

**N° 8144<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

---

## **PROJET DE LOI**

**modifiant la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation  
des incidences sur l'environnement**

\* \* \*

### **AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(7.4.2023)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de transposer en droit national la Directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), (ci-après la « Directive (UE) 2021/1187 »).

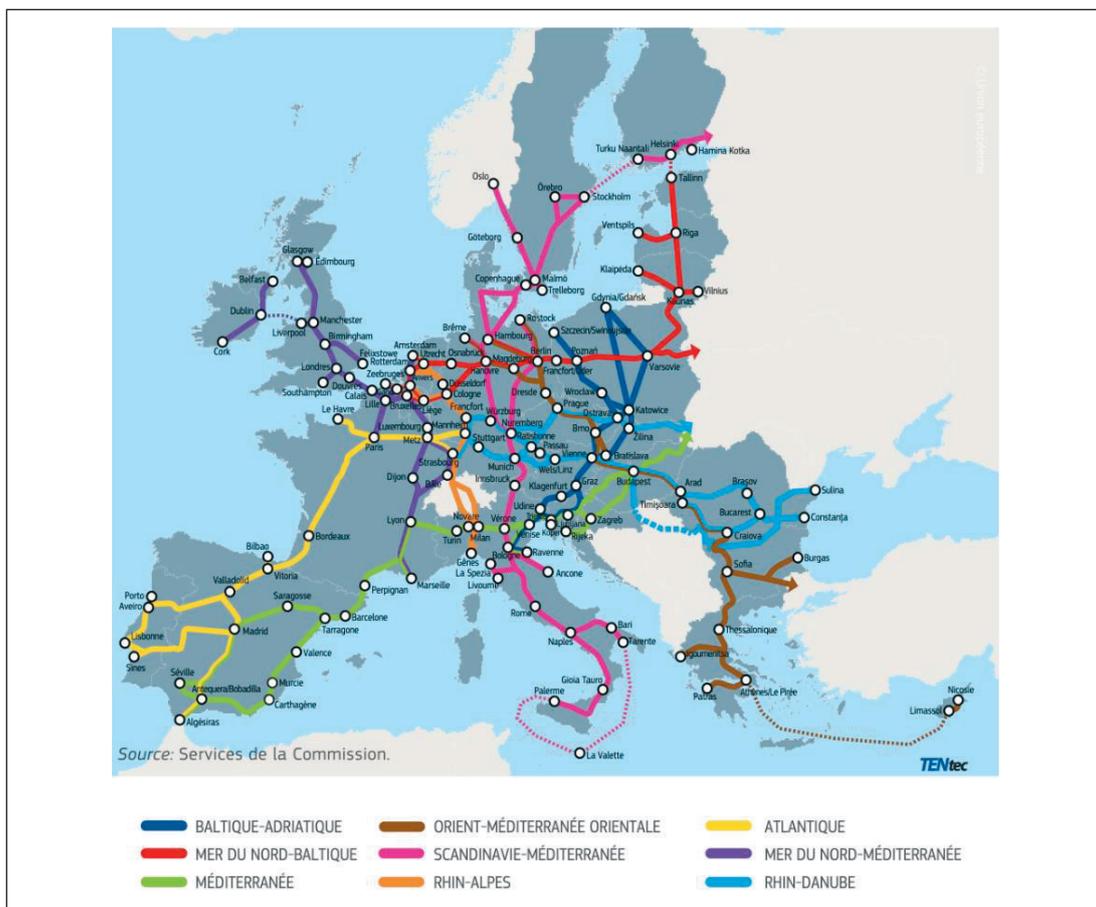
#### **En bref**

- La Chambre de Commerce salue l'instauration d'un délai maximal pour les procédures d'octroi des autorisations environnementales relatives à la réalisation du RTE-T, tout en demandant certaines précisions.
- Elle salue aussi les efforts entrepris pour améliorer la qualité des infrastructures car ces dernières ne pourront avoir qu'un effet positif sur l'attractivité du Luxembourg, en appelant de manière générale à ce que les procédures administratives, quelles qu'elles soient, continuent à être optimisées en termes de simplification administrative, de digitalisation, de réactivité et de durée.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en considération de ses observations.

#### **Contexte**

Le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport majeures au sein de l'Union européenne. Sa vocation est de faciliter l'interconnexion entre les réseaux ferroviaires, routiers, fluviaux, maritimes et aériens des États membres, en démantelant les barrières existantes. Le RTE-T fait l'objet de discussions depuis les années 1980. Les premières orientations ont été arrêtées en 1996 puis révisées à plusieurs reprises. La dernière révision date de 2013.

Le RTE-T est organisé en deux strates de planification. Le réseau global, qui comprend les principaux couloirs d'interconnexion, doit être achevé d'ici 2030. Le réseau central, qui irrigue toutes les régions de l'Union européenne, doit être achevé en 2050. Selon le Règlement (UE) n°1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n°661/2010/UE, l'ensemble vise à promouvoir « l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union » et « la garantie de normes de sûreté, de sécurité et de grande qualité ».



