascharage et ZAE**





IMAGE DE SYNTHESE

**Vue sur
raccordement A13**



An aerial rendering of a highway interchange in a lush green landscape. The interchange features a multi-lane highway with several overpasses and ramps. The surrounding area is filled with rolling green fields, dense forests, and a small town or village in the upper left corner. The text "Merci pour votre attention" is overlaid in the center in a large, white, sans-serif font.

Merci pour votre attention



Pour
un développement
durable



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 22 mars 2018

Ordre du jour :

1. 7233 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
2. 7234 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7244 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
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, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank

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

M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anne Backes, Mme Manon Mehling, M. Henri Werdel, de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. David Wagner

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 7233 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les responsables des CFL présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document PowerPoint annexé au présent procès-verbal.

Suite à cette présentation et à une question afférente, il est précisé que le tronçon concerné devra être fermé de mi-juillet à mi-septembre 2018 pendant environ neuf semaines et que les CFL sont en train de planifier des autobus de substitution pendant ce laps de temps.

2. 7234 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les responsables des CFL présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document PowerPoint annexé au présent procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- Le projet relatif à l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange a été inscrit sur la liste des grands projets d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures en 2015 et, lors de sa séance publique du 14 octobre 2015, la Chambre des Députés a marqué son accord, par voie de motion, à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question (« Aménagement d'un bâtiment P&R et mise en conformité des infrastructures voyageurs »). Suite à une question afférente, il est précisé que, pour des raisons organisationnelles, le projet sous rubrique ne comprend que l'aménagement du bâtiment P&R, tandis que la mise en conformité des infrastructures voyageurs interviendra dans une seconde phase.
- Le bâtiment P&R aura une capacité de quelque 1 560 places de parking, parmi lesquelles 35 seront réservées aux personnes à mobilité réduite et 44 seront équipées de bornes de recharge électrique, dont 10 pour le car-sharing. Dans ce contexte et suite à une question afférente, il est précisé qu'un ratio minimum d'emplacements pour PMR doit être prévu et maintenu, même s'il est systématiquement constaté que ces emplacements ne sont pas utilisés.

- Le bâtiment P&R sera couvert d'un toit sur lequel seront installés un bassin de rétention pour eaux pluviales et une installation photovoltaïque. Suite à une question afférente, il est signalé que l'installation de panneaux photovoltaïques sera totalement modulable selon les besoins. Suite à une remarque relative à une éventuelle connectivité directe entre l'installation photovoltaïque et les bornes de recharge électrique et donc à la consommation sur site de l'énergie produite (notion de « prosommateur »), il est précisé qu'il est nécessaire de préalablement injecter l'électricité produite dans le réseau. Les responsables des CFL informent être en discussion avec la société CREOS à cet égard.
- Les responsables des CFL prennent bonne note du fait qu'un intervenant plaide pour l'utilisation de matériaux recyclables, permettant la mise en œuvre de l'économie circulaire.
- Le terrain sur lequel le projet sera construit appartient à l'État luxembourgeois, à l'exception d'environ 1,7 ares, qui devront être acquis auprès de la société Arcelor-Mittal. En outre, deux conventions devront être établies avec les propriétaires de deux parcelles adjacentes, ceci pour des besoins d'accessibilité.
- En ce qui concerne l'assainissement du terrain, il est signalé que des études géotechniques ont été réalisées afin de connaître précisément les pollutions du sol. Les résultats de ces études mentionnent que certaines masses ne peuvent pas être éliminées sur une décharge nationale pour déchets inertes de type I et de type II, mais doivent être confiées à un transporteur agréé pour être transportées sur une installation d'élimination appropriée à l'étranger. Toutes les autres masses peuvent être éliminées sur une décharge nationale pour déchets inertes de type I et de type II.
- Afin d'éviter la tendance à garer sa voiture dans les P&R sans utiliser les transports en commun, un nouveau système sera prochainement mis en place par le biais de la *mKaart*. Ainsi, les détenteurs d'un abonnement pourront bénéficier de la gratuité du parking pendant 24 heures. Passé ce délai, les tarifs deviendront dissuasifs.
- Les capacités des trains seront augmentées dans les années à venir. En effet, d'une part, le projet de loi n°7244 (voir ci-dessous) participera largement à la fluidification du trafic ferroviaire. De plus, des investissements à hauteur de 400 millions seront réalisés dans du nouveau matériel roulant.

