



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 19 juillet 2018

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 29 mars et des réunions des 29 juin, 4 et 5 juillet 2018
2. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une Maison de soins à Bascharage  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7345 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Observation : les trois projets de loi n°7337, n°7338 et n°7341 sont fusionnés en un nouveau projet de loi portant le n°7345  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 7292 Projet de loi  
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et  
2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. 7243 Projet de loi portant  
a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et  
b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi

- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

7. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, Mme Taina Bofferding remplaçant M. Georges Engel, Mme Tess Burton, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank

M. Eugène Berger, observateur

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

M. Romain Spaus, Mme Anouk Geimer-Ensch, M. Max Nilles, Mme Irena Medakovic, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Sarah Dichter, de l'Administration des Bâtiments publics

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

M. Gilles Didier, directeur adjoint de l'Administration des ponts & chaussées

M. Henri Werdel, directeur (gestion infrastructure), Mme Chantal Diederich (dirigeante du département ressources humaines), Mme Anne Backes, des CFL

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Marc Lies, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 29 mars et des réunions des 29 juin, 4 et 5 juillet 2018**

Les projets de procès-verbal repris sous rubrique recueillent l'accord unanime des membres de la commission.

**2. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une Maison de soins à Bascharage**

**Présentation d'un projet de rapport et vote**

Mme la Rapportrice présente succinctement son projet de rapport.

Madame la Présidente informe les membres qu'elle a parlé avec Monsieur le Président de la Commission de la Famille et de l'Intégration et Madame la Ministre de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région au sujet de l'aménagement de chambres communicantes et leur a fait part de l'opinion des membres de la Commission du Développement durable.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent de présenter une motion en ce sens lors de la séance plénière de la Chambre des Députés

Soumis au vote, le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

### **Temps de parole**

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

## **3. 7345 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

### **Présentation d'un projet de rapport et vote**

Mme la Rapportrice présente succinctement son projet de rapport.

Soumis au vote, il recueille l'accord unanime des membres de la commission.

### **Temps de parole**

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

## **4. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux**

### **Désignation d'un rapporteur**

La commission unanime désigne Mme la Présidente comme Rapportrice du projet de loi sous examen.

### **Présentation du projet de loi**

Les représentants de l'Administration des ponts et chaussées procèdent à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe au présent procès-verbal*). Il y a également lieu de se référer aux explications fournies dans le document parlementaire 7336.

### **Échange de vues**

- Un représentant du groupe politique LSAP s'interroge sur la nécessité de prévoir, à l'instar de la voie additionnelle en rampe (à l'endroit de la montée depuis la N18 vers le CR340) pour véhicules lents, une voie de détresse pour la section de la voie descendante.

L'orateur aimerait avoir des précisions sur les déshuileurs prévus.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que dans le cadre de la planification de la Transversale de Clervaux, un audit de sécurité a été réalisé. Les experts mandatés n'ont pas conclu à la nécessité de devoir prévoir l'aménagement d'une telle voie de détresse.

Le déshuileur permet de piéger, par gravité et/ou coalescence, les hydrocarbures présents dans les eaux de ruissellement générées sur les surfaces routières recueillies et permet ainsi d'éviter les rejets vers le milieu naturel.

- Un représentant du groupe politique DP s'enquiert sur la teneur du projet de revalorisation écologique de la Clerve.

Il s'interroge sur les capacités projetées des bassins de rétention, notamment eu égard au phénomène des pluies torrentielles.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que le lit de la Clerve est légèrement déplacé ; or, il ne saurait dire si le lit actuel de la Clerve correspond au cours d'eau initial. Il précise que, dans le cadre de la déviation afférente, des mesures de renaturation seront réalisées.

Les bassins de rétention et notamment le barrage de rétention des crues sur la Clerve répondent aux mesures telles qu'imposées par l'Administration de la gestion de l'eau et telles que définies suite à la réalisation d'études hydrauliques dans la vallée de la Wiltz/Clerve dans l'emprise du nouveau Lycée Edward Steichen. Les capacités prévues correspondent à une crue centennale (HQ 100).

## **Présentation et adoption d'un projet de rapport**

Il est proposé de reporter ce point à la prochaine réunion.

- 5. 7292** **Projet de loi**  
**1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et**  
**2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen**

### **Présentation du projet de loi**

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique que le projet de loi sous examen vise à approuver le Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers signé en date du 20 mars 2018 par les ministres français et luxembourgeois en charge des Transports.

Ledit Protocole comporte deux volets, à savoir :

- un volet relatif au domaine ferroviaire, et

- un volet relatif au domaine routier.

### ***Domaine ferroviaire***

Il s'agit d'assurer la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services au bénéfice des clients du rail.

Il s'agit essentiellement de projets permettant d'améliorer des infrastructures (comme, entre autres, l'allongement de quais sur l'axe Luxembourg-Thionville-Metz, l'augmentation de la capacité électrique) et de réaliser des aménagements complémentaires (comme la révision de plans de voie).

Le protocole a établi deux horizons de réalisation, le premier visant l'échéancier 2022-2024 et le deuxième visant l'horizon de réalisation 2028-2030.

Pour le détail des projets d'infrastructures et autres aménagements prévus, il y a lieu de se référer au document parlementaire n°7292 (exposé des motifs, pages 2 à 6).

Il convient de préciser que le tronçon Bettembourg-Zoufftgen n'est à l'heure actuelle toujours pas banalisé ; ainsi les deux voies ferrées ne peuvent être utilisées que dans le sens prédéfini. Cette situation entraîne des conséquences négatives puisqu'aucun changement de voie n'est possible, ce qui rend difficile une optimisation de l'utilisation de ce corridor.

Ledit Protocole s'inscrit dans la stratégie d'augmenter la capacité du rail, tant pour le trafic voyageur que pour le trafic fret, ce qui permettra de délester davantage les routes et de favoriser l'écoulement du trafic fret, notamment eu égard au Terminal intermodal.

Il est prévu de construire un parc relais à proximité de la gare de Thionville et un parc relais entre Thionville et le point frontalier luxembourgeois près de l'autoroute A31 disposant d'un accès d'entrée et de sortie propre et réservé aux bus et aux personnes faisant du covoiturage.

