**5823 : Résumé**

Le présent projet de loi a comme objet de définir les règles et procédures selon lesquelles le Ministre ayant dans ses attributions le département des Travaux Publics, délivre des permissions de voirie concernant l’ensemble du réseau routier de l’Etat.

En effet, l’Etat est, par l’intermédiaire du ministre des Travaux Publics, le gardien de son réseau routier. Il doit en garantir les meilleures conditions de circulation possibles par le maintien dans un bon état de la couche de roulement de la chaussée, la sauvegarde des conditions de visibilité, la supervision des réalisations de mesures d’apaisement ou d’autres aménagements entrepris dans l’intérêt de la sécurité routière, et le contrôle du nombre et de la fonction des accès individuels ou collectifs donnant sur les routes du réseau de la voirie de l’Etat.

Cadrage par le concept IVL:Le concept intégré des transports et du développement spatial (en allemand : *Integratives Verkehrsund Landesentwicklungskonzept = IVL*) a été élaboré en 2004 en vue d’assurer la coordination et l’intégration des objectifs de l’aménagement du territoire, des transports et l’environnement. La mise en œuvre de l’IVL se fait par référence aux cinq grands axes d’intervention qui sont les plans et projets, les mesures d’incitation financière, les mesures réglementaires ainsi que le pilotage de la démarche d’ensemble. La législation sur les permissions de voirie fait partie des instruments réglementaires à appliquer dans ce contexte. Elle peut contribuer à atteindre les trois objectifs fondamentaux de l’IVL, à savoir :

* aboutir jusqu’à l’horizon 2020 à un modal-split 25/75 dans la moyenne nationale. Ce taux très ambitieux se laisse uniquement réaliser par une organisation performante des transports en commun, tant sur le rail que par la route ;
* rechercher des formes d’urbanisation assurant une bonne mixité des fonctions par la juxtaposition de l’habitat et du lieu de travail, des établissements scolaires, du commerce et des centres de loisir, en limitant ainsi la distance des chemins à parcourir ;
* arriver à une urbanisation plus dense, voire densifier l’urbanisation existante, particulièrement en ce qui concerne l’habitat.

Accès à la voirie de l’Etat : Le présent projet de loi ne doit pas s’opposer à une extension de l’urbanisation le long des routes de l’Etat si cette extension se fait en profondeur et non pas de façon tentaculaire sous forme de rubans de faible profondeur. Les enjeux pour l’administration des Ponts et Chaussées sont les suivants :

* la sécurité des usagers de la route
* l’impact sur les infrastructures souterraines
* les avantages pour les riverains

Pour atteindre ces objectifs, le présent projet de loi a recours aux moyens suivants :

* prise en considération de la hiérarchie du réseau routier, en optant pour des conditions plus sévères sur les voies publiques d’ordre supérieur ;
* autorisation séparée pour chaque changement de la catégorie d’accès. Par cette nouvelle formule, on essaye de combattre la modification ou la multiplication du trafic engendré par le changement de destination de constructions existantes ou la réalisation de nouvelles exploitations implantées en dehors de la limite d’autorisation soumise à l’octroi d’une permission de voirie ;
* limitation des accès directs à la périphérie des agglomérations à la première rangée de maisons des zones d’habitation à développer en profondeur ;
* création d’une possibilité de définir les caractéristiques géométriques minimales soit par voie de règlement grand-ducal, soit sous forme de lignes de conduite à édicter par le ministre ;
* augmentation de la sécurité routière par une orientation perpendiculaire des accès donnant sur la voirie de l’Etat ;
* introduction d’une double procédure d’autorisation pour les plans d’aménagement particulier, l’une concernant les parties communes, l’autre les parties privatives.

Les autres domaines d’application : A côté des accès à la voirie de l’Etat, les permissions de voirie concernent toute une série de travaux :

* les infrastructures souterraines ou aériennes des communes ou des concessionnaires,
* les aménagements visant l’amélioration de la sécurité,
* les enseignes publicitaires.

Les dispositions concernant la grande voirie : Les assises des tracés autoroutiers traversant le paysage constituent des couloirs idéaux pour mettre en place les conduites maîtresses des réseaux d’infrastructures régionaux tels que les câbles P&T, les conduites d’eau potable ou de gaz naturel. A côté du profil aplani, ces couloirs ont l’avantage d’une bonne accessibilité et ils épargnent aux concessionnaires tous les problèmes de droit de passage sur les terrains privés. Sur le plan de l’environnement, ces solutions ont l’avantage d’éviter des impacts multiples en concentrant toutes les infrastructures sur un même ruban de terre. La permission de voirie représente l’instrument réglementaire approprié pour assigner le couloir à emprunter par ceux des concessionnaires investis d’un droit de passage sur le domaine public de la grande voirie, pour définir les conditions d’exécution et pour fixer les responsabilités des concessionnaires tant pour la pose de leurs infrastructures le long des tracés autoroutiers, c’est-à-dire dans la zone non-aedificandi, que pour celles devant traverser des tracés autoroutiers. Si la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d’une Grande Voirie de Communication et d’un Fonds des Routes, telle qu’elle a été modifiée dans la suite, fixe une zone non-aedificandi de 25 mètres de largeur bordant des deux côtés l’emprise des autoroutes, elle reste muette sur la nature des activités qui peuvent y être tolérées. Comme la raison d’être de cette zone non-aedificandi n’est pas la création d’une zone de transition ou de protection, mais la réservation d’une bande de terrain pouvant servir d’emprise lors d’un élargissement éventuel des voies de communication, aucune revalorisation d’un intérêt vital pour les établissements implantés sur les terrains attenants ne peut y être autorisée. La réalisation de divers aménagements présentant un intérêt public ou facilitant l’exploitation de ces fonds peut cependant être tolérée. Ici c’est encore l’instrument de la permission de voirie qui peut servir pour l’octroi des autorisations afférentes.