3. 7244 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les responsables des CFL présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document PowerPoint annexé au présent procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- La réalisation de ce projet engendrera une amélioration du trafic ferroviaire sur l'entièreté du réseau national en augmentant tant la capacité d'accueil en gare de Luxembourg que la cadence des trains desservant les autres gares du pays. En même temps, elle va mener à une plus grande flexibilité du plan d'occupation des voies.
- Pour des raisons de place, ce projet est le dernier aménagement qu'il sera possible de réaliser en gare de Luxembourg. Cependant, de nombreuses capacités

d'agrandissement et d'accueil d'un nombre plus important de voyageurs existent encore dans les autres gares de la capitale (gares de Howald et de Pfaffenthal-Kirchberg).

- La réalisation du projet sous rubrique a été discutée depuis de nombreuses années mais sa concrétisation a été longue et compliquée.
- Une nouvelle passerelle franchissant les voies va remplacer la passerelle existante et sera connectée à la passerelle de la Ville de Luxembourg du côté de la rocade de Bonnevoie. Outre la fonction de liaison entre le quartier de la gare et le quartier de Bonnevoie, la nouvelle passerelle garantira l'accès aux quais II à VI par des escaliers et des ascenseurs.
- Certains travaux, dont notamment la démolition de bâtiments appartenant aux CFL et n'entrant pas dans le budget du Fonds du rail, ont d'ores et déjà été entamés. Monsieur le Ministre indique qu'il se rendra, le 26 mars prochain, devant la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire pour détailler la situation.
- Concernant la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg, les travaux avancent normalement. La première phase de ces travaux a concerné des ouvrages ponctuels (p. ex. les ponts) ; la phase de construction du premier tronçon débutera prochainement.

*

En date du 20 mars 2018, le Conseil d'État a avisé les trois projets de loi n^{os}7233, 7234 et 7244 dans un document commun, en attirant l'attention sur le fait que, selon l'ordre de publication des trois lois en projet au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, un texte incomplet pourrait entrer en vigueur pour l'article 10, paragraphe 3, alinéa 3, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. En outre, une publication concomitante des trois projets de loi au Journal officiel ne permettra pas de déterminer quelle version de l'alinéa 3 précité primera les autres. Ainsi, et étant donné que les trois projets de loi modifient la même disposition légale, le Conseil d'État propose de fusionner les projets de loi sous rubrique. La Commission du Développement durable décide de ne pas suivre cette proposition et de maintenir les trois textes séparés, tout en faisant sienne la proposition d'ordre légistique émise par la Haute Corporation.

4. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les responsables gouvernementaux présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent. En bref, le projet a pour objet de corriger une erreur matérielle. En effet, lors de l'élaboration de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, portant réforme du contrôle technique des véhicules routiers, il avait été oublié de reprendre les dispositions du paragraphe 6 de l'ancien article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 qui concernent les contrôles en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos et la sanction des infractions. Le présent projet de loi vise dès lors à réintroduire la disposition contenue auparavant dans l'ancien article 4*bis*, paragraphe 6, tel qu'il existait avant la loi du 26 janvier 2016, mais qui devient selon la nouvelle numérotation des articles, l'article 4*sexies*. En outre, étant donné qu'entre-temps le règlement (UE) n°165/2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant

le règlement (CEE) n°3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route a remplacé le règlement (CEE) n°3821/85 précité, il y a également lieu de mentionner le nouveau règlement (UE) n°165/2014 au lieu du règlement (CEE) n°3821/85 abrogé.

