



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2022-2023

CS,MW,TS,CG/JCS

P.V. MOBTP 21

P.V. SID 24

P.V. FI 39

P.V. CEB 16

**Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

**Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense**

**Commission des Finances et du Budget**

**Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire**

**Procès-verbal de la réunion du 4 mai 2023**

*(la réunion a eu lieu par visioconférence)*

Ordre du jour :

1. Projet de loi relative au réaménagement du Camp militaire à Waldhof
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi

**Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics :**

2. 8112 Projet de loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État

**Pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, de la Commission des Finances et du Budget ainsi que de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire :**

3. Contournement de Bascharage  
(demande de la sensibilité politique Piraten du 30 mars 2023)  
(demande du groupe parlementaire CSV du 2 mai 2023)
  - Échange de vues
4. Divers

\*

Présents : Mme Semiray Ahmedova, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. André Bauler, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, Mme Stéphanie Empain, M. Léon Gloden, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf, M. Fernand Kartheiser, M. Claude Lamberty, M. Georges Mischo, membres de la Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense

M. André Bauler, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Sven Clement, M. Yves Cruchten, Mme Martine Hansen, M. Fernand Kartheiser, M. Dan Kersch, Mme Josée Lorsché, M. Laurent Mosar, M. Gilles Roth, M. Claude Wiseler, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. André Bauler, M. Sven Clement, M. Frank Colabianchi, M. Mars Di Bartolomeo, M. Jean-Marie Halsdorf, Mme Martine Hansen, M. Fernand Kartheiser, M. Dan Kersch, Mme Octavie Modert, M. Gilles Roth, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, membres de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

Mme Lydie Polfer, remplaçant M. Guy Arendt

Mme Simone Asselborn-Bintz, Mme Djuna Bernard, observatrices

M. François Bausch, Ministre de la Défense, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. le Général Steve Thull, Chef d'État-Major de l'Armée luxembourgeoise  
Mme Tania Weinzaepfel, Lieutenant-colonel de l'Armée luxembourgeoise

Mme Nina Garcia, Direction de la Défense, du Ministère des Affaires étrangères et européennes

M. Gilles Caspar, M. Patrick Christen, Mme Stéphanie Coimbra, M. Luc Dhamen, M. Thierry Hirtz, M. Pol Philippe, M. Romain Spaus, M. Frank Vansteenkiste, M. Frédéric Welsch, Mme Félicie Weycker, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, Mme Caroline Guezennec, Dr Racha El Herfi, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Lydia Mutsch, membre de la Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense

Mme Nathalie Oberweis, observateur délégué

M. Guy Arendt, M. Gilles Baum, M. Roy Reding, membres de la Commission des Finances et du Budget

Mme Nathalie Oberweis, observateur délégué

M. Guy Arendt, membre de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

Mme Nathalie Oberweis, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Stéphanie Empain, Présidente de la Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense

\*

## 1. 8200 **Projet de loi relative au réaménagement du Camp militaire à Waldhof**

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

À titre liminaire, Madame Chantal Gary, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation *PowerPoint* annexée au présent procès-verbal.

L'agression russe de l'Ukraine et ses implications pour la sécurité sur le continent européen rappellent à quel point il est important de disposer d'une armée efficace, fonctionnelle et capable de répondre de manière circonstanciée à diverses situations de crise. L'invasion russe en Ukraine a également pour conséquence le renforcement des capacités de dissuasion et de défense au niveau de l'OTAN et de l'Europe en particulier.

Le projet s'inscrit dans un cadre plus large de modernisation des infrastructures militaires nationales, dont une grande partie se présente dans un état vétuste.

L'accident tragique survenu le 14 février 2019 au Camp militaire à Waldhof, qui a causé la mort de deux sous-officiers et grièvement blessé deux autres membres de l'Armée, souligne davantage l'importance de disposer de sites répondant aux dernières mesures de sécurité.

Le réaménagement du Camp militaire à Waldhof s'impose, étant donné que la situation actuelle ne répond ni aux besoins fonctionnels d'une armée moderne, ni aux exigences légales qui s'imposent en matière de sécurité et de santé au travail, ni aux standards de l'OTAN en termes de gestion de stockage de munitions.

