



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 8221

Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

Date de dépôt : 22-05-2023

Date de l'avis du Conseil d'État : 11-07-2023

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
22-05-2023	Déposé	8221/00	<u>3</u>
11-07-2023	Avis du Conseil d'État (11.7.2023)	8221/01	<u>16</u>
12-07-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (28) de la reunion du 12 juillet 2023	28	<u>19</u>
17-07-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (29) de la reunion du 17 juillet 2023	29	<u>35</u>
18-07-2023	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Jessie Thill	8221/02	<u>41</u>
21-07-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°71 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote n°9 - Projet de loi N°8221	<u>50</u>
21-07-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°71 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°8221	<u>53</u>
31-07-2023	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (31-07-2023) Evacué par dispense du second vote (31-07-2023)	8221/03	<u>55</u>
17-08-2023	Publié au Mémorial A n°513 en page 1	Mémorial A N° 513 de 2023	<u>58</u>
	Résumé du dossier	Résumé	<u>60</u>

8221/00

N° 8221

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**portant sur la construction
des nouvelles infrastructures pétrolières
à l'aéroport de Luxembourg**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 22.5.2023

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons :

Article unique : Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg.

Palais de Luxembourg, le 8 mai 2023.

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

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

I. Situation actuelle

L'aéroport de Luxembourg dispose actuellement d'un dépôt de carburant, d'une capacité de 8.000 m³, situé entre les aires de trafic P1 et P10 du site. Aux termes d'un contrat de concession de services du 19 août 1997, attribué par le Ministre des Transports, la société Luxfuel S.A. (dont les actions sont détenues par Luxair S.A. (40%), Skytanking GmbH (30%) et la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (30%)), a pour responsabilité la réception du carburant et des lubrifiants, leur stockage, ainsi que la distribution et la mise à bord des aéronefs.

Les infrastructures existantes, qui datent des années 1970, arrivent progressivement en fin de vie technique. Pour cette raison l'Inspection du Travail et des Mines et l'Administration de l'environnement ont accordé une ultime prolongation de l'autorisation d'exploitation des installations existantes jusqu'au 31 mars 2024. Compte tenu de l'expiration de cette autorisation, ainsi que de l'évolution rapide et l'imprévisible des prix de matières premières et de construction, la réalisation rapide de ce projet doit être d'une urgence absolue.

Le dépôt de carburant est relié à la conduite de ravitaillement en provenance de Bitburg, qui appartient au Réseau d'Oléoducs en Centre-Europe (*Central Europe Pipeline System* (en abrégé « CEPS »)). Le CEPS fait partie des infrastructures de l'OTAN, et constitue un des programmes du *NATO Support and Procurement Organisation/Agency* (en abrégé « NSPO/NSPA »).

II. Caractéristiques techniques des infrastructures pétrolières proposées

Il est proposé que les nouvelles infrastructures pétrolières projetées soient constituées des éléments suivants :

- (*côté routier*) un dépôt de carburant avec les réservoirs au nombre de six, comprenant des installations couvertes de mixage relatives à l'approvisionnement en carburant militaire F34 ;
- (*côté routier*) la base de réception;
- (*côté piste, dans la zone sécurisée*) la base de service (maintenance) et de chargement des camions citernes avitailleurs;
- les travaux de mise en service des bornes d'avitaillement (*hydrants*) au niveau de l'aire de trafic du terminal de fret (P10);
- les conduites de ravitaillement (pipelines) directement nécessaires à la réception et à la livraison du carburant ;
- les installations de réseau directement nécessaires à la mise en service des nouvelles infrastructures pétrolières.

Afin de disposer des capacités de stockage suffisantes pour faire face à d'éventuelles ruptures d'approvisionnement en carburant, il est proposé que le nouveau dépôt de carburant soit constitué de six réservoirs d'une capacité de 5.000 m³ chacun.

III. Raccordement à la conduite de ravitaillement (pipeline) CEPS (OTAN)

Le site d'implantation retenu pour le nouveau dépôt de carburant nécessitera un raccordement à la conduite existante du CEPS, ce qui requiert une modification du tracé du pipeline de l'OTAN ainsi que son extension.

Dans la mesure où les travaux de pose et d'installation de la conduite d'approvisionnement reliant les nouvelles infrastructures pétrolières jusqu'au point de raccordement du CEPS ne présentent pas de complexité hors norme, ces travaux seront pris en charge par l'État, avec le support technique et opérationnel de la *Belgian Pipeline Organisation* (BPO) qui les réceptionnera.

L'arrangement technique et administratif relatif à la mise en œuvre de l'extension du pipeline de l'OTAN au Luxembourg, conclu le 8 octobre 2020 entre la Direction de la Défense du Ministère des affaires étrangères et européennes et la *Belgian Pipeline Organisation* (BPO) définit les travaux requis aux fins de l'extension du pipeline. Il précise par ailleurs la teneur du support technique et opérationnel

de la BPO au bénéfice de la Défense dans le cadre des travaux à effectuer, de même que les coûts afférents (frais de mission).

IV. Aspects opérationnels, juridiques et financiers

(a) *Le coût estimé des travaux et considérations budgétaires*

Le projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières envisagé est estimé à 85.737.600 EUR, à charge principale du budget du Département de la mobilité et des transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics pour les années 2023-2025. Les frais d'études et de conception d'ores et déjà exposés afin de pouvoir proposer le présent projet sont inclus dans cette estimation.

Les travaux d'installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté à la conduite de ravitaillement CEPS de l'OTAN et l'intégration, dans le dépôt de carburant, d'installations couvertes de pompage F34 (2) relatives à l'approvisionnement en carburant militaire F34, y inclus l'installation de mixage des additifs, les réservoirs des additifs et un réservoir de récupération sont approximativement estimés à 5.000.000 EUR, inclus dans ce total de 85.767.600 EUR. Cette dépense sera à charge exclusive du budget de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes, et sera comptabilisé au titre de « *l'effort de défense* ».

La loi du 14 juillet 2005, qui autorise le Gouvernement à faire procéder à la revalorisation du site du *Höhenhof*, prévoit le financement de l'aménagement de la zone du dépôt pétrolier ainsi que de la voirie d'accès depuis l'échangeur Cargo-Center. C'est sur cette base qu'ont été réalisés les travaux de terrassement et de réalisation de la plate-forme préparant l'aire de construction destinée à accueillir le dépôt pétrolier côté routier ainsi que la prédite route d'accès.

A titre d'information, il convient de noter que la voirie connexe devant permettre de relier, côté routier, les deux parcelles étatiques désignées pour l'implantation des nouvelles infrastructures, dont le coût de construction est évalué à 8.600.000 EUR (travaux de terrassement compris), sera financée à charge des crédits du Fonds des Routes.

(b) *Les conditions permettant à l'Etat d'endosser le rôle de maître d'ouvrage, de financer et de rester propriétaire des nouvelles infrastructures*

Compte tenu des composantes relevant de l'infrastructure militaire, il est proposé que l'État soit le financeur et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières. Le modèle proposé a été vérifié d'un point de vue juridique, en particulier en ce qui concerne la question des aides d'État, et peut être appliqué à la condition que les contrats soient attribués par voie de marchés publics, d'une part, et d'autre part, que l'État se comporte comme le ferait un acteur économique, et applique une marge bénéficiaire raisonnable sur le montant de la redevance à percevoir (sur base des coûts et des risques à sa charge).

(c) *Les contrats à passer et les procédures d'attribution (marchés publics de travaux et de services)*

Les contrats à passer en vue de la construction des infrastructures et de leur exploitation relèvent du régime des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, conformément à la législation applicable en la matière, à savoir, la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics et son règlement grand-ducal d'exécution.