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles du projet de loi, sur base de l'avis du Conseil d'État.

Article 1^{er}

La réintroduction des dispositions de l'ancien article *4bis*, paragraphe 6, de la loi modifiée du 14 février 1955, tel qu'elles existaient avant la loi du 26 janvier 2016, rend nécessaire la renumérotation de l'actuel article *4sexies* en article *4septies*. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 1^{er}. L'article *4sexies* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est renuméroté article *4septies*. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article *2bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article *4sexies* est remplacée par celle à l'article *4septies*.

De l'avis du Conseil d'État, au vu de l'observation relative à l'article 2, l'article sous rubrique est à supprimer. La Commission fait sienne cette proposition (voir ci-après).

Article 2

Cet article reprend les dispositions de l'ancien article *4bis*, paragraphe 6, de la loi précitée du 14 février 1955, telles qu'elles existaient avant la loi du 26 janvier 2016. La seule différence est que le texte proposé mentionne maintenant le règlement (UE) n°165/2014, qui a remplacé entretemps le règlement (CEE) n°3821/85. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. À la suite de l'article *4quinquies* de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article *4sexies*, libellé comme suit :

« Art. *4sexies*. Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire. »

Le Conseil d'État constate qu'aux alinéas 4 et 5, il est question d'attribution de pouvoirs de police à certaines catégories d'agents et de fonctionnaires. Pour satisfaire aux exigences de l'article 97 de la Constitution, il faut préciser, sous peine d'opposition formelle, les groupes de traitement et d'indemnité et, le cas échéant, leurs sous-groupes, tels que déterminés par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État, auxquels devront appartenir les fonctionnaires et agents appelés à être investis de missions de police judiciaire. Le Conseil d'État ne voit cependant pas l'utilité d'énumérer spécialement « les officiers de police judiciaire et les agents de la Police grand-ducale », car les membres de la Police grand-ducale ont, en vertu des articles 10 et 13 du Code de procédure pénale, une compétence générale en matière de police judiciaire. Par ailleurs, le Conseil d'État insiste sur le fait que les fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire justifient d'une qualification professionnelle à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. Si le principe de cette formation doit être prévu dans la loi formelle, les modalités d'organisation de cette formation pourront être reléguées à un règlement grand-ducal. Au vu de ce qui précède, il conviendrait de remplacer le libellé des alinéas 4 et 5 par le texte suivant :

« Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal et les fonctionnaires du groupe de traitement ..., (sous-groupe ...) de l'Inspection du travail et des mines peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable. »

Le Conseil d'État signale en outre ce qui suit :

- La computation et le déplacement d'articles, de paragraphes, de groupements d'articles ou d'énumérations, tout comme les changements de numérotation des différents éléments du dispositif d'un acte autonome existant, sont absolument à éviter. L'insertion de nouveaux articles, paragraphes, énumérations ou groupements d'articles se fait en utilisant des numéros indexés (Art. 5-2) ou suivis de qualificatifs tels que *bis*, *ter*, etc., tandis que la numérotation des dispositions abrogées est à maintenir, même s'il s'agit de dispositions figurant *in fine* du dispositif ou d'un article. À la lumière de ce qui précède, le Conseil d'État suggère de numéroter le nouvel article à introduire dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en « Art. 4quinquies-1. ».
- À l'alinéa 1^{er}, première phrase, les mots « demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et » sont à supprimer, car étant sans apport normatif.
- Les institutions, administrations, services, etc., prennent une majuscule au premier substantif. Lorsque les termes génériques sont visés, tous les substantifs s'écrivent en lettres minuscules. Aussi, dans le dispositif des actes normatifs, les qualificatifs des fonctions gouvernementales et d'autres charges publiques prennent la minuscule. Dès lors, il y a lieu d'écrire « Conférence des présidents de la Chambre des

députés », « Police grand-ducale », « Admistration des douanes et accises », « Inspection du travail et des mines ».