Afin d'accélérer l'achèvement du RTE-T, la Directive (UE) 2021/1187 a été adoptée en date du 7 juillet 2021 par le Parlement européen et le Conseil. Elle prévoit un certain nombre de « mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du RTE-T ». Les tronçons concernés par ces mesures sont énumérés dans l'annexe de la Directive (UE) 2021/1187.

Le Luxembourg est concerné par un segment du réseau global sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée, et ce à travers la liaison ferroviaire transfrontalière Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg.

La Directive (UE) 2021/1187 s'applique également à d'autres projets relatifs au réseau central, pour les projets routiers, ferroviaires ou fluviaux dont le coût est supérieur à 300 millions d'euros. À ce titre, trois tracés concernent le Luxembourg :

- Amsterdam – Rotterdam – Anvers – Bruxelles – Luxembourg
- Luxembourg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille
- Luxembourg – Metz – Strasbourg – Bâle

### Considérations générales

La Directive (UE) 2021/1187 prévoit trois dispositions afin de favoriser la réalisation des infrastructures concernées :

- La mise en place d'un traitement prioritaire pour les projets concernés.
- La désignation d'une autorité unique au niveau national qui servira de point de contact pour les promoteurs des projets.
- La fixation d'un délai maximal de quatre ans pour la procédure d'octroi d'une autorisation, évaluations des incidences sur l'environnement comprises.

Selon l'exposé des motifs, le cadre juridique national est d'ores et déjà largement conforme à la Directive (UE) 2021/1187. Les projets visés par cette dernière tombent dans le champ d'application

de la section 2 de la Loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement. Les dispositions de cette section prévoient un point de contact unique : le ministère ayant l'environnement dans ses attributions.

Le Projet inscrit dans la Loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement le traitement prioritaire des projets concernés et le délai maximal de quatre ans.

La Chambre de Commerce salue la transposition de cette Directive (UE) 2021/1187 et l'instauration d'un délai maximal pour la procédure d'octroi des autorisations environnementales. En effet, la lenteur de ces procédures constitue aujourd'hui un frein à la concrétisation des projets d'infrastructure, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. Il en est de même pour les projets industriels. L'instauration d'un délai maximal, même s'il pourrait être encore raccourci étant donné l'importance des enjeux, offre de la visibilité aux porteurs de projets et à leurs financeurs. La Chambre de Commerce salue cet effort et en appelle de manière générale à ce que les procédures administratives, quelles qu'elles soient, continuent à être optimisées en termes de simplification administrative, de digitalisation, de réactivité et de durée.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce salue les efforts entrepris pour accélérer la réalisation des projets d'amélioration de la liaison ferroviaire transfrontalière Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg (dont les discussions se poursuivent depuis de nombreuses années sans véritable percée, ni amélioration), ainsi que des axes Amsterdam – Rotterdam – Anvers – Bruxelles – Luxembourg, Luxembourg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille et Luxembourg – Metz – Strasbourg – Bâle. Le trafic de transit contribue grandement à la saturation des infrastructures de transport du pays. En ce sens, tous les efforts qui pourront être entrepris pour améliorer la qualité des infrastructures ne pourront avoir qu'un effet positif sur l'attractivité du Luxembourg et le développement de sa plateforme logistique.

En effet, la Chambre de Commerce rappelle que la logistique constitue un secteur de diversification stratégique pour l'économie luxembourgeoise. Le dynamisme économique futur du pays dépend grandement de la capacité du pays à poursuivre cette diversification. Le secteur de la logistique ne pourra poursuivre son développement sans infrastructures de transports performantes. À ce titre, toutes les initiatives visant à accélérer la concrétisation du Réseau transeuropéen de transport, lequel confirme la position du Luxembourg comme « hub » sur un corridor européen, sont à saluer.

### Commentaire de l'article unique

Concernant le délai maximum de quatre ans pour le traitement des procédures relatives à l'évaluation sur l'environnement et à l'autorisation d'un projet d'infrastructure de transport auquel une priorité est accordée, l'article unique dispose que l'autorité compétente devra rejeter « la notification d'un projet qui n'est pas mature » au plus tard quatre-vingt-dix jours après la réception de la notification. Le terme « mature » peut être soumis à diverses interprétations et apparaît donc trop imprécis. La Directive (UE) 2021/1187 invite d'ailleurs les États membres à être plus précis en disposant ceci<sup>1</sup> : « *Afin de faciliter l'évaluation de la maturité du projet, les États membres peuvent définir le niveau de détail des informations et les documents utiles devant être fournis par le promoteur de projet lors de la notification d'un projet* ». Le Projet devrait partant être complété pour définir de façon plus précise les motifs de rejet et améliorer la sécurité juridique tout en ne complexifiant pas outre mesure les procédures tel que rappelé ci-avant.

Par ailleurs, s'agissant d'un délai maximum (quatre ans), et au vu de l'engorgement actuel des infrastructures de transport au Luxembourg, d'une part, et de l'importance de développement du hub logistique pour l'avenir du pays, d'autre part, la Chambre de Commerce ne peut qu'inviter les autorités à accorder le traitement le plus expéditif possible aux projets afférents.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en considération de ses observations.

<sup>1</sup> Voir article 6.2. de la Directive (UE) 2021/1187.