### ***Domaine routier***

L'idée est de promouvoir les transports en communs routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg. Il s'agit ainsi d'initier et de favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage, de mettre en œuvre un programme de parcs relais et de gares routières. Pour de plus amples détails, il y a lieu de se référer aux explications contenues dans le document parlementaire n°7392 (exposé des motifs, pages 5 et 6).

L'orateur souligne que l'ensemble des projets prévus dans le cadre du présent Protocole seront réalisés en coopération avec les autorités françaises.

Les plafonds respectifs autorisés sont inscrits, pour le volet ferroviaire (110 000 000), à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup> et, pour le volet routier (10 000 000 euros), à l'article 2, paragraphe 2.

### **Présentation et adoption d'un projet de rapport**

Il est proposé de reporter ce point à la prochaine réunion.

6. 7243 **Projet de loi portant**  
**a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et**  
**b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

#### **Désignation du rapporteur**

Les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas procéder, à ce stade de l'instruction parlementaire, à la désignation d'un rapporteur.

#### **Présentation du projet de loi**

L'objet du projet de loi est la transposition de la directive (UE) 2016/1639 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

Il s'agit de l'élaboration d'un standard européen établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

Dans un souci d'assurer la cohérence des deux régimes juridiques existants pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, à savoir le Rhin (*compétence du CCNR, Commission centrale pour la navigation du Rhin*) et l'Union européenne (*CESNI ; Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*), il est nécessaire de prévoir les mêmes standards. Le droit de l'Union et la réglementation de la CCNR feront référence aux standards établis par le CESNI par « ES-TRIN 2017/01 » à partir du 7 octobre 2018 (soit la date limite de transposition de la directive (UE) 2016/1629 et la date d'applicabilité de l'ES-TRIN 2017/01).

La cohérence entre le droit de l'Union et la réglementation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) pour les bateaux de navigation intérieure sera totale à partir du 8 octobre 2018.

Pour de plus amples détails, il y a lieu de se référer au document parlementaire n°7243 (exposé des motifs, pages 75 et 76).

#### **Examen de l'avis du Conseil d'État du 12 juin 2018**

##### **Observations préliminaires**

Le Conseil d'État fait observer que « *L'article 31 de la directive (UE) 2016/1629 dispose que la Commission européenne est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 de cette directive, dans le but de mettre à jour les annexes II à VI de ladite directive.*

*À cet égard, il y a lieu de rappeler que, si ces actes délégués à venir prennent la forme d'un règlement de l'Union européenne, ils sont directement applicables. Si, au contraire, ces actes sont des directives déléguées, il*

*s'impose soit de les transposer en droit national et de procéder de manière formelle à la modification de la future loi, soit de prévoir dans cette loi une disposition permettant de procéder de manière dynamique à la transposition des directives déléguées, méthode déjà appliquée dans d'autres matières, comme par exemple dans le cadre de la loi modifiée du 15 décembre 2010 relative à la sécurité des jouets.*

*Le Conseil d'État est d'avis que, dans un souci de concordance et de cohérence avec ces projets, il y a lieu de transposer ces annexes de manière dynamique et de procéder comme suit :*

1. *Aux article 6, paragraphes 2 et 3, article 7, point a), article 8, paragraphe 2, article 9, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, article 11, alinéa 2, article 12, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, article 14, alinéa 1<sup>er</sup>, article 18, paragraphe 1<sup>er</sup>, article 20, paragraphes 2 et 5, article 22, paragraphes 1<sup>er</sup> à 4, article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, et article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « annexe II », « annexe III », « annexe IV », « annexe V » et « annexe VI » sont complétés par l'ajout suivant : « (...) annexe[s] (...) de la directive (...) telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive. »*
2. *L'article 28 est reformulé comme suit :*

*« Art. 28. Les modifications aux annexes II, III, IV, V et VI de la directive (...) s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.*

*Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. » »*

### **Articles 1<sup>er</sup> à 15**

Les articles 1<sup>er</sup> à 15 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

### **Article 16**

Le Conseil d'État estime qu'il convient de préciser *in fine* que la reconnaissance des certificats de navigation des bâtiments de pays tiers se fait pour « le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La Commission du Développement durable fait sienne cette suggestion.

### **Article 17**

Cet article prévoit l'instauration d'un registre électronique des certificats émis pour les bateaux de navigation intérieure aux fins de la gestion des entreprises de transport fluvial, de la délivrance et de la gestion des certificats de transports par voie fluviale, de l'alimentation de la base de données européenne sur les

bateaux de navigation intérieure tenue auprès de la Commission européenne et du maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation.

Le Conseil d'État note qu'aux termes de l'article 6 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), la licéité du traitement dans le secteur public est vérifiée si le traitement est nécessaire au respect de l'obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique. Dans cette logique, il ne s'impose pas de donner à chaque traitement de données une base spécifique légale ou réglementaire. En ce qui concerne les principes et conditions du traitement, le règlement s'applique. Certes, l'article 6, paragraphe 3, du règlement n'exclut pas des bases juridiques nationales qui peuvent « contenir des dispositions spécifiques ». La création d'un tel cadre légal ou réglementaire relatif aux diverses administrations n'est dès lors pas, en tant que telle, contraire au règlement, mais ne s'impose que s'il s'agit de prévoir des règles spécifiques par rapport à des aspects particuliers du secteur concerné qui ne sont pas prévues dans le dispositif européen. Partant, étant donné que l'article sous rubrique ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, le Conseil d'État est d'avis qu'il est superfétatoire et demande sa suppression.