- En ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour lire « 25 000 euros ».
- Dans le cadre de renvois, l'emploi de la tournure « qui précèdent » est à écarter. Si un tel ajout figure dans un renvoi sans indication du numéro, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.
- Il y a lieu d'écrire « au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, ... » et de placer une virgule avant le bout de phrase « et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970 ».

La commission parlementaire est d'avis qu'il y a lieu de suivre le Conseil d'État dans ses observations, bien qu'il semble incohérent d'exiger de la part des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises et de l'Inspection du travail et des mines une formation spéciale dans la matière des tachygraphes et des temps de conduite et périodes de repos, alors que cela n'est pas exigé des membres de la Police grand-ducale qui ont une compétence générale en matière de police judiciaire.

La Commission propose cependant d'ajouter un alinéa précisant, pour des raisons de sécurité juridique, que les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officiers de police judiciaire, n'ont pas besoin de suivre la formation proposée par le Conseil d'État. La raison est de s'assurer que ces fonctionnaires puissent continuer à effectuer des contrôles, alors que les États membres ont des obligations européennes d'effectuer des minima de contrôles en la matière qu'il sera impossible d'atteindre si tous les agents doivent d'abord suivre une formation, alors qu'ils disposent de la compétence et du savoir en la matière. En effet, la grande majorité des agents en question effectuent ces contrôles depuis de nombreuses années et, dans certains cas, depuis des décennies. Dans l'exemple cité par le Conseil d'État, à savoir la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets, plus de cinq ans ont passé entre la publication de la loi et l'assermentation des premiers fonctionnaires comme officiers de police judiciaire en la matière. Il est donc extrêmement important que les agents contrôleurs actuellement assermentés comme officiers de police judiciaire puissent continuer à travailler afin que le Luxembourg puisse remplir ses obligations résultant de la législation européenne.

Quant à la formation des nouveaux agents, il y a lieu de relever que la brigade « Transports » de l'Administration des douanes et accises ne comporte plus que 16 agents, nombre déjà insuffisant, et que le départ d'un agent devra être comblé immédiatement par l'arrivée d'un nouvel agent. Le cas normal sera donc que la formation devra à chaque fois être dispensée pour un seul agent, alors qu'il ne sera pas possible d'attendre, le cas échéant plusieurs années, avant d'avoir rassemblé plusieurs nouveaux agents.

Par ailleurs, la Commission propose de supprimer les inspecteurs de l'Inspection du travail et des mines des agents en charge de contrôler les tachygraphes et les temps de conduite et périodes de repos. En effet, l'Inspection du travail et des mines a entre-temps fait parvenir au Gouvernement une analyse selon laquelle la qualité d'officier de police judiciaire serait incompatible avec les missions que prévoit le Code du travail pour les inspecteurs du travail. Ainsi, les inspecteurs du travail agissent en premier lieu en vue de pouvoir mettre fin aux situations en contradiction avec les dispositions légales, réglementaires, administratives et conventionnelles et il est laissé à leur libre décision, soit de donner des avertissements, soit de donner des conseils à l'employeur, soit de constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire les infractions constatées. L'Inspection du travail et des mines estime que cette liberté d'appréciation ne serait plus donnée si ses agents disposaient de la

qualité d'officier de police judiciaire, alors que ces derniers sont obligés de transmettre toute constatation d'infraction au Parquet. De plus, les agents de l'Inspection du travail et des mines n'ont jusqu'à présent encore jamais procédé à de purs contrôles de temps de conduite et périodes de repos, mais n'ont contrôlé ces données que dans le cadre de contrôles de temps de travail, vérifications de salaires, etc. Or, cette possibilité leur reste acquise sur base de l'article L.612-1 du Code du travail.

L'article amendé se lira donc comme suit :

Article unique. À la suite de l'article 4~~quinquies~~ de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4~~quinquies~~-1, libellé comme suit :

« **Art. 4~~quinquies~~-1.** Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir ~~demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et~~ reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officier de police judiciaire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi conservent leur qualité et ne doivent pas suivre la formation susmentionnée.