Le réaménagement complet du site concourt à atteindre plusieurs objectifs, dont notamment :

- la mise en place de conditions adéquates de sécurité et de santé au travail ;
- la création d'une capacité suffisante de stockage de munitions pour les années à venir ;
- la restructuration fonctionnelle de la zone de stockage conformément aux contraintes sécuritaires imposées par les normes de l'OTAN ;
- la gestion de stockage des munitions conforme aux normes en vigueur de l'OTAN :
  - une réduction des risques par décomposition des tâches en différents environnements / zones de travail (étude pyrotechnique) ;
  - le respect des distances de sécurité entre ces environnements / zones de travail ;
  - le respect des distances de sécurité par rapport au voisinage (routes et lignes haute tension) ;
- la réduction de la zone de stockage de 26,5 ha à 16,5 ha (renaturation de la zone résiduelle de 10 ha en dehors du site clôturé) ;
- une sécurisation périmétrique efficace ; et
- la réalisation d'une performance énergétique des bâtisses correspondant aux standards actuels concourant aux ambitions d'une défense sévère.

Le budget estimé se monte à 81°500°000 euros.

La restructuration et la mise en sécurité de l'ensemble des infrastructures du site prévoient la construction, respectivement le réaménagement du site entier du Camp militaire à Waldhof (sécurisation périmétrique du site intégrant de nouveaux dispositifs de surveillance et de sécurité physique), de la zone 1 qui est la zone administrative (notamment le bâtiment administratif, la zone d'instruction extérieure, le hangar stationnement, le hangar entreposage, le transformateur et groupe électrogène, l'aire de lavage et le parking et les nouvelles surfaces de circulation), de la zone 2 qui est la zone de stockage (notamment 13 dépôts de munitions, le dépôt stockage, l'atelier de munitions, le local technique pour la sécurisation de l'accès Sud-Ouest, l'abri de dépôt de munition non explosée, l'aire de chargement et de déchargement, la zone d'attente et le bassin d'eau d'extinction), et de la zone à renaturer (notamment la démolition des hangars existants et les chemins de liaison ainsi que l'enlèvement des merlons existants).

Le site est situé dans le Gréngewald et est entouré par quatre routes fréquentées : à l'est par l'autoroute A7 ; au sud par la route nationale N11 ; au nord par la route régionale CR 126 et à l'ouest par la route régionale CR 119 (N30).

À noter au niveau des contraintes réglementaires que le site du Camp militaire se situe dans la zone spéciale de conservation « Grunewald » faisant partie intégrante du réseau « Natura 2000 ».

Les nouvelles constructions seront implantées de façon à respecter les distances de sécurité obligatoires de l'OTAN entre les bâtiments et en s'adaptant à la topographie du site et à l'environnement naturel. Les toitures seront réalisées comme toitures plates et partiellement comme toitures vertes. Il sera veillé à se limiter au maximum de tout nouveau scellement du sol afin de préserver la flore présente sur le site. La structure portante des différents bâtiments sera réalisée en béton armé. La sécurisation des constructions de la zone 2 sera réalisée par l'aménagement de merlons de terre, mise à part les dépôts de munitions recouverts de terre. Le renforcement des dépôts de munitions et de l'atelier munitions au niveau de l'épaisseur du béton armé sera mis en œuvre pour garantir la sécurité pendant les opérations courantes de maintenance et de manutention sur la munition.

À souligner encore que le concept énergétique des bâtiments se base sur les normes et réglementations en vigueur et les objectifs suivants :

- des bonnes performances thermiques et étanchéité de l'enveloppe extérieure ;
- des installations techniques à faible consommation d'énergie ;
- pour la production d'électricité : l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment principal ;
- pour la production de chaleur : des pompes à chaleurs air/eau installées dans le bâtiment principal, le nouveau hangar d'entreposage et le bâtiment AUX / Atelier ;
- une ventilation mécanique intégrale avec récupération de chaleur dans tous les bâtiments ;
- une réduction des consommations en énergie, les luminaires sont du type « LED » la commande des luminaires dans les couloirs et cages d'escaliers se fait par détecteurs de mouvement ;
- un dédoublement des systèmes de secours, du réseau informatique et électrique pour garantir un fonctionnement ininterrompu, ainsi que
- l'installation du « Réseau National Intégré de Radiocommunication », un réseau de radiocommunication numérique des services de sécurité et de secours du Grand-Duché de Luxembourg.