La Commission décide pourtant de maintenir cet article et, en tenant compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État, de le libeller comme suit :

**« Art. 17. Registres des certificats**

*(1) Le ministre tient un registre électronique des certificats émis pour les bateaux de navigation intérieure aux fins de la gestion des entreprises de transport fluvial, de la délivrance et la gestion des certificats de transports par voie fluviale, l'alimentation de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure tenue auprès de la Commission européenne et le maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation.*

*(2) Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :*

- a) délivrance et gestion des certificats des bâtiments délivrés conformément à la présente loi ;*
- b) délivrance et gestion des attestations de navigabilité du personnel navigant ;*
- c) inscriptions des mesures administratives en relation avec les certificats des bâtiments et des attestations de navigabilité ;*
- d) délivrance et gestion des certificats de jaugeage ;*
- e) contrôles des entreprises de transport fluvial ;*
- f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres Etats-membres de l'Union européenne ;*

*(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 2, lettre (n) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules*



sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.

(4) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :

1. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
  - désignation commerciale, forme juridique, numéro d'identification national, adresse, date de dissolution ;
2. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des exploitants et des conducteurs indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
  - noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;
3. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), d) et e), le fichier exploité par le ministre ayant l'enregistrement et des domaines dans ses attributions renseignant sur les bateaux immatriculés au Luxembourg :
  - données nécessaires à l'identification des bâtiments, propriétaire, détenteur, adresse, échéances ;
4. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), b), d) et f), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :
  - entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresses, autorisations d'établissement, capacité financière ;

(5) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique.

(6) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 2, lettres a), b) et d), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.

(7) Toute modification du nom, tout transfert de propriété, tout rejaugage ainsi que toute modification de l'usage du bateau doit être signalé au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

(8) Le ministre s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées du registre visé au paragraphe 1<sup>er</sup> ~~du présent article~~ lorsque ce bâtiment est démantelé et que les données relatives à une attestation de navigabilité sont supprimées du registre visé au paragraphe lorsque la personne concernée est décédée.

(9) Le système informatique par lequel l'accès au registre électronique est opéré doit être aménagé de la manière suivante :

- L'accès au registre est sécurisé moyennant une authentification forte ;

- *Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;*
- *Les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle. »*

### **Articles 18 à 21**

Les libellés respectifs des articles 18 à 21 ne soulèvent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

### **Article 22**

Dans son avis du 12 juin 2018, le Conseil d'État émet une opposition formelle liée à la non-conformité du texte initial de l'article 22 du projet de loi au regard de l'article 32, paragraphe 2 et de l'article 36 de la Constitution, alors qu'il revient au seul Grand-Duc de conférer, sauf dans les matières réservées à la loi, un pouvoir réglementaire aux membres du Gouvernement, en vertu de l'article 76, alinéa 2, de la Constitution. Le Conseil d'État attire en outre l'attention sur le fait que le paragraphe 1<sup>er</sup> comporte des restrictions à la liberté de commerce, réservées par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution à la loi formelle.

Suite à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable a décidé d'opter, pour ce qui est des dérogations qui peuvent être adoptées, pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale.

La Moselle étant une voie d'eau de zone 4, seule la possibilité de fixer des prescriptions techniques allégées (donc absence de risque de restriction à la liberté de commerce mais plutôt facilitation de celle-ci), visée au paragraphe 4 de l'article 23 de la directive, est maintenue. Ces conditions d'allègement ne peuvent concerner que les éléments visés à l'annexe IV de la directive évitant ainsi toute mesure discrétionnaire. Y est ajoutée la condition que les prescriptions allégées doivent garantir un niveau de sécurité suffisant, dûment prouvé.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent d'amender l'article 22 comme suit :

#### **« Art. 22. Possibilité d'adopter des prescriptions techniques allégées pour certaines zones**

*(1) Le ministre peut autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive pour les bâtiments qui naviguent exclusivement sur la Moselle. L'application partielle ou moins stricte des prescriptions techniques ne concerne*

que les éléments énumérés à l'annexe IV de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(2) L'application partielle ou les prescriptions techniques moins strictes visées au paragraphe 1<sup>er</sup> ne peuvent être autorisés que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti.

(3) La conformité aux prescriptions techniques allégées est indiquée dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure ou dans le certificat de l'Union européenne supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure. »

### **Article 23**

Le Conseil d'État s'oppose formellement aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, pour les motifs exposés à l'endroit de l'examen des paragraphes 1<sup>er</sup> et 4 de l'article 22.

« En outre, il se doit de relever que l'octroi de « dérogations à l'application de tout ou partie de la présente directive », prévu au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article, est incongru.

Pour ce qui est du paragraphe 3, il y a lieu de relever que, pour les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, la Cour de justice de l'Union européenne considère qu'en principe elles ne doivent pas être transposées. Par conséquent, le Conseil d'État demande de supprimer le paragraphe 3.

Suite à l'opposition formelle du Conseil d'État, il est opté pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale. Pour les deux types de dérogations, il faut devoir dûment prouver un niveau de sécurité suffisant. ».

De la même manière que pour l'amendement parlementaire proposé à l'endroit de l'article 22, et suite à l'opposition formelle du Conseil d'État liée à la non-conformité du texte initial de l'article 23 au regard de l'article 32, paragraphe 2 et à l'article 36 de la Constitution pour ce qui est des dérogations qui peuvent être adoptées, il est opté pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale. Pour les deux types de dérogations, il faut devoir dûment prouver un niveau de sécurité suffisant.

L'article 23 est amendé et se lit de la manière suivante :

#### **« Art. 23. Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments**

(1) Des dérogations à l'application de tout ou partie de la loi en ce qui concerne les bâtiments d'un port en lourd ne dépassant pas 350 tonnes ou les bâtiments non destinés au transport de marchandises et dont le déplacement d'eau

*n'atteint pas 100 mètres cubes, dont la quille a été posée avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950 et qui naviguent exclusivement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg peuvent être autorisées par le ministre.*

*(2) Sans préjudice des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, peuvent être autorisées par le ministre des dérogations à l'application de tout ou partie de la loi, en ce qui concerne la navigation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, pour les bâtiments effectuant des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires. Lesdites dérogations ainsi que les trajets ou les zones pour lesquels elles sont valables doivent être mentionnés dans le certificat du bâtiment.*

*(3) Les dérogations visées aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent être autorisées que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti. »*