Article 3

En raison de l'oubli survenu lors de l'élaboration de la loi du 26 janvier 2016, l'article sous rubrique a pour objet de faire entrer en vigueur la future loi le plus vite possible. Il se lit comme suit :

Art. 3. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière d'entrée en vigueur. Partant, l'article est à supprimer. La Commission fait sienne cette proposition ; l'article est donc supprimé.

5. **Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 17 avril 2018

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Objet du projet 1/2

Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen:

- ➔ Longueur de 18,765 km
- ➔ Double voie banalisée
- ➔ Actuellement électrifiée en courant continu 3 kV
- ➔ Partie du projet « EuroCap-Rail » visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg
- ➔ Route alternative du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon

Objet du projet 2/2

Travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen:

- ➔ Phase I: renouvellement des postes directeurs
- ➔ **Phase II: réélectrification de la ligne et reconstruction d'ouvrages d'art**
- ➔ Phase III: renouvellement et modernisation de la plateforme, des ouvrages d'art et des quais

Le projet en question concerne la phase II et comprend:

- ➔ **La réélectrification de la ligne en 2x25 kV AC 50Hz**
- ➔ **La reconstruction d'un pont au PK 8,913 (Mamer-Lycée)**
- ➔ **La reconstruction d'un pont au PK 9,984 (Mamer centre)**
- ➔ **Le rehaussement d'un pont au PK 17,030 (Kleinbettingen)**

État d'avancement

Réélectrification de la ligne en 2x25 kV AC 50Hz:

- ➔ Début des travaux en juillet 2014:
fondations pour poteaux caténares de la ligne d'alimentation entre sous-station Berchem et nouveau poste de distribution 303 à Hollerich
- ➔ Nouveau poste de distribution 303 achevé en octobre 2015
- ➔ Travaux relatifs à la ligne d'alimentation achevés;
mise en service en octobre 2017
- ➔ Fondations pour poteaux caténares ligne L-Kb: début juillet 2015;
génie civil achevé et poteaux caténares placés
- ➔ Travaux caténares ligne L-Kb: entamés en février 2017

Reconstruction resp. rehaussement ouvrages d'art:

- ➔ Les travaux relatifs aux adaptations des 3 ouvrages d'art ont été achevés en 2017

Photos 1/2



Travaux caténares



**Poste de distribution 303 à
Luxembourg-Hollerich**

Photos 2/2

**P.K. 8,913
(Mamer-Lycée)**

**P.K. 9,984
(Mamer centre)**

**P.K. 17,030
(Kleinbettingen)**

**Situation
initiale**



**Situation
actuelle**



Réévaluation 1/3

Réélectrification de la ligne en 2x25 kV AC 50Hz

Augmentation des coûts due aux points suivants:

- ➔ **Travaux d'adaptation en Gare de Luxembourg, nécessaires au basculement de 3 kV DC vers 25 kV AC initialement pas compris dans projet N°30**
- ➔ **Certification STI et analyse MSC:
les nouvelles installations doivent être homologuées pour la certification « spécifications techniques d'interopérabilité » (règl. europ. 2014/1303/UE);
une analyse de risque « méthode de sécurité commune est de rigueur (directive europ. 2008/110/CE)**
- ➔ **Reconstruction des ouvrages d'art:
une phase transitoire avec adaptation aux installations caténaïres 3 kV DC, non prévue initialement, s'est avéré indispensable**
- ➔ **Standardisation des fondations pour supports caténaire;
un nombre important de massifs d'ancrage supplémentaires**

Réévaluation 2/3

Reconstruction respectivement adaptation de 3 ouvrages d'art

Suite à des dépenses plus élevées qu'initialement prévues pour la reconstruction du pont routier au centre de Mamer situé au point kilométrique 9,984, il a été procédé à des transferts de crédits de paiement entre les parties relatives aux 3 ouvrages d'art du projet N°30, sans toutefois dépasser l'enveloppe financière accordée pour les ouvrages en question.