Le marché de travaux pourra être attribué sur base des plans de conception établis en vue de l'obtention des autorisations. La planification d'exécution sera toutefois à charge de l'opérateur économique qui se verra attribuer le marché.

Etant donné que le Haut-Commissariat à la Protection nationale a classé la conduite de ravitaillement dans la catégorie « infrastructures critiques », il conviendra tout particulièrement, dans le cadre des procédures d'attribution, de veiller à décider des mesures permettant de garantir le niveau de confidentialité approprié, conformément au cadre réglementaire applicable.

En ce qui concerne la procédure de marché public relative aux infrastructures pétrolières en cours, la « *procédure négociée avec mise en concurrence préalable* » a été retenue, qui a impliqué la

publication d'un avis d'appel à candidatures au niveau européen aux fins de la mise en concurrence. La prochaine étape sera la négociation avec les candidats intéressés qui auront satisfait aux critères de sélection préalablement déterminés.

Le projet avait initialement été évalué à un montant ne nécessitant pas de loi de financement, à savoir 35 millions d'euros, le raccordement au pipeline inclus. Or, les offres reçues dépassent largement le montant de 40 millions nécessitant l'adoption d'une loi spéciale de financement.

L'écart entre l'estimation initiale et les offres s'explique principalement par l'explosion des prix des matières premières et de l'énergie. L'ampleur de ce surcoût n'était pas envisageable au moment du lancement de la procédure négociée avec mise en concurrence préalable. Il n'est d'ailleurs pas exclu que ces prix continuent d'augmenter pendant la procédure d'attribution du marché. Ce surcoût entraîne donc l'obligation de recourir à la procédure législative, allongeant le délai pour la conclusion du marché mais également pour le début des travaux.

(d) Les services proposés par lux-Airport

Aux termes de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, l'État assume la police de l'aéroport, mission qui comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens, et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Dans ce contexte, et aux termes de cette même loi, lux-Airport s'est vu confier l'élaboration et la mise en œuvre du plan global de sûreté et de sécurité, de même que le développement de certaines infrastructures, telles que la nouvelle aérogare et le terminal de petits porteurs ou la centrale de cogénération, et d'autres projets, qui ont été menés à bien dans le respect des coûts et des délais. En outre, lux-Airport s'est vu attribuer les responsabilités d'exploitant d'aérodrome, conformément aux dispositions européennes en vigueur en la matière.

De par ces expériences, lux-Airport est rompu aux conditions et aux défis liés à l'exécution de travaux d'infrastructures qui ont lieu dans différentes zones de sécurité de l'enceinte aéroportuaire (tel que ce serait le cas en l'occurrence pour les infrastructures du dépôt de carburant, dont une partie serait implantée en zone de sécurité « jaune » côté piste, tandis qu'une autre partie, hors zone sécurisée côté routier).

Il importe également de souligner que lux-Airport est à même de coordonner et de gérer les contraintes résultant du développement parallèle des projets sur les sites voisins, en particulier dans la zone de fret (approvisionnement en eau et l'évacuation de la zone de fret, l'alimentation électrique, capacités des réseaux) de manière à ce que le nouveau projet soit fondamentalement intégré au regard des autres développements du site aéroportuaire. C'est pourquoi il a été décidé que lux-Airport apporte son soutien opérationnel à ce projet, tant en ce qui concerne la phase d'étude et de conception et d'obtention des autorisations, que durant la phase relative aux procédures d'attribution de marché à mener, qu'en ce qui concerne la phase de construction et enfin, celle relative à l'exploitation des nouvelles infrastructures pétrolières envisagées, suivant des modalités et un processus décisionnel mis en place par l'État, sur base d'une convention conclue avec lux-Airport .

C'est ainsi qu'il a été décidé que lux-Airport soit investi de pouvoirs contractuels pour faire respecter les contrats signés entre l'État et les opérateurs économiques à désigner à la suite des procédures d'attribution de marchés publics, de sorte à permettre que lux-Airport gère et coordonne au quotidien le travail sur le site aéroportuaire du ou des opérateurs économiques en lieu et place de l'État.

Étant donné que lux-Airport est une entité adjudicatrice au sens du Livre III (relatif aux secteurs spéciaux) de la loi sur les marchés publics, et que l'État devra, dans le cadre du présent projet, se soumettre aux dispositions de ce même Livre III, la présente coopération entre l'État et lux-Airport est possible. Ceci entre autres en application de l'article 110 de la loi, qui constitue la transposition en droit luxembourgeois de l'article 28 de la Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les prédicts secteurs spéciaux.

Les services prestés et à prester par lux-Airport seront rémunérés à concurrence d'un montant maximum de 4 % du coût global de la construction. Les modalités restent à être convenues par l'Etat et lux-Airport.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, qui comprend les travaux de construction à proprement parler, le raccordement au pipeline existant, les études et les mesures compensatoires y relatives.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant quatre-vingt-cinq millions sept cent trente-sept mille six cents euros (85 737 600 EUR). Ce montant correspond à la valeur 924,32 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er

L'article 1er arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi. La partie des travaux concernée par la présente loi, à savoir la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, est avancée jusqu'au stade de l'APD.

Ad article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en octobre 2021 (valeur 924,32). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Ad article 3

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits à la charge du ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics-Direction des transports aériens
Auteur(s) :	Marc Reiter
Téléphone :	247-82921
Courriel :	marc.reiter@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	donner l'autorisation de procéder aux travaux de construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg et d'en financer la réalisation
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Date :	08/03/2023

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles : lux-Airport S.A.; Ministère des Finances; Département des travaux publics, MMTP; Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire; Direction de la défense, MAEE; Administration des ponts et chaussées
 Remarques/Observations :
2. Destinataires du projet :
- Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
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 :
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 inter-administratif (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 ?

1 N.a. : non applicable.

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)

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.
Sinon, 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 :
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 ?
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 : la construction d'une infrastructure pétrolière n'influence pas le principe d'égalité des femmes et des hommes
 - 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

*

FICHE FINANCIERE

Toutes les dépenses engagées et à engager pour l'ensemble des prestations et travaux relatifs à la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg sont reprises dans la fiche financière ci-après.

A la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction valable en octobre 2021 (924,32), les dépenses introduites par la présente loi s'élèvent à 85.737.600 €.

La fiche financière portant sur la totalité du projet tient compte des éléments suivants:

Mechanical engineering	33.090.000
Electrical engineering	8.360.000
Génie-civil	16.250.000
Architecte	2.590.000
Génie électrique	1.890.000
Génie HVAC	3.240.000
Etudes, experts, et autres	7.860.000
TVA	12.457.600
Le coût estimé des travaux (TTC)	85.737.600

*

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)

CONSEIL DE GOUVERNEMENT du 31 mars 2023

Extrait du procès-verbal N°14/23 approuvé dans la séance du 21 avril 2023

**3. Avant-projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg.
(MOBTP 017/2023)**

M. le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics saisit le Conseil de l'avant-projet de loi sous rubrique portant sur la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg.

L'aéroport de Luxembourg dispose actuellement d'un dépôt de carburant, d'une capacité de 8.000 m³. Aux termes d'un contrat de concession de services du 19 août 1997, la société *Luxfuel S.A.* a pour responsabilité la réception du carburant et des lubrifiants, leur stockage, ainsi que la distribution et la mise à bord des aéronefs.

Les infrastructures existantes, qui datent des années 1970, arrivent progressivement en fin de vie technique. Une ultime prolongation de l'autorisation d'exploitation des installations existantes a été accordée jusqu'au 31 mars 2024. Compte tenu de l'expiration de cette autorisation, ainsi que de l'évolution rapide et imprévisible des prix de matières premières et de construction, la réalisation rapide de ce projet est prioritaire.