De l'échange de vues subséquent il y a lieu de retenir ce qui suit :

Mme Stéphanie Empain (déi gréng), Présidente de la Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense, souligne qu'il s'agit d'un projet important attendu depuis longtemps. Elle note avec satisfaction que le projet est très bien conçu et planifié. Au plan technique, elle souhaite savoir si l'abri de dépôt de munition non explosée est temporaire. Il est expliqué que si un engin explosif est détecté sur un site, la première règle est toujours d'essayer de le faire exploser encore sur le site, et ce de manière contrôlée. Si cela n'est techniquement pas possible (notamment si l'engin explosif est trop grand, ou l'environnement n'est pas adapté à supporter les effets de l'explosion), ledit engin est récupéré, stocké temporairement à l'abri de dépôt de munition non explosée au Camp militaire à Waldhof, avant d'être transporté dans les plus brefs délais à l'étranger en vue de leur destruction (explosion contrôlée).

Monsieur le Député Gusty Graas (DP) souligne également l'importance du projet et souhaite recevoir plus de détails concernant le volume des munitions, les différents types de munitions ainsi que la provenance des munitions (à qui elles appartiennent) et la durée de stockage des munitions. Il est expliqué qu'il s'agit d'engins de petit calibre, de grenades et d'armes antichars (Antipanzerwaffen). Il n'est pas possible à l'heure actuelle de donner plus de détails concernant le tonnage. En tout 13 dépôts de munitions sont prévus, dont 3 en tant que réserve. Un des dix dépôts de munition est destiné aux autres administrations (la police et la douane notamment), tandis que les autres neuf dépôts de munitions sont destinés à l'armée. Pour ce qui est de la durée du stockage, il est précisé qu'il n'y a pas de limite dans le temps concernant le stockage à l'intérieur du bâtiment, mais que chaque munition est pourvue d'une date de péremption. Cette date de péremption varie en fonction de la munition (environ entre 12 et 15 ans).

Au vu de l'envergure du réaménagement du site, Monsieur le Député Jean-Marie Halsdorf (CSV) souhaite savoir s'il n'a jamais été envisagé de trouver un autre site ayant notamment moins d'effets préjudiciables pour l'environnement et la nature. Il est répondu que cela a bien sûr été envisagé, mais que probablement aucune commune n'aurait présenté sa candidature. Le cas échéant une nouvelle candidature aurait beaucoup trop retardé le projet, qui est d'une grande importance. À cela s'ajoute que le projet revêt un certain caractère d'urgence en vue de se conformer aux nouvelles normes de l'OTAN en vigueur depuis début 2023.

**Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics :**

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

À titre liminaire, Madame Chantal Gary est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8112<sup>00</sup>.

Le projet de loi à article unique vise à compléter la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en y insérant à l'article 4bis, paragraphe 1<sup>er</sup> - ayant trait au contrôle technique périodique des véhicules - dix nouveaux alinéas à la suite du troisième alinéa.

Ces modifications remplissent le double objectif d'introduire, d'une part, l'obligation d'utiliser, durant le contrôle technique, un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule afin de détecter les causes de défaillance qui seront interprétées à l'aide des données techniques des constructeurs automobiles mises à disposition par un prestataire externe et d'autre part, de prévoir les dispositions nécessaires afin de collecter - lors du contrôle technique - les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que sur la consommation de carburant ou d'énergie dans des conditions d'utilisation réelles de certains véhicules.

Le projet de loi assure ainsi à la fois :

- la transposition partielle de 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 ;
- l'adaptation du droit national au 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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ;
- et la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

L'article sous revue entend introduire dix nouveaux alinéas à la suite de l'alinéa 3 de l'article 4*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 14 février 1955.

À titre liminaire, la commission parlementaire estime, pour ce qui est des réflexions menées par la Haute Corporation dans son avis du 25 avril 2023 concernant la phase de transition, que l'avis du Conseil d'État diverge de l'interprétation de la directive qui est faite par les auteurs du projet qui eux sont d'avis qu'il faut distinguer entre une obligation d'équipement et une obligation d'utilisation de cet équipement.

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 (ci-après « la directive ») a pour vocation d'établir les exigences minimales pour un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules utilisés sur la voie publique et, selon le considérant 4, les États membres peuvent même adopter des normes de contrôle plus strictes que celles prévues dans la directive.

Seul le considérant 10 indique que les États membres devraient être en mesure d'autoriser l'utilisation des systèmes de contrôle OBD lors des contrôles techniques des véhicules respectant les normes d'émissions Euro 5 ou Euro V ou inférieures.