Réévaluation 3/3

Réévaluation du coût du projet N°30 à l'indice d'avril 2016:

Montant du projet initial approuvé par la loi du 28 avril 2014 indice 725,05 – octobre 2012	60.800.000 €
Majorations PARTIE A (indice 725,05 – octobre 2012)	7.500.000 €
Nouvelle estimation (indice 725,05 – octobre 2012)	68.300.000 €
Nouvelle estimation adaptée à l'indice 761,20 du 1 ^{er} avril 2016 (actualisation semestrielle du non-réalisé respectif)	71.622.180 €
Réévaluation du projet 30 à l'indice d'avril 2017 – montants arrondis:	71.900.000 €



Objet du projet 1/3

Le projet est composé de deux parties:

- 1. la construction du parking en ouvrage**
- 2. la voirie d'accès au parking avec le rond-point**

Objet du projet 2/3

1. Parking en ouvrage

- ➔ **Bâtiment P&R situé près du PED entre l'Avenue de l'Europe et la Gare de Rodange**
- ➔ **Dimensions: 182 x 49 m**
- ➔ **~1560 emplacements sur 7 niveaux (1rdc + 6 étages)**
 - dont 35 pour personnes à mobilité réduite**
 - 44 équipés de bornes de recharge électrique**
 - 10 pour car-sharing**
- ➔ **2 rampes circulaires permettant l'entrée et la sortie rapide**
- ➔ **Parking ouvert => façade ouverte à > 25%**
- ➔ **2 niveaux directement accessibles depuis les quais (rez-de-chaussée et 3^e étage via passerelle)**

Objet du projet 3/3

2. Infrastructure routière et divers réseaux

- ➔ Aménagement d'un rond-point et de la voirie connexe garantissant la connexion du nouveau parking à l'Avenue de l'Europe
- ➔ Travaux de réseaux nécessaires à la viabilisation du projet P&R (eau potable; alimentation électrique)
- ➔ Aménagements extérieurs autour du bâtiment P&R

Photos



Calendrier

Les deux parties sont réalisées en parallèle.

- Le début des travaux sur site est prévu pour 2019.**
- La mise en service du nouveau P&R est envisagé pour fin 2021.**

Estimation des coûts

I. Parking en ouvrage	25 000 000 €
II. Voirie et réseaux divers	4 500 000 €
III. Installations techniques	6 500 000 €
IV. Divers et imprévus	1 800 000 €
V. Missions d'études	5 670 000 €
TOTAL général	43 470 000 €

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 764,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2016.

Projet de loi N° 7244

Gare de Luxembourg.
Aménagement des quais V et VI et
restructuration du plan des voies.



Objet du projet

- Forte croissance de voyageurs** → adaptations majeures au réseau ferré national sont décidées (nouveaux arrêts Howald et Pfaffenthal-Kirchberg; nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg)
- Topologie du réseau en étoile** → toute augmentation de la cadence des trains a un impact direct sur le trafic dans la Gare de Luxembourg
- Gare L saturée actuellement** → nécessité de voies à quais supplémentaires
- Diamétralisation des dessertes entre le Nord et le Sud du pays** → nécessité d'un corridor de voies sans croisement avec d'autres lignes
- Desserte adéquate arrêt Pf-K; intégration nlle ligne L-Bt et mise en service Viaduc Pulvermühle** → augmentation capacité Gare L et adaptation du plan des voies indispensables
- Amélioration de la robustesse de l'horaire** → augmentation de la capacité en Gare L est primordial

Situation actuelle

Gare de Luxembourg:

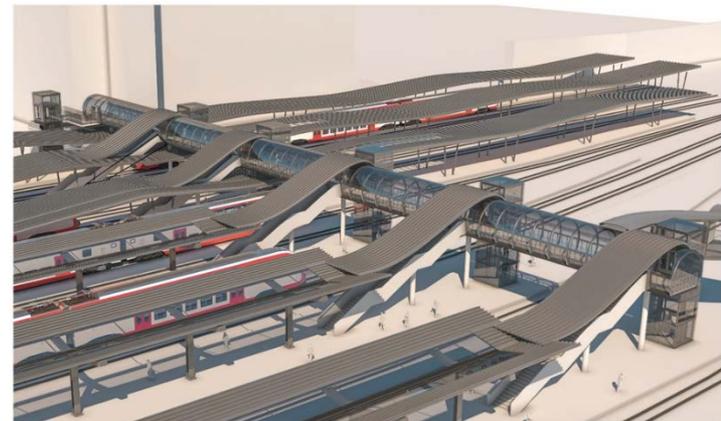
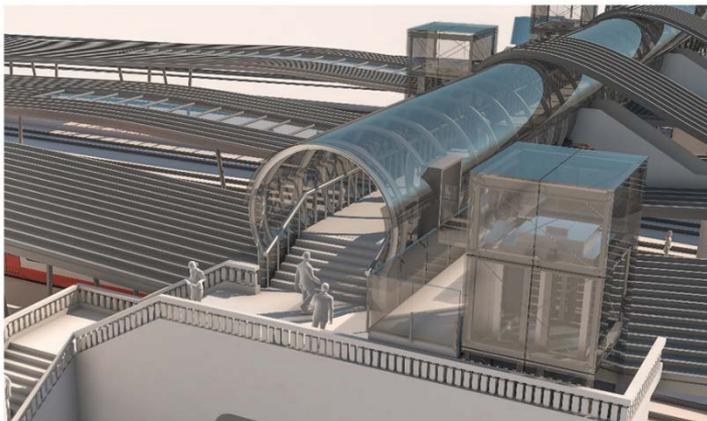
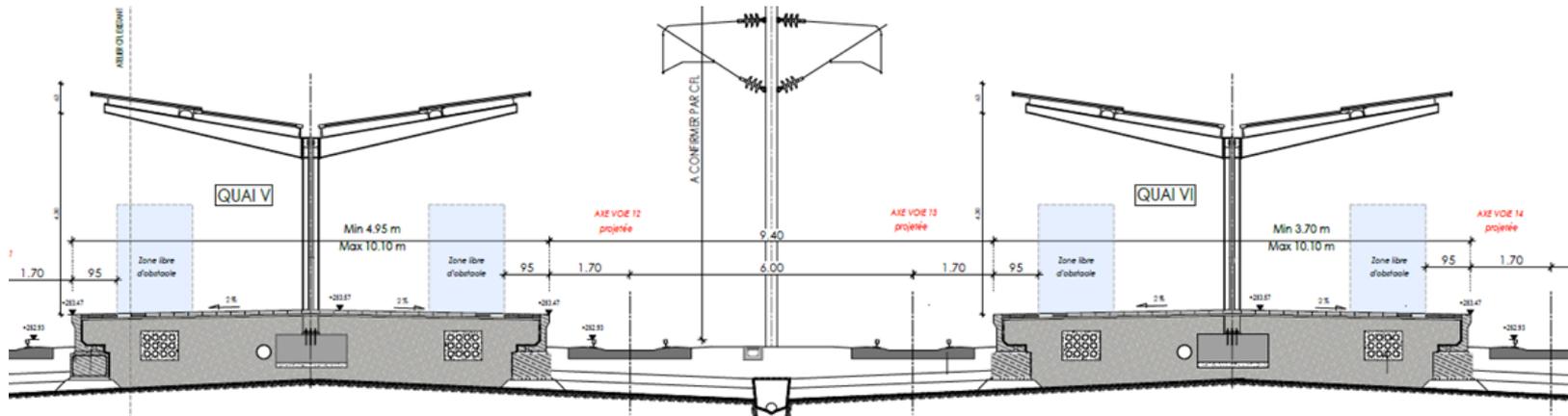
- ➔ Centre du réseau ferré de topologie en étoile
- ➔ Gare internationale du pays
- ➔ Quatre quais à voyageurs avec accès à partir de deux souterrains et depuis la passerelle provisoire
- ➔ Accès aux quais pour personnes à mobilité réduite seulement possible depuis le souterrain sud