Le dépôt de carburant est par ailleurs relié à la conduite de ravitaillement en provenance de Bitbourg, qui appartient au réseau d'oléoducs en Centre Europe (*Central Europe Pipeline System (CEPS)*). Le CEPS fait partie des infrastructures de l'OTAN et constitue un des programmes de la *NATO Support and Procurement Organisation/Agency*.

Le site d'implantation retenu pour le nouveau dépôt de carburant nécessitera un raccordement à la conduite existante du CEPS, ce qui requiert une modification du tracé de l'oléoduc de l'OTAN ainsi que son extension.

Le projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières envisagé est estimé à 85.737.000 €, à charge du budget du Département de la mobilité et des transports pour les années 2023-2025. Les frais d'études et de conception d'ores et déjà exposés afin de pouvoir proposer l'avant-projet de loi sous rubrique, sont inclus dans cette estimation.

Les travaux d'installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté à la conduite de ravitaillement CEPS de l'OTAN et l'intégration, dans le dépôt de carburant, d'installations couvertes de pompage F34 relatives à l'approvisionnement en carburant militaire F34, y inclus l'installation de mixage des additifs, les réservoirs des additifs et un réservoir de récupération sont approximativement estimés à 5.000.000 €, inclus dans ce total de 85.767.600 €. Cette dépense spécifique sera à charge du budget de la Direction de la Défense et pourra être comptabilisée au titre de l'effort de défense.

Compte tenu des composantes du projet relevant de l'infrastructure militaire, il est proposé que l'Etat soit le financeur et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières.

Le Conseil marque son accord avec le texte de l'avant-projet de loi sous rubrique qui pourra être introduit dans la procédure législative sans attendre l'approbation du procès-verbal de la présente séance.

Pour extrait conforme

Jacques FLIES
*Secrétaire général du
Conseil de Gouvernement*

Transmis pour information :

- à M. le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*
- à M. le Ministre des Affaires étrangères et européennes*
- à M. le Ministre de la Défense*
- à M. le Ministre de l'Aménagement du territoire*
- à M. le Ministre de l'Energie*
- à Mme la Ministre des Finances*
- à Mme la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable*
- au Service central de Législation*

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8221/01

N° 8221¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**portant sur la construction
des nouvelles infrastructures pétrolières
à l'aéroport de Luxembourg**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(11.7.2023)

Par dépêche du 22 mai 2023, 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 de la Mobilité et des Travaux publics.

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

Par dépêche du 31 mai 2023, le Premier ministre, ministre d'État, a demandé au Conseil d'État d'accorder un traitement prioritaire à l'examen du projet de loi sous rubrique.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis porte sur la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, afin de remplacer les infrastructures existantes qui datent des années 1970.

Alors que, d'après l'exposé des motifs, le coût du projet avait initialement été évalué à 35 000 000 euros, en vertu de la loi en projet, l'enveloppe budgétaire à accorder pour le financement dudit projet ne peut pas dépasser le montant de 85 737 600 euros. Cet écart s'explique, selon les auteurs, « par l'explosion des prix des matières premières et de l'énergie ».

L'autorisation du législateur pour faire procéder à la construction précitée est requise en vertu de l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 000 000 euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Articles 1^{er} à 3

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE*Article 1^{er}*

À la forme abrégée de l'article, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro.

Il est proposé de reformuler l'article sous revue pour écrire « comprenant les travaux de construction ».

Article 2

Les sommes d'argent sont à exprimer en chiffres, pour écrire « dépasser le montant de 85 737 600 euros ».

Article 3

Les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement, de sorte qu'il convient d'écrire « Ministère de la mobilité et des travaux publics », « Direction de la défense » et « Ministère des affaires étrangères et européennes ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 11 juillet 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 12 juillet 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 27 octobre 2022, 11 mai 2023, 15 juin 2023 et du 6 juillet 2023
2. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur : Madame Chantal Gary
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. 7985 Projet de loi modifiant :
 - 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
 - 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
 - 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
 - 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
 - 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
 - 6° 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 ;
 - 7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
 - Rapporteur : Madame Chantal Gary
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Félicie Weycker, M. Alain Disiviscour, M. Claude Paquet, M. Pol Philippe, M. Marc Reiter, Mme Vénére Dos Reis, Mme Stefanie Coimbra, du Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 27 octobre 2022, 11 mai 2023, 15 juin 2023 et du 6 juillet 2023

Les projets de procès-verbal des réunions des 27 octobre 2022, 11 mai 2023, 15 juin 2023 et du 6 juillet 2023 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

À titre liminaire, la commission désigne Mme Jessie Thill Rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi. Pour le détail il y a lieu de se référer au document parlementaire 8221⁰⁰.

Le projet de loi a comme objet d'autoriser le Gouvernement à faire procéder aux travaux liés à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg et d'en financer la réalisation. Le coût total des travaux et prestations est estimé à 85.737.600,00 d'euros et comprend les travaux de construction, le raccordement au pipeline existant, les frais d'études - y inclus ceux déjà engagés - et les mesures compensatoires afférentes.

Le projet vise à remplacer le dépôt de carburant actuel – vétuste et d'une capacité limitée à 8.000 m³ - par six réservoirs de 5.000 m³ sur un site différent (Höhenhof). La multiplication des capacités de stockage par 3,75 et leur

répartition sur six réservoirs permettra non seulement de mieux affronter d'éventuelles perturbations ou défaillances des conduites souterraines approvisionnant l'aéroport en kérosène, mais aussi de pouvoir stocker à l'avenir – outre le kérosène classique – plusieurs types de carburants dont ceux basés sur les énergies renouvelables.

Les coûts pour les travaux d'installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté au pipeline de ravitaillement CEPS en provenance de Bitburg (Central Europe Pipeline System de l'OTAN) et l'intégration dans le dépôt de carburant d'installations liées à l'approvisionnement en carburant militaire sont estimés à approximativement 5 millions d'euros, respectivement à environ 5,8 pour cent des coûts totaux. Cette dépense pourra être comptabilisée au titre de l'effort de défense. Compte tenu des composantes relevant de l'infrastructure militaire, il est proposé que l'État finance le projet et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières.

Les infrastructures actuelles datent des années 1970 et arrivent en fin de vie technique. Pour cette raison l'Inspection du Travail et des Mines et l'Administration de l'environnement ont accordé une ultime prolongation de l'autorisation d'exploitation des installations existantes jusqu'au 31 mars 2024. Compte tenu de l'expiration de cette autorisation, la réalisation de ce projet est donc urgente.

Ce projet de construction d'un dépôt de carburant aviation à l'aéroport de Luxembourg figurait déjà sur la liste des projets soumise à l'approbation de la Chambre des Députés en vue d'obtenir l'autorisation d'engager des dépenses pour l'élaboration d'un avant-projet détaillé et fut approuvée par le vote d'une motion lors du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État du 2 avril 2020. Par ailleurs, le projet avait initialement été évalué à un montant ne nécessitant pas de loi de financement, à savoir 35 millions d'euros, le raccordement au pipeline inclus. Or, les offres reçues dépassent largement le montant de 40 millions de sorte qu'ils nécessitent désormais l'élaboration et l'adoption d'une loi spéciale de financement, allongeant le délai pour la conclusion du marché et retardant le début des travaux.

L'écart entre l'estimation initiale et les offres s'explique principalement par l'explosion des prix des matières premières et de l'énergie, dont l'ampleur n'était pas envisageable au moment du lancement de la procédure négociée avec mise en concurrence préalable.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi. La partie des travaux concernée par la présente loi, à savoir la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, est avancée jusqu'au stade de l'APD.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021 (valeur 924,32). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

Article 3

L'article 3 précise que les dépenses engendrées seront inscrites à charge des crédits du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

La commission parlementaire décide de reprendre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 11 juillet 2023.