### **Articles 24 et 25**

*Le Conseil d'État note « qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives, qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Il en est de même pour ce qui est des dispositions déterminant la méthode selon laquelle ces autorités exercent leurs compétences, comme le recours à des actes exécutifs et la manière de les arrêter. Partant, les paragraphes 1<sup>ers</sup> des articles 24 et 25 sont à omettre et il convient de spécifier aux paragraphes 2 des deux articles les dérogations et reconnaissances d'équivalence applicables. »*

Afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la Commission décide d'introduire un amendement visant à supprimer les paragraphes 1<sup>ers</sup> des articles 24 et 25 et en ne transposant donc pas les obligations de la Commission européenne, tout en précisant les dispositions résiduelles en conséquence.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent d'amender les articles 24 et 25 comme suit :

#### **« Art. 24. Utilisation des nouvelles technologies et dérogations applicables à des bâtiments déterminés**

*Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations et reconnaissances d'équivalences adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 25 paragraphe 1 de la directive.*

#### **Art. 25. Difficultés**

*Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 26 paragraphe 1 de la directive. »*

### **Articles 26 et 27**

Les articles 26 et 27 ne donnent pas lieu à observation.

### **Article 28**

Le Conseil d'État propose de reformuler le libellé de l'article 28, conformément à ces observations préliminaires.

Les membres de la Commission du Développement durable y réservent une suite favorable.

### **Article 29**

Le Conseil d'État fait observer que l'article 29, comme il ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, est superfétatoire et peut être supprimé.

Or, l'objet du traitement des données AIS (« Automatic Identification System ») des bateaux de navigation intérieure va au-delà du respect de l'obligation légale d'être équipé d'un appareil AIS intérieur et d'un appareil ECDIS intérieur en mode information ou d'un appareil similaire par le règlement de police pour la navigation sur la Moselle.

Le traitement de données n'est par ailleurs pas seulement utilisé à des fins de gestion du trafic, mais aussi à des fins de perception des péages. Par ailleurs, l'article en question fixe aussi la base légale pour les traitements en relation avec les enregistrements audio et vidéo d'exploitation et des communications radio.

La Commission du Développement durable décide de maintenir l'article 31 pour avoir une base légale pour ces traitements de données.

### **Article 30**

L'article 30 ne donne pas lieu à observation.

### **Article 31**

La Commission décide de supprimer cet article, car le Règlement général sur la protection des données est entré en vigueur en mai 2018 et que, partant, plus aucune dérogation au droit commun en matière d'entrée en vigueur des lois ne s'impose.

### **Article 32**

Le libellé de l'article 32 ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

\*

Les membres de la Commission du Développement durable décident d'envoyer une lettre d'amendements parlementaires au Conseil d'État.

**7. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Le Secrétaire-Administrateur,  
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement  
durable,  
Josée Lorsché

Annexe : présentation PowerPoint (PL 7336)