Situation projetée

Réaménagement de la Gare Centrale et création d'un pôle d'échange approprié:

- ➔ Construction de deux nouveaux quais à voyageurs – quais V et VI (site anciens Ateliers CFL) avec 4 voies à quai
- ➔ Prolongement du souterrain sud de 46 m (largeur 13 m)
- ➔ Prolongement du souterrain nord de 46 m (largeur 7,5 m)
- ➔ Nouvelle passerelle pour piétons et voyageurs reliant les quartiers de la Gare et de Bonnevoie (longueur 106 m; largeur 3,2 m; accès aux quais II à VI par escaliers et ascenseurs)
- ➔ Renouvellement de plateformes et des voies dans la partie sud
- ➔ Renouvellement de plateformes et des voies dans la partie nord

Situation projetée



Planning projet 1/3

1^{ère} phase:

- ➔ Installation chantier
- ➔ Mise hors service et dépose des voies 10 et 11.
- ➔ Prolongement des souterrains Sud et Nord sous les voies 10 et 11 et construction de la galerie technique.
- ➔ Réalisation du quai V
- ➔ Basculement du chauffage urbain et du réseau moyenne tension.
- ➔ Pose et mise en service des voies 10 et 11
- ➔ Mise en service commerciale de la voie 11 à quai envisagée pour le changement d'horaire fin 2019.

Planning projet 2/3

2^e phase:

- ➔ Finalisation des travaux de construction du quai V.
- ➔ Prolongement des souterrains Sud et Nord sous les voies 12 à 14.
- ➔ Travaux d'aménagement de la plateforme ferroviaire et pose des nouveaux appareils de voies en tête sud de la gare.
- ➔ Construction du quai VI.
- ➔ Mise en service technique du quai VI et des voies 12 (accessible uniquement depuis le sud), 13 et 14 en juillet 2021.

3^e phase:

- ➔ Mise hors service complète de la tête nord entre juillet et septembre 2021.
- ➔ Adaptation de la tête nord et remise en service progressive jusque décembre 2021.
- ➔ Mise en service commerciale complète des quais avec leurs voies pour le changement d'horaire fin 2021.

Planning projet 3/3

4^e phase:

- ➔ Travaux pour le raccordement à la ligne existante Luxembourg-Bettembourg entre janvier et juillet 2022.

5^e phase:

- ➔ Renouvellement des plateformes ferroviaires et des voies conformément au nouveau plan des voies, planifié pour août/septembre 2022.

6^e phase:

- ➔ Travaux de renouvellement de voies en fin de la zone « Escherbiérg », projetés pour 2024.

7^e phase:

- ➔ Travaux de voies dans la zone « centre » et travaux d'adaptation du quai IV extrémité sud, prévus pour 2025.

Estimation des coûts

I. Travaux de génie civil	59 800 000 €
II. Travaux de génie technique	5 900 000 €
III. Travaux de voie	16 500 000 €
IV. Travaux de caténaires	36 700 000 €
V. Travaux de contrôle-commande et de signalisation	32 000 000 €
VI. Travaux de télécommunication	12 000 000 €
VII. Divers et imprévus	8 100 000 €
TOTAL général	171 000 000 €

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 775,93 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2017.

7198



Loi du 7 septembre 2018 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 17 juillet 2018 et celle du Conseil d'État du 24 juillet 2018 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique.

À la suite de l'article 4^{quinqüies} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il est inséré un nouvel article 4^{quinqüies-1}, libellé comme suit :

« Art. 4^{quinqüies-1}.

Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

»

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François Bausch

Château de Berg, le 7 septembre 2018.
Henri

Doc. parl. 7198 ; sess. ord. 2017-2018.