Une période de transition a effectivement été aménagée à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive.

Les auteurs du projet sont dès lors d'avis qu'il y a lieu de faire une distinction entre l'obligation d'équipement et l'obligation d'utilisation d'un tel équipement, tout en renvoyant à l'article 11, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive.

De l'avis des auteurs du projet, il en résulte de l'article 11, paragraphe 1<sup>er</sup> combiné à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive qu'à compter de la date d'échéance du 23 mai 2023, chaque État membre doit veiller à ce que les exigences minimales imposées par la directive en termes d'équipement soient respectées, c'est-à-dire que chaque organisme de contrôle technique a l'obligation de s'équiper d'un « dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD ». Il est satisfait à cette obligation dans la mesure où, conformément au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers (CE n°61.169), tout centre

de contrôle technique doit être équipé d'au moins un dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules à compter du 20 mai 2023. En conclusion, l'échéance de la période de transition prévue à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive est bien respectée.

Quant à l'utilisation d'un tel dispositif, l'opinion des auteurs du projet de loi diverge de celle du Conseil d'État. En effet, les auteurs du projet de loi n'entendent pas instaurer une deuxième période de transition qui ne serait pas prévue par la directive. Le tableau I de l'annexe III de la directive fait figurer, et tel que décrit ci-dessus, le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule en tant qu'équipement minimal requis pour le contrôle technique sans toutefois rendre son utilisation obligatoire. En effet, à l'analyse de l'annexe I de la directive intitulée « Exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées », point 1, alinéa 2, « Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point 3 ci-après, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé dans l'État membre en question. ». L'alinéa 4 poursuit de la manière suivante : « Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique. ». À l'analyse des points énumérés au point 3 de la prédite annexe 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) », « 2.6. Direction assistée électronique (EPS) » ; « 4.1.2. Orientation », « 4.1.3. Commutation », « 4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire) », « 4.3.2. Commutation », « 6.1.9. Performance du moteur (X) », « 7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé », « 7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité », « 7.1.5. Airbag », « 7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS) », « 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. Toutefois, l'utilisation d'un tel outil permettrait un contrôle plus approfondi et notamment de prévenir des fraudes, des falsifications de pièces ou de composants du véhicule qui pourraient avoir une incidence négative sur les caractéristiques requises du véhicule en matière de sécurité et d'environnement.

Le fait que l'ensemble des véhicules ne soient contrôlés à l'aide de ce dispositif qu'à compter du 20 mai 2024 ne saurait, aux yeux des auteurs du projet, être interprété comme une phase de transition nationale supplémentaire non prévue par la directive dans la mesure où les organismes de contrôle technique seront équipés avec un tel dispositif à compter de mai 2023 et effectueront toutefois des contrôles sur un nombre déterminé de véhicules afin de vérifier leur état technique en ayant recours à un dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules et afin de satisfaire aux obligations qui leur incombent en vertu du règlement (UE) 2019/631.



Néanmoins, la mise en place d'une obligation d'utilisation du dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules afin de soumettre l'ensemble du parc automobile luxembourgeois à un contrôle par le biais du prédit dispositif nécessite la mise en place de moyens considérables tels que la mise à disposition de données techniques par un prestataire externe qui seraient accessibles à tous les organismes de contrôle technique sur une base non discriminatoire. Ceci est important pour garantir une approche harmonisée de l'ensemble des organismes de contrôle technique et afin de ne pas favoriser des organismes d'une taille importante actifs dans plusieurs États membres ayant la possibilité d'accéder à des données techniques des constructeurs mises à disposition dans les pays respectifs.

Suite à une concertation avec la Commission européenne, il ressort des discussions que cette dernière partage l'avis des auteurs du projet de loi, de sorte qu'il n'y a pas lieu de suivre le Conseil d'État en supprimant ce qu'il considère une période de transition supplémentaire.

Pour ce qui est de l'article unique, quant au fond, dans son avis du 25 avril 2023, la Haute Corporation note que si dans le projet de loi il est rendu compte, au commentaire de la disposition sous revue, de la phase de transition prévue par l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2014/45/UE précitée, ainsi que de l'échéance de cette phase au 20 mai 2023, il est ensuite affirmé vouloir instituer une autre « phase de transition » au niveau national, ceci notamment en raison des capacités – matérielles et personnelles – limitées