# Transversale de Clervaux N7-CR340-N18

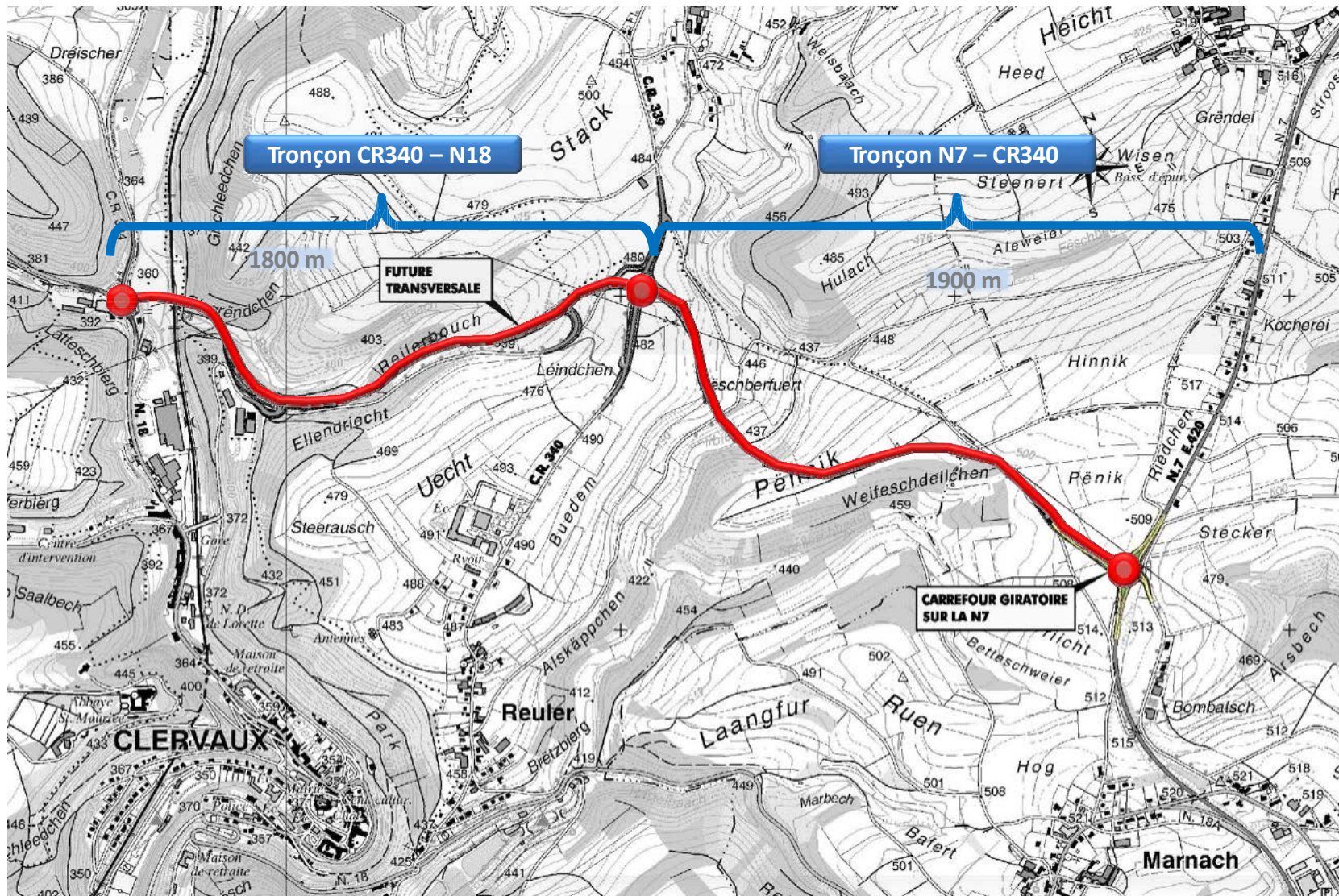


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées



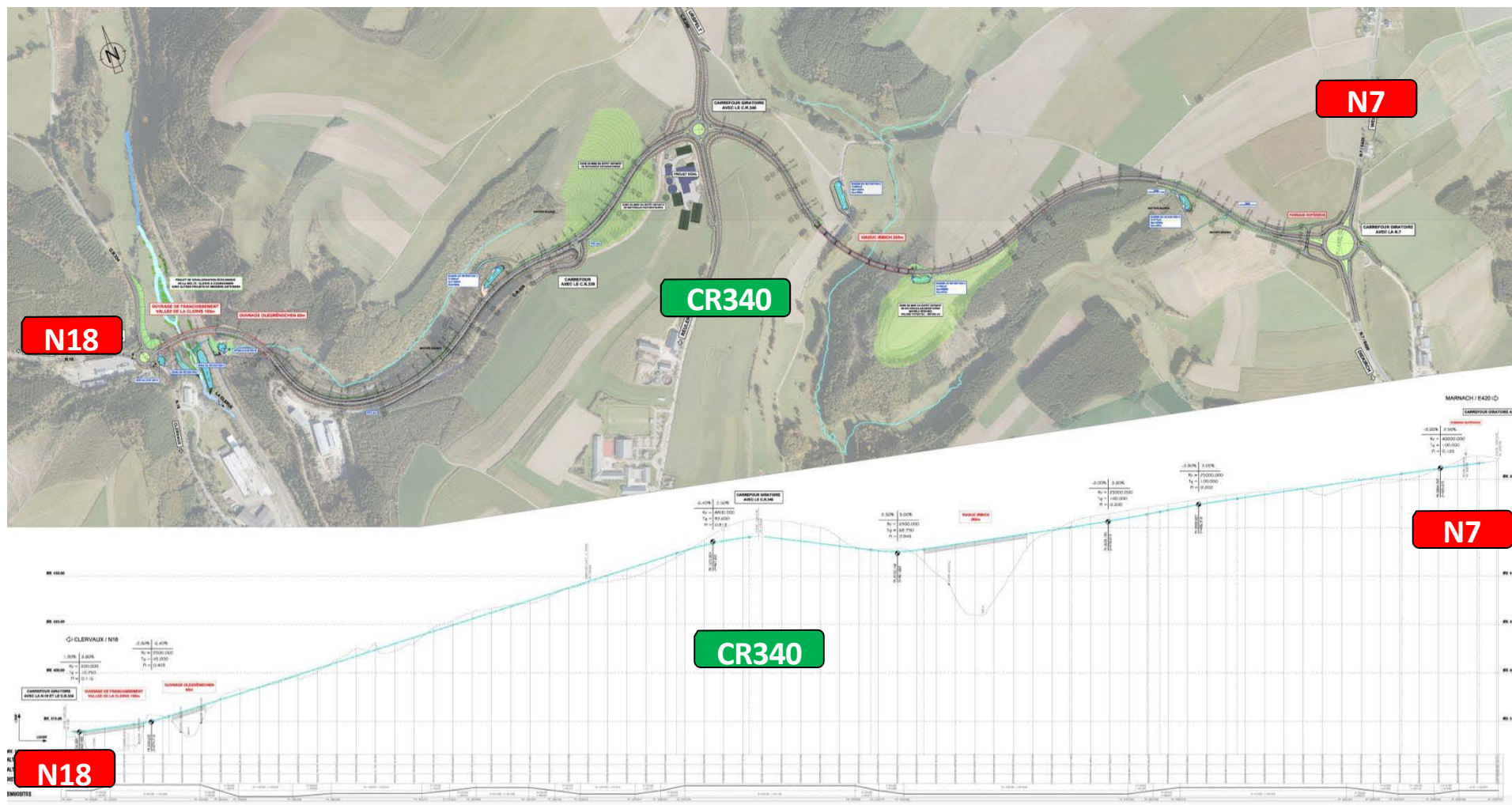
## Vue d'ensemble de la Transversale de Clervaux