La commission parlementaire retient qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission.

3. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note, pour ce qui concerne l'observation liminaire accompagnant l'amendement sous revue, que les auteurs de l'amendement n'entendent pas donner suite à l'opposition formelle relative à la phase de transition supplémentaire qu'aurait instituée la loi en projet, au motif que la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE imposerait, à partir du 23 mai 2023, l'équipement, mais non l'utilisation, d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule.

Les auteurs expliquent qu'« [à] l'analyse des points énumérés au point 3 de la prédite annexe [I] et du tableau indiquant les points sur lesquels doit porter le contrôle ainsi que les normes minimales et les méthodes recommandées de contrôle, on constate que chaque point faisant référence à un tel dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, le fait à titre optionnel en indiquant la méthode de contrôle suivie des termes « et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule ». Il en va ainsi pour tous les points de contrôle se référant à un tel dispositif, à savoir les points suivants : « 1.6. Système antiblocage (ABS) », « 1.7. Système de freinage électronique (EBS) », [...], « 7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) » et « 7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé) ». Il en résulte que

l'utilisation de ce dispositif n'est pas rendue obligatoire dans le cadre du contrôle technique par la directive. »

Bien que les auteurs aient omis de faire mention, dans leur observation liminaire, du point 13 de la section 7 de l'annexe I, introduite par la directive déléguée (UE) 2021/1717 de la Commission du 9 juillet 2021 modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil pour mettre à jour certaines désignations de la catégorie de véhicules et faire figurer le système eCall dans la liste des éléments à contrôler, les méthodes, les causes de la défaillance et l'évaluation des défaillances visées aux annexes I et III de ladite directive, ils ont soumis leur position à la Commission européenne qui s'est montrée d'accord avec le point de vue adopté par le Gouvernement, à savoir que la directive impose l'équipement, mais non l'utilisation, d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule.

Considérant que les auteurs se sont concertés avec la Commission européenne à cet égard, et s'appuyant sur un échange de courriels entre ces derniers, le Conseil d'État peut s'accommoder de la position prônée par les auteurs, de sorte que l'opposition formelle à l'égard de la phase de transition supplémentaire n'a plus lieu d'être.

La commission parlementaire note que l'opposition formelle à l'égard de la phase de transition supplémentaire est levée.

Pour ce qui est des amendements concernant l'article 1^{er}, la Haute Corporation note que la commission parlementaire entend adresser trois oppositions formelles émises par elle dans son avis précité du 25 avril 2023.

Premièrement, le renvoi par le projet de loi, dans sa teneur initiale, à un règlement grand-ducal pour fixer les critères de choix du prestataire de service, a été supprimé. Les auteurs de l'amendement optent désormais pour un renvoi à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution de contrats de concession, de sorte que le choix du prestataire tomberait sous le régime de ladite loi.

Afin de justifier ce choix, la commission parlementaire avance que « compte tenu du fait que ce prestataire fait des investissements considérables sans être certain de pouvoir les amortir et qu'il est soumis aux aléas du marché, il est proposé d'opter pour un contrat de concession de service plutôt qu'un agrément. Un système d'agrément et la présence de plusieurs prestataires pourraient se révéler inopportuns alors que tous les prestataires ne disposeraient pas des mêmes ressources afin d'alimenter leurs recueils d'informations techniques respectifs et cela pourrait résulter en une inégalité des informations fournies aux organismes de contrôle technique ».

Au vu des explications fournies par la commission parlementaire et étant donné que la disposition sous avis ne se lit plus comme un système d'agrément, le Conseil d'État peut lever son opposition formelle émise dans son avis précité du 25 avril 2023. Afin de refléter la volonté de choisir un seul prestataire, il y a toutefois lieu de remplacer le terme « sélectionné » par le terme « désigné ».

La commission décide de suivre la proposition du Conseil d'État de remplacer le terme « sélectionné » par le terme « désigné ».

Deuxièmement, le Conseil d'État constate que la référence aux « voitures automobiles à personnes et [...] camionnettes dont la première immatriculation

au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2021 » a été remplacée par une référence aux « voitures particulières neuves et [...] véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 », tel que demandé par le Conseil d'État, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire constate avec satisfaction que l'opposition formelle du Conseil d'État relative à la référence aux véhicules a été levée.

Troisièmement, la Haute Corporation constate que le refus à la collecte des données appartient désormais au seul propriétaire du véhicule, tel que prévu par le règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n°1014/2010, (UE) n°293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, et tel que demandé par le Conseil d'État dans son avis précité du 25 avril 2023. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note que l'opposition formelle quant à l'auteur du refus à la collecte des données a été levée.

Enfin, le Conseil d'État prend acte des explications fournies par les auteurs concernant la durée de conservation des données.

La commission parlementaire décide de reprendre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

La commission retient qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission parlementaire.

4. 7985 **Projet de loi modifiant :**
- 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;**
 - 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;**
 - 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;**
 - 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;**
 - 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;**
 - 6° 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 ;**
 - 7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées**

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate, dans ses observations générales que les amendements parlementaires sous revue entendent répondre aux observations et oppositions formelles émises par le Conseil d'État dans son avis du 23 décembre 2022 relatif au projet de loi modifiant 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ; 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ; 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ; 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand - ducale.

À la lecture du texte coordonné, il apparaît que l'article 6 initial de la loi en projet a été supprimé, de sorte que l'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard de ladite disposition peut être levée.

La commission parlementaire prend acte de la levée de l'opposition formelle quant à l'article 6 du projet de loi.

Nouvel article 1^{er}

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que par l'amendement sous revue, les auteurs introduisent dans la loi en projet un article 1^{er} nouveau qui définit, au nouvel article 1*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 », les notions de « propriétaire d'un véhicule routier », de « détenteur d'un véhicule routier », de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » et d'« identifiant unique du véhicule ».

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État avait demandé, sous peine d'opposition formelle, que les définitions précitées soient prévues au niveau de la loi, tout en veillant à leur cohérence. Étant donné que l'amendement sous examen répond à ces demandes, l'opposition formelle peut être levée.

La commission parlementaire constate que l'opposition formelle quant aux définitions a été levée.

Au point 3, vu que les obligations d'immatriculation et d'inscription sur le certificat d'immatriculation découlent de la législation nationale, les références à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules sont à supprimer, pour viser « la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation ».

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer la référence à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules

Nouvel article 2 (article 1^{er} initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas de remarque à formuler.

La commission parlementaire en prend note.

Nouvel article 3 (article 2 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle que, concernant le point 8), il s'était opposé formellement à l'emploi de la notion de « masse maximale réglementaire ». La disposition critiquée se réfère désormais à « 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 ». La notion de « masse maximale réglementaire » ayant été supprimée, l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Au point 12), les auteurs font droit à la demande du Conseil d'État de supprimer la référence au tramway, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Quant aux points 28) et 29), le Conseil d'État avait demandé, dans son avis précité du 23 décembre 2023, « de transférer la définition des infractions prévues aux points 28) et 29) à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations ou bien de la prévoir dans un article séparé de la loi de 1955, et ceci afin de rester dans la logique du tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points ».

Or, les auteurs ont supprimé les précisions relatives aux comportements donnant lieu à une réduction de points, sans toutefois les insérer dans une autre disposition de la loi de 1955.