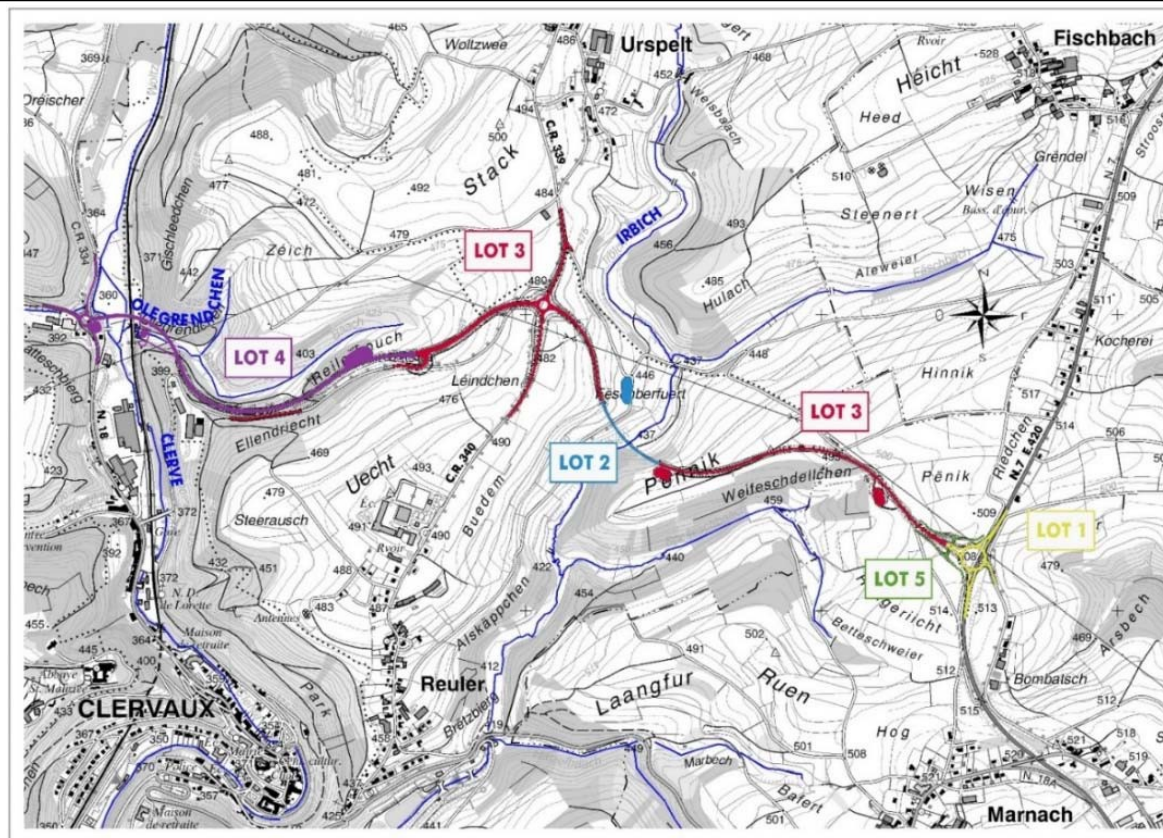


## Vue d'ensemble





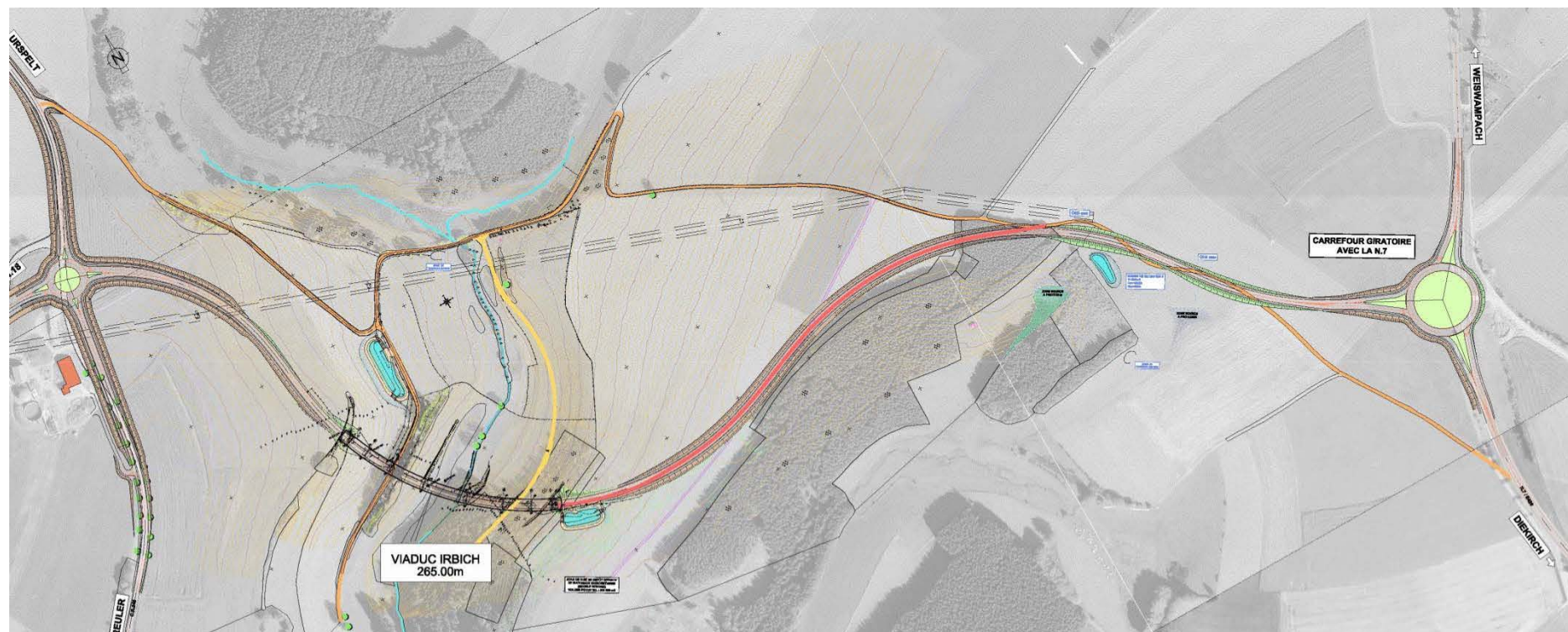
## Éléments du projet



Lot 1:	Giratoire N7	Début chantier 2014
Lot 2:	Viaduc Irbich	Début chantier 2016
Lot 3:	Section courante CR340/CR339 – N7	Début chantier 2019
Lot 4:	Section courante N18 – CR340/CR339 (avec Viaducs de la Clerve et Olegrëndchen)	Début chantier 2020
Lot 5:	Passage supérieur près giratoire N7	Début chantier 2020

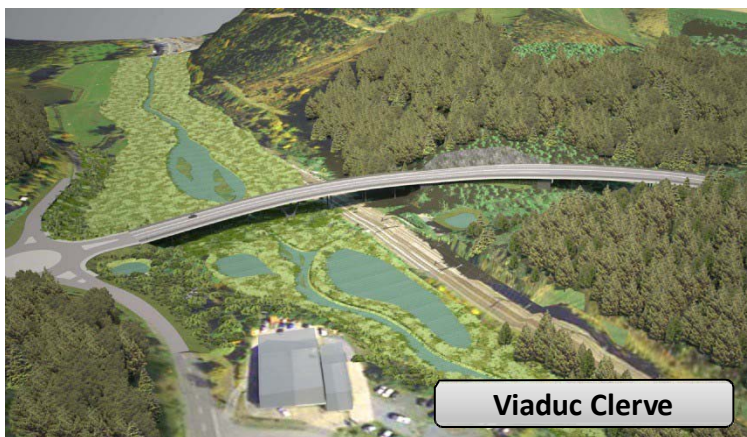
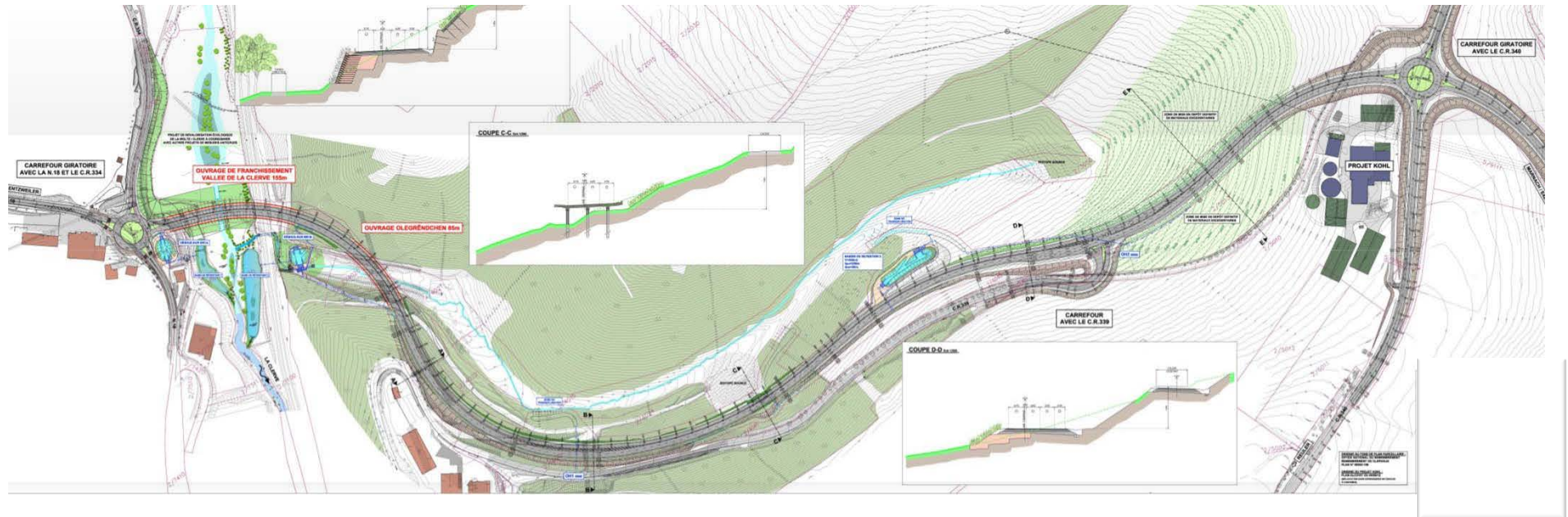


Vue en plan du tronçon N7 – CR340



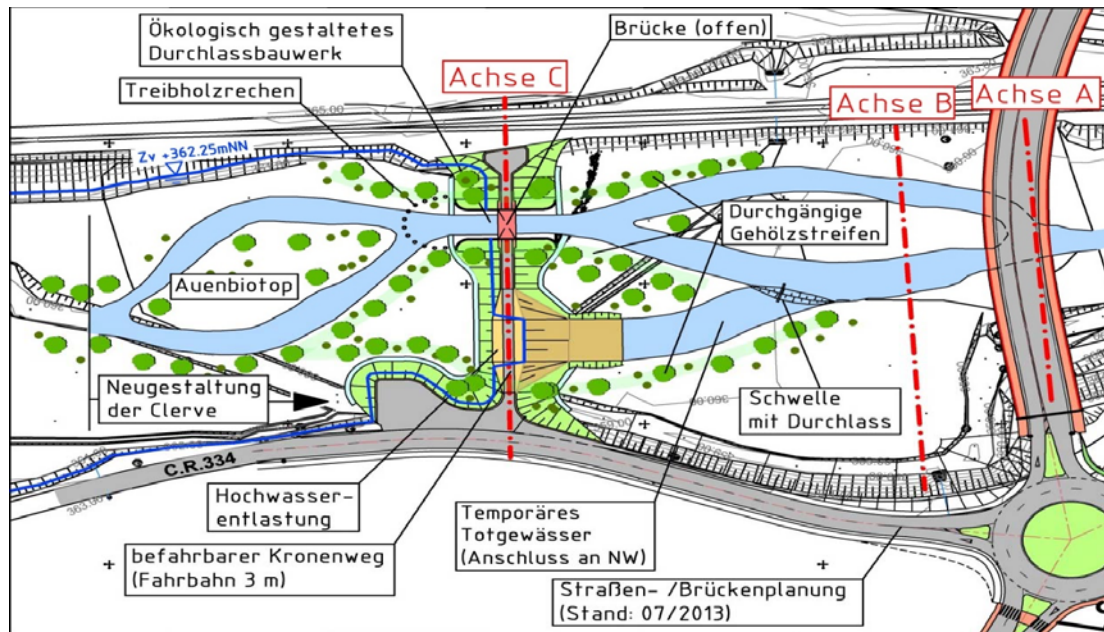
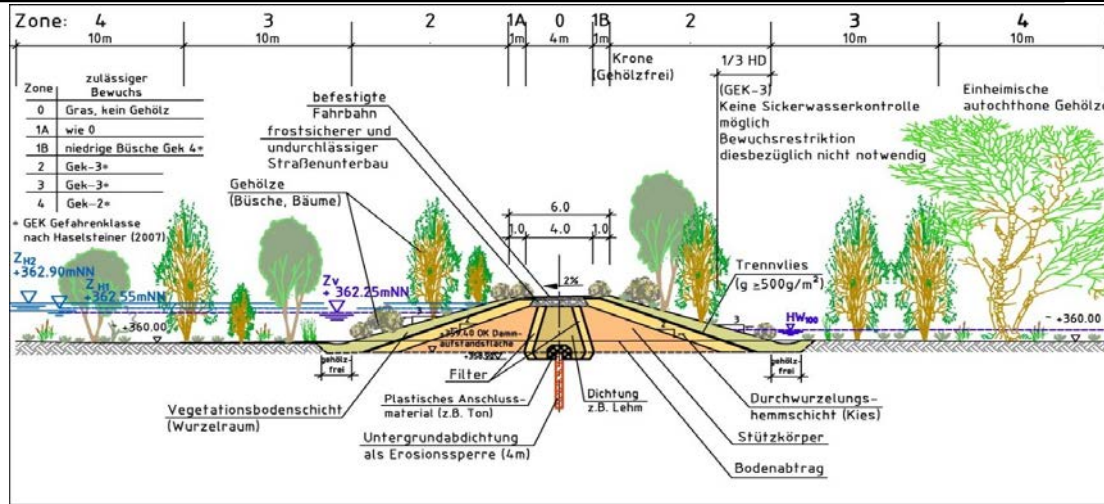