Le Conseil d'État tient à souligner que le principe de la légalité des peines, consacré par l'article 19 de la Constitution, implique, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, « la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés ». Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 19 de la Constitution, que les comportements incriminés soient définis dans la loi formelle.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont

détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte complète des articles 2*bis* et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

À noter que, suite à la suppression du point 28), le nouveau point 29) est renuméroté en nouveau point 28).

La commission décide par conséquent de supprimer le point 28) de l'article 3 du projet de loi :

« Art. 3.

(...)

28)	l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers
------------	---

»

Nouvel article 4 (article 3 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle avoir demandé, sous peine d'opposition formelle, que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » soit encadré.

Il constate que, par l'amendement sous examen, les auteurs entendent remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955, pour écrire que « [l]a délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants ».

À titre liminaire, le Conseil d'État tient à relever que l'emploi de la notion de « règlement d'administration publique » n'est plus de mise. La référence y faite par la disposition en projet est dès lors à supprimer.

La Haute Corporation note ensuite que la phrase liminaire proposée n'encadre nullement le pouvoir d'autorisation qui revient au ministre, mais renvoie cet encadrement à un « règlement d'administration publique » et à un règlement grand-ducal. Or, dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution, l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution exige que « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ».

L'opposition formelle doit dès lors être maintenue sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer l'article 4 du projet de loi, de sorte que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être.

Par conséquent, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents.

Nouvel article 5 (article 4 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note, quant au paragraphe 1^{er}, d'une part, que la référence, par la troisième phrase de l'alinéa 1^{er}, aux règlements européens a été supprimée. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

D'autre part, une référence au règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distincts destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE a été insérée à l'alinéa 2 afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État fondée sur l'absence de conditions de réception nationale dans la base légale. L'opposition formelle y relative peut dès lors également être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Selon le Conseil d'État il y a toutefois lieu de noter que les auteurs ont supprimé tout renvoi à un règlement grand-ducal pour préciser les modalités de la réception. Or, dans des matières réservées à la loi, le pouvoir spontané du Grand-Duc est exclu. Si les auteurs entendent préciser lesdites modalités par la voie d'un règlement grand-ducal, il y a lieu de conférer au Grand-Duc cette mission conformément aux exigences constitutionnelles en la matière.

Quant aux bases de données instituées, le Conseil d'État s'était interrogé sur la durée de conservation des données en réservant, en l'absence d'explications, sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel. Au paragraphe 7, alinéa 6, il est désormais prévu que les données sont conservées pour une durée respectivement de dix ou de sept ans après la mise hors circulation du véhicule routier.

Au commentaire de l'amendement sous revue, les auteurs expliquent que la durée de dix ans pour la banque de données nationale des véhicules routiers découle de la durée de signalement que prévoit le règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission, qui permet à un État membre d'introduire certains signalements touchant aux véhicules pendant une période de dix ans.

La durée de sept ans pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers découle de l'obligation incombant au Fonds de garantie automobile « d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule ».

Vu ces explications relatives aux durées de conservation, le Conseil d'État est en mesure de lever sa réserve de dispense du second vote constitutionnel.

La commission parlementaire prend note de la levée de la réserve de dispense du second vote constitutionnel.

Nouvel article 6 (article 5 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue supprime, à l'ancien article 5, devenu l'article 6, de la loi en projet, le renvoi à un règlement ministériel par l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2, de la loi de 1955, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 6 (article 7 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que, par l'amendement sous avis, la commission parlementaire entend modifier l'article 7 de la loi en projet afin de ne plus viser, à la phrase liminaire de l'article 7, alinéa 1^{er}, de la loi de 1955, le point 2 de l'article 3 de la loi de 1955. Ainsi, le non-respect des conditions relatives à « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » n'est plus soumis à la sanction prévue à l'article 7, alinéa 1^{er}. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte

complète des articles 2bis et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

La commission propose de supprimer la lettre q) et de renuméroter les lettres r) et s) en q) et r). Par conséquent, l'article sous examen est amendé comme suit :

Art. 7. 6.

d) **Quatre Trois** nouvelles lettres p), q) **et r) et s)** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;

q) inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2bis ;

r) q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, ~~ou~~ le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

s) r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

Nouvel article 9 (article 10 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que l'amendement sous examen a pour objet de fournir une base légale au pouvoir du ministre de retirer ou de suspendre l'autorisation spéciale.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 11 (article 12 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous avis, les auteurs entendent répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État relative à l'article 12, point 1°, de la loi en projet, modifiant l'article 13 de la loi de 1955, qui était basée sur le principe de la personnalité de la peine.

Ainsi, seul est désormais visé le conducteur du véhicule ayant conduit, à nouveau, un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 25 (article 26 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que par l'amendement sous examen, les auteurs entendent modifier l'article 26 de la loi en projet afin de préciser quels véhicules sont visés par l'article 2, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. L'opposition formelle émise par le Conseil d'État pour cause d'insécurité juridique peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 28 (article 29 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 29 (article 30 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 30 (article 31 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 34 (initialement article 35 nouveau)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 35 (article 36 initial du projet de loi)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 36 initial du projet de loi - supprimé

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 37 nouveau

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement 17 insère dans la loi en projet un nouvel article 37 modifiant l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Si le titulaire du certificat d'immatriculation est ajouté à la phrase liminaire, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu d'y insérer une référence à la lettre b) du même alinéa.

La commission propose de modifier le nouvel article 36 (ancien article 37) comme suit :

« Art. 37 36. ~~À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ».~~

À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

- a) les données relatives aux véhicules**
- b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. » »**

Nouvel article 38 – (article 37 initial du texte déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 39 initial du texte déposé - supprimé

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Articles 40 et 41 nouveaux

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 42 nouveau

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous revue, les auteurs entendent insérer dans la loi en projet un nouvel article 42 qui modifie l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Or, si la disposition en projet insère la précision que la commission est « instituée en vertu de l'article 2 » de la loi de 1955, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu de supprimer le renvoi, par la disposition à modifier, à un règlement grand-ducal pour déterminer « [l]e fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit ». En effet, un tel renvoi figure d'ores et déjà à l'article 2 de la loi de 1955 tel qu'amendé par l'amendement 2.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'État de supprimer le renvoi à un règlement grand-ducal.

Une lettre d'amendement est à préparer dans les meilleurs délais.

5. Divers

Une prochaine réunion de la commission est planifiée pour lundi, le 17 juillet 2023, à 13h00.

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 17 juillet 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 22 juin 2023
2. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg
- Rapporteur : Madame Jessie Thill

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7985 Projet de loi modifiant :
1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
6° 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 ;
7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'État
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. Examen de la motion n°1 de M. Serge Wilmes

(déposée le 27 avril 2023 en séance publique et relative au projet de loi n°8062 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus)

6. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

Mme Stéphanie Empain remplaçant Mme Semiray Ahmedova
M. Gilles Baum remplaçant M. Frank Colabianchi

Mme Félicie Weycker, M. Alain Disiviscour, M. Claude Paquet, M. Pol Philippe, M. Alex Kies, Mme Annick Trmata, Mme Stefanie Coimbra, du Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 22 juin 2023

Le projet de procès-verbal de la réunion du 22 juin 2023 est approuvé à l'unanimité des membres présents.

2. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité des membres présents.

3. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité des membres présents.

4. 7985 **Projet de loi modifiant :**
- 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
 - 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
 - 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
 - 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
 - 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
 - 6° 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 ;
 - 7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Le Conseil d'État a émis un deuxième avis complémentaire en date du 14 juillet 2023, suite à une seconde série d'amendements parlementaires qui est parvenue au Conseil d'État en date du 12 juillet 2023.

Nouvel article 3 (article 2 initial du projet de loi déposé)

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement à l'endroit du nouvel article 3 vise à supprimer, à l'article 2bis, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le point 28) et, à l'article 7, alinéa 2, de la loi précitée du 14 février 1955, la lettre q).

Le Conseil d'État s'était opposé formellement à la teneur projetée des dispositions précitées sur le fondement du principe de la légalité des peines consacré par l'article 19 de la Constitution.

En raison de la suppression des dispositions en cause, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État n'a plus lieu d'être.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 4 (article 3 initial du projet de loi déposé)

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État note que les auteurs entendent supprimer dans son intégralité l'article 4 de la loi en projet.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard du point 1° dudit article n'a dès lors plus lieu d'être.

La commission en prend acte.

Article 37 nouveau

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend acte.

Pour ce qui est du rapport du projet de loi soumis à la commission parlementaire, ce dernier est approuvé à l'unanimité de membres présents.

**5. Examen de la motion n°1 de M. Serge Wilmes
(déposée le 27 avril 2023 en séance publique et relative au projet de loi n°8062 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus)**

Dans la motion de M. Serge Wilmes (CSV) du 27 avril 2023 (concernant le projet de loi n° 8062), il est rappelé que, suite à la réorganisation du réseau RGTR, il y a eu une séparation des services de transport scolaire et des services de transport régulier. L'auteur remet en cause l'argument selon lequel la perte de complémentarité des deux services précités aurait conduit à leur séparation. Il rappelle que le Ministre de la Mobilité a estimé par la suite que l'organisation et le financement des lignes de bus scolaires RGTR pour l'enseignement fondamental constituent une prestation supplémentaire qui relève désormais entièrement de la compétence des communes.

L'orateur constate qu'en raison des différences au niveau des horaires scolaires des différents types d'établissements scolaires, il faut non seulement plus de lignes de bus, mais aussi plus de capacités dans les bus.

Il est rappelé qu'après la séparation du transport scolaire et des lignes régulières au sein du RGTR, l'État prend toujours en charge les frais de transport scolaire des élèves vers les écoles internationales, mais pas vers les écoles fondamentales dites « classiques ».

L'orateur invite par conséquent le Gouvernement à trouver des synergies au niveau du transport scolaire afin d'optimiser les capacités ; à profiter de la complémentarité existante dans certaines régions du pays en matière de transport scolaire afin d'éviter des trajets superflus et de favoriser la cohésion sociale des élèves fréquentant soit une école internationale, soit une école fondamentale dite « classique » ; à organiser le transport scolaire susmentionné de manière à ce que les bus puissent également être utilisés par les enseignants, les éducateurs et le personnel administratif et technique des écoles, en soulignant l'importance de ce pôle d'emploi, et en soutenant les mesures de réduction des émissions dans le cadre de la lutte contre le changement climatique ; et à maintenir le statu quo pour les communes rurales qui ont des dépenses disproportionnées par rapport aux communes des grandes agglomérations du centre ou du sud du pays, où les trajets sont plus courts.

Le représentant du Ministère confirme que, suite à des accords (signés ?) dans les années 1990, le RGTR a assuré les services de transport scolaire et les services de transport régulier dans le nord et nord-est du pays ; mais les synergies ont - au fil du temps - posé de plus en plus de problèmes notamment avec l'augmentation des trajets de bus par jour (les horaires des trains ne correspondant notamment pas aux horaires scolaires). En plus, dans le nord du pays, il y a eu des demandes de desservir certaines lignes par des bus de

petite taille (plus régulièrement dans la journée), ce qui n'était pas compatible avec le transport scolaire. En outre, vu que de plus en plus de communes ont fusionné et financent depuis leur propre transport scolaire, le recours au RGTR dans les autres communes aurait constitué une inégalité. En plus, le transport scolaire à l'intérieur d'une commune est du ressort de la commune. La seule commune dans le nord qui a connu des problèmes d'organisation depuis la séparation des services de transport scolaire et des services de transport régulier, d'après le représentant du Ministère, est la commune de Clervaux, mais des solutions ont en attendant pu être trouvées.

Pour ce qui est de la demande que le transport scolaire puisse également être utilisé par les enseignants, les éducateurs et le personnel administratif et technique des écoles, le représentant du Ministère explique que le transport scolaire est spécifique et tient uniquement compte des capacités nécessaires pour le transport scolaire. De plus, une demande en ce sens de la part des enseignants, des éducateurs ou encore du personnel administratif et technique des écoles est très faible. Pour ce qui est des parents qui souhaitent accompagner leur enfant dans le bus pendant les premiers jours de l'école, il est précisé que cela ne pose pas de problème : jusqu'aujourd'hui aucune demande dans ce sens n'a été refusée.

Pour ce qui est des dépenses à charge des communes, Monsieur Wilmes souhaite savoir s'il n'y a pas eu de réclamation. Le représentant du Ministère répond par la négative.

Monsieur le Député Carlo Weber (LSAP) se montre surpris que la commune de Wintger ne se soit pas manifestée et soutient les réflexions de Monsieur Wilmes.

L'auteur de la motion se déclare satisfait des réponses reçues aux interrogations soulevées dans sa motion.

6. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

8221/02

N° 8221²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**portant sur la construction
des nouvelles infrastructures pétrolières
à l'aéroport de Luxembourg**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(17.7.2023)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente, Mme Jessie THILL, Rapportrice, ; Mme Barbara Agostino, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, M. Marc GOERGEN, M. Marc HANSEN, Mme Cécile HEMMEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 22 mai 2023 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact et d'une fiche financière.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 11 juillet 2023.

Lors de sa réunion du 12 juillet 2023, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Jessie Thill a été désignée comme Rapportrice.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 17 juillet 2023.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi a comme objet d'autoriser le Gouvernement à faire procéder aux travaux liés à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg et d'en financer la réalisation. Le coût total des travaux et prestations est estimé à 85.737.600,00 d'euros et, comprend les travaux de construction, le raccordement au pipeline existant, les frais d'études – y inclus ceux déjà engagés – et les mesures compensatoires afférentes.

Le projet de loi stipule que les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser 85.737.600,00 euros, montant correspondant à la valeur 924,32 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021, à adapter semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction. Ces dépenses sont imputables à titre principal sur les crédits du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, mais aussi en partie sur ceux de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes.

Le projet vise à remplacer le dépôt de carburant actuel – vétuste et d’une capacité limitée à 8.000 m³ – par six réservoirs de 5.000 m³ sur un site différent (Höhenhof). La multiplication des capacités de stockage par 3,75 et leur répartition sur six réservoirs permettra non seulement de mieux affronter d’éventuelles perturbations ou défaillances des conduites souterraines approvisionnant l’aéroport en kérosène, mais aussi de pouvoir stocker à l’avenir – outre le kérosène classique – plusieurs types de carburants dont ceux basés sur les énergies renouvelables.

Les coûts pour les travaux d’installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté au pipeline de ravitaillement CEPS en provenance de Bitburg (Central Europe Pipeline System de l’OTAN) et l’intégration dans le dépôt de carburant d’installations liées à l’approvisionnement en carburant militaire sont estimés à approximativement 5 millions d’euros, respectivement d’environ 5,8 pour cent des coûts totaux. Cette dépense pourra être comptabilisée au titre de l’effort de défense. Compte tenu des composantes relevant de l’infrastructure militaire, il est proposé que l’État finance le projet et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières.

Les infrastructures actuelles datent des années 1970 et arrivent en fin de vie technique. Pour cette raison l’Inspection du Travail et des Mines et l’Administration de l’environnement ont accordé une ultime prolongation de l’autorisation d’exploitation des installations existantes jusqu’au 31 mars 2024. Compte tenu de l’expiration de cette autorisation, la réalisation de ce projet est donc urgente.

Ce projet de construction d’un dépôt de carburant aviation à l’aéroport de Luxembourg figurait déjà sur la liste des projets soumise à l’approbation de la Chambre des Députés en vue d’obtenir l’autorisation d’engager des dépenses pour l’élaboration d’un avant-projet détaillé et fut approuvée par le vote d’une motion lors du débat d’orientation sur le financement des grands projets d’infrastructure réalisés par l’État du 2 avril 2020. Par ailleurs, le projet avait initialement été évalué à un montant ne nécessitant pas de loi de financement, à savoir 35 millions d’euros, le raccordement au pipeline inclus. Or, les offres reçues dépassent largement le montant de 40 millions de sorte qu’ils nécessitent désormais l’élaboration et l’adoption d’une loi spéciale de financement, allongeant le délai pour la conclusion du marché et retardant le début des travaux.

L’écart entre l’estimation initiale et les offres s’explique principalement par l’explosion des prix des matières premières et de l’énergie, dont l’ampleur n’était pas envisageable au moment du lancement de la procédure négociée avec mise en concurrence préalable.

*

3. CONSIDERATIONS GENERALES

L’aéroport de Luxembourg dispose actuellement d’un dépôt de carburant d’une capacité de 8.000 m³, situé entre les aires de trafic P1 et P10. Aux termes du contrat de concession de services du 19 août 1997, la responsabilité pour la réception du carburant et des lubrifiants, pour leur stockage, leur distribution et leur mise à bord des aéronefs incombe à la société Luxfuel S.A., qui a pour actionnaires Luxair S.A. (40%), Skytanking GmbH (30%) et la société de l’aéroport de Luxembourg S.A. (30%).

Caractéristiques techniques

Les nouvelles infrastructures pétrolières projetées seront constituées des éléments suivants :

- (côté routier) un dépôt de carburant avec six réservoirs, comprenant des installations couvertes de mixage relatives à l’approvisionnement en carburant militaire F34 ;
- (côté routier) la base de réception ;
- (côté piste, dans la zone sécurisée) la base de service (maintenance) et de chargement des camions citernes avitailleurs ;
- les travaux de mise en service des bornes d’avitaillement (hydrants) au niveau de l’aire de trafic du terminal de fret (P10) ;
- les conduites de ravitaillement (pipelines) directement nécessaires à la réception et à la livraison du carburant ;
- les installations de réseau directement nécessaires à la mise en service des nouvelles infrastructures pétrolières.

La loi du 14 juillet 2005, qui autorise le Gouvernement à faire procéder à la revalorisation du site du Höhenhof, prévoit le financement de l'aménagement de la zone du dépôt pétrolier ainsi que de la voirie d'accès depuis l'échangeur Cargo-Center. C'est sur cette base qu'ont été réalisés les travaux de terrassement et de réalisation de la plate-forme préparant l'aire de construction destinée à accueillir le dépôt pétrolier côté routier ainsi que la prédite route d'accès.

Il convient de noter dans ce contexte que la voirie connexe devant permettre de relier, côté routier, les deux parcelles étatiques désignées pour l'implantation des nouvelles infrastructures, dont le coût de construction est évalué à 8.600.000 d'euros (travaux de terrassement compris), sera financée à charge des crédits du Fonds des Routes.

Il est renvoyé au dossier de dépôt (doc. parl. n°8221⁰⁰) pour les détails techniques et financiers supplémentaires.

Les conditions permettant à l'Etat d'endosser le rôle de maître d'ouvrage, de financer et de rester propriétaire des nouvelles infrastructures

Compte tenu des composantes relevant de l'infrastructure militaire, il est proposé que l'État soit le financeur et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières. Le modèle proposé a été vérifié d'un point de vue juridique, en particulier en ce qui concerne la question des aides d'État, et peut être appliqué à la condition que les contrats soient attribués par voie de marchés publics, d'une part, et d'autre part, que l'État se comporte comme le ferait un acteur économique et applique une marge bénéficiaire raisonnable sur le montant de la redevance à percevoir (sur base des coûts et des risques à sa charge).

Les contrats à passer en vue de la construction des infrastructures et de leur exploitation relèvent du régime des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, conformément à la législation applicable en la matière, à savoir la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics et son règlement grand-ducal d'exécution. Le marché de travaux pourra être attribué sur base des plans de conception établis en vue de l'obtention des autorisations. La planification d'exécution sera toutefois à charge de l'opérateur économique qui se verra attribuer le marché.

Étant donné que le Haut-Commissariat à la Protection nationale a classé la conduite de ravitaillement dans la catégorie « infrastructures critiques », il conviendra tout particulièrement, dans le cadre des procédures d'attribution, de veiller à décider des mesures permettant de garantir le niveau de confidentialité approprié, conformément au cadre réglementaire applicable.

En ce qui concerne la procédure de marché public relative aux infrastructures pétrolières en cours, la « procédure négociée avec mise en concurrence préalable » a été retenue, qui a impliqué la publication d'un avis d'appel à candidatures au niveau européen aux fins de la mise en concurrence.

Rôle et responsabilités de lux-Airport

Il a été décidé que lux-Airport apporte son soutien opérationnel à ce projet, tant en ce qui concerne la phase d'étude et de conception et d'obtention des autorisations, que durant la phase relative aux procédures d'attribution de marché à mener, qu'en ce qui concerne la phase de construction et, enfin, celle relative à l'exploitation des nouvelles infrastructures pétrolières envisagées, suivant des modalités et un processus décisionnel mis en place par l'État, sur base d'une convention conclue avec lux-Airport.

lux-Airport sera investi de pouvoirs contractuels pour faire respecter les contrats signés entre l'État et les opérateurs économiques à désigner à la suite des procédures d'attribution de marchés publics, de sorte à permettre que lux-Airport gère et coordonne au quotidien le travail sur le site aéroportuaire du ou des opérateurs économiques en lieu et place de l'État.

Étant donné que lux-Airport est une entité adjudicatrice au sens du Livre III (relatif aux secteurs spéciaux) de la loi sur les marchés publics, et que l'État devra, dans le cadre du présent projet, se soumettre aux dispositions de ce même Livre III, la présente coopération entre l'État et lux-Airport est possible. Ceci entre autres en application de l'article 110 de la loi, qui constitue la transposition en droit luxembourgeois de l'article 28 de la Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les prédicts secteurs spéciaux.

Les services prestés et à prester par lux-Airport seront rémunérés à concurrence d'un montant maximum de 4 % du coût global de la construction.

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (11.7.2023)

Dans son avis du 11 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas formulé de remarques quant au fond et s'est limité à quatre observations d'ordre légistique.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi. La partie des travaux concernée par la présente loi, à savoir la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, est avancée jusqu'au stade de l'APD.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021 (valeur 924,32). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

Article 3

L'article 3 précise que les dépenses engendrées seront inscrites à charge des crédits du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

*

La commission parlementaire décide de reprendre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 11 juillet 2023.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°8221 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**PROJET DE LOI
portant sur la construction
des nouvelles infrastructures pétrolières
à l'aéroport de Luxembourg**

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, comprenant les travaux de construction à proprement parler, le raccordement au pipeline existant, les études et les mesures compensatoires y relatives.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 85 737 600 euros. Ce montant correspond à la valeur 924,32 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Ministère de la mobilité et des travaux publics et de la Direction de la défense du Ministère des affaires étrangères et européennes.

Luxembourg, le 17 juillet 2023

La Présidente,
Chantal GARY

La Rapportrice,
Jessie THILL

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Bulletin de vote n°9 - Projet de loi N°8221

Date: 21/07/2023 19:36:27

Scrutin: 9

Président: M. Etgen Fernand

Vote: PL 8221

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8221 - Infrastr. pétrol. à l'aéroport

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	43	0	0	43
Procurations:	11	0	0	11
Total:	54	0	0	54

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

DP

Agostino Barbara	Oui	Arendt Guy	Oui
Bauler André	Oui	Baum Gilles	Oui
Beissel Simone	Oui	Colabianchi Frank	Oui
Etgen Fernand	Oui	Graas Gusty	Oui
Hartmann Carole	Oui (Bauler André)	Knaff Pim	Oui
Lamberty Claude	Oui	Polfer Lydie	Oui (Lamberty Claude)

LSAP

Asselborn-Bintz Simone	Oui	Biancalana Dan	Oui
Burton Tess	Oui	Closener Francine	Oui
Cruchten Yves	Oui	Di Bartolomeo Mars	Oui
Hemmen Cécile	Oui	Kersch Dan	Oui
Mutsch Lydia	Oui	Weber Carlo	Oui

déi gréng

Ahmedova Semiray	Oui	Benoy François	Oui
Bernard Djuna	Oui	Empain Stéphanie	Oui
Gary Chantal	Oui	Hansen Marc	Oui (Benoy François)
Lorsché Josée	Oui	Margue Charles	Oui
Thill Jessie	Oui		

CSV

Adehm Diane	Oui	Arendt épouse Kemp Nancy	Oui
Eicher Emile	Oui	Eischen Félix	Oui
Galles Paul	Oui (Halsdorf Jean-Marie)	Halsdorf Jean-Marie	Oui
Hansen Martine	Oui	Hengel Max	Oui (Mischo Georges)
Kaes Aly	Oui (Arendt épouse Kemp Nancy)	Lies Marc	Oui
Margue Elisabeth	Oui (Roth Gilles)	Mischo Georges	Oui
Modert Octavie	Oui (Eicher Emile)	Mosar Laurent	Oui (Eischen Félix)
Roth Gilles	Oui	Schaaf Jean-Paul	Oui
Spautz Marc	Oui	Wilmes Serge	Oui (Schaaf Jean-Paul)
Wiseler Claude	Oui (Hansen Martine)		

DÉI LÉNK

Cecchetti Myriam	Oui	Oberweis Nathalie	Oui
------------------	-----	-------------------	-----

Piraten

Clement Sven	Oui	Goergen Marc	Oui
--------------	-----	--------------	-----

Date: 21/07/2023 19:36:27

Scrutin: 9

Vote: PL 8221

Président: M. Etgen Fernand

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8221 - Infrastr. pétrol. à l'aéroport

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	43	0	0	43
Procurations:	11	0	0	11
Total:	54	0	0	54

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

CSV

Gloden Léon

Wolter Michel

ADR

Engelen Jeff

Kartheiser Fernand

Keup Fred

Liberté Chérie

Reding Roy

Le Président:

Le Secrétaire Général:

Texte voté - projet de loi N°8221



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 8221

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

*

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, comprenant les travaux de construction à proprement parler, le raccordement au pipeline existant, les études et les mesures compensatoires y relatives.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 85 737 600 euros. Ce montant correspond à la valeur 924,32 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Ministère de la mobilité et des travaux publics et de la Direction de la défense du Ministère des affaires étrangères et européennes.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 21 juillet 2023

Le Secrétaire général,

s. Laurent Scheeck

Le Président,

s. Fernand Etgen

8221/03

N° 8221³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**portant sur la construction
des nouvelles infrastructures pétrolières
à l'aéroport de Luxembourg**

* * *

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

(28.7.2023)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 21 juillet 2023 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant sur la construction
des nouvelles infrastructures pétrolières
à l'aéroport de Luxembourg**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 21 juillet 2023 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 11 juillet 2023 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 13 votants, le 28 juillet 2023.

Pour le Secrétaire général,

L'attaché,

Michel MILLIM

Le Président,

Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Mémorial A N° 513 de 2023



Loi du 7 août 2023 portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg.

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 21 juillet 2023 et celle du Conseil d'État du 28 juillet 2023 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, comprenant les travaux de construction à proprement parler, le raccordement au pipeline existant, les études et les mesures compensatoires y relatives.

Art. 2.

Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 85 737 600 euros. Ce montant correspond à la valeur 924,32 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3.

Les dépenses sont imputables sur les crédits du Ministère de la mobilité et des travaux publics et de la Direction de la défense du Ministère des affaires étrangères et européennes.

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 de la Mobilité
et des Travaux publics,
François Bausch*

Cabasson, le 7 août 2023.
Henri



Résumé

PROJET DE LOI

portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

RESUME

Le projet de loi a comme objet d'autoriser le Gouvernement à faire procéder aux travaux liés à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg et d'en financer la réalisation. Le coût total des travaux et prestations est estimé à 85.737.000,00 d'euros, qui comprend les travaux de construction, le raccordement au pipeline existant, les frais d'études - y inclus ceux déjà engagés - et les mesures compensatoires afférentes.

Le projet de loi stipule que les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser 85.737.600,00 euros, montant correspondant à la valeur 924,32 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021, à adapter semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction. Ces dépenses sont imputables à titre principal sur les crédits du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, mais aussi en partie sur ceux de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes.

Le projet vise à remplacer le dépôt de carburant actuel – vétuste et d'une capacité limitée à 8.000 m³ par six réservoirs de 5.000 m³ sur un site différent (Höhenhof). La multiplication des capacités de stockage par 3,75 et leur répartition sur six réservoirs permettra non seulement de mieux affronter d'éventuelles perturbations ou défaillances des conduites souterraines approvisionnant l'aéroport en kérosène, mais aussi de pouvoir stocker à l'avenir – outre le kérosène classique – plusieurs types de carburants dont ceux basés sur les énergies renouvelables.

Les coûts pour les travaux d'installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté au pipeline de ravitaillement CEPS en provenance de Bitburg (Central Europe Pipeline System de l'OTAN) et l'intégration dans le dépôt de carburant d'installations liées à l'approvisionnement en carburant militaire sont estimés à approximativement 5 millions d'euros, respectivement d'environ 5,8 pour cent des coûts totaux. Cette dépense pourra être comptabilisée au titre de l'effort de défense. Compte tenu des composantes relevant de l'infrastructure militaire, il est proposé que l'État finance le projet et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières.

Les infrastructures actuelles datent des années 1970 et arrivent en fin de vie technique. Pour cette raison l'Inspection du Travail et des Mines et l'Administration de l'environnement ont accordé une ultime prolongation de l'autorisation d'exploitation des installations existantes jusqu'au 31 mars 2024. Compte tenu de l'expiration de cette autorisation, la réalisation de ce projet est donc urgente.

Ce projet de construction d'un dépôt de carburant aviation à l'aéroport de Luxembourg figurait déjà sur la liste des projets soumise à l'approbation de la Chambre des Députés en vue d'obtenir l'autorisation d'engager des dépenses pour l'élaboration d'un avant-projet détaillé et fut approuvée par le vote d'une motion lors du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État du 2 avril 2020. Par ailleurs, le projet avait initialement été évalué à un montant ne nécessitant pas de loi de financement, à savoir 35 millions d'euros, le raccordement au pipeline inclus. Or, les offres reçues dépassent largement le montant de 40 millions de sorte qu'ils nécessitent désormais l'élaboration et l'adoption d'une loi spéciale de financement, allongeant le délai pour la conclusion du marché et retardant le début des travaux.

L'écart entre l'estimation initiale et les offres s'explique principalement par l'explosion des prix des matières premières et de l'énergie, dont l'ampleur n'était pas envisageable au moment du lancement de la procédure négociée avec mise en concurrence préalable.