## Vue en plan du tronçon CR340 – N18



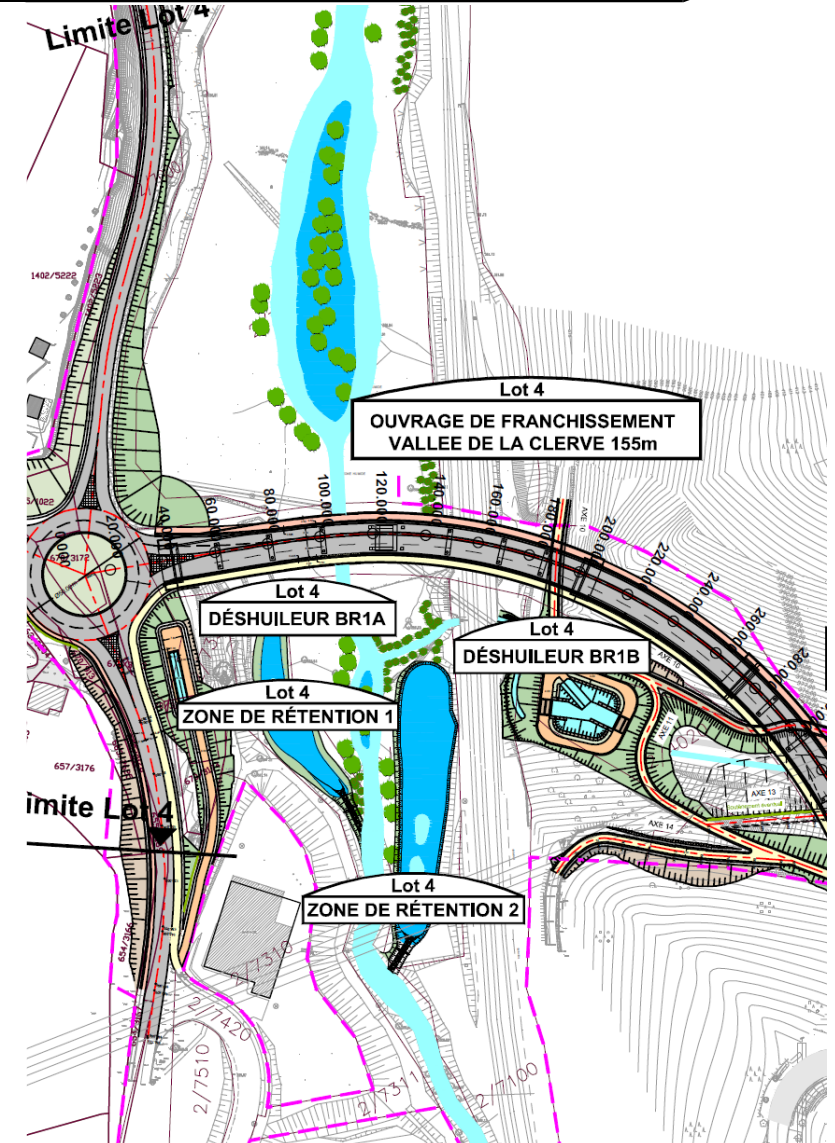


Barrage de compensation de 20.000 m<sup>3</sup> sur la Clerve en amont de Clervaux / réaménagements Clerve-Woltz



18/07/2018

RF/MR



7



## Coûts

	Devis TTC
<b>Lot 1:</b>	<b>Carrefour de raccordement sur N7 (giratoire)</b>
	<b>1.652.866,62 €</b>
<b>Lot 2:</b>	<b>Viaduc Irbich</b>
	<b>12.207.808,56 €</b>
<b>Lot 3:</b>	<b>Section courante CR340/CR339 – N7</b>
	<b>15.631.000,00 €</b>
<b>Lot 4:</b>	<b>Section courante N18 – CR340/CR339</b>
	Giratoire N18
	1.755.000,00 €
	Voirie et réseaux divers
	7.722.000,00 €
	Ouvrage biotope source
	1.696.500,00 €
	Viaduc de la Clerve
	10.647.000,00 €
	Viaduc Olegrëndchen
	5.674.500,00 €
	Barrage de compensation
	1.989.000,00 €
<b>Lot 5:</b>	<b>Passage supérieur près giratoire N7</b>
	<b>766.350,00 €</b>
	<b>Voirie agricole (remembrement)</b>
	<b>1.820.657,33 €</b>
	<b>Mesures compensatoires</b>
	<b>585.000,00 €</b>
	<b>Montant total des travaux</b>
	<b>62.147.682,51 €</b>
	<b>Travaux auxiliaires 3%</b>
	<b>1.864.430,48 €</b>
	<b>Montant total</b>
	<b>64.012.112,99 €</b>
	<b>Etudes / Géologie / Direction travaux / Sécurité santé / Assistance technique</b>
	<b>8.961.695,82 €</b>
	<b>Montant total du projet</b>
	<b>72.973.808,80 €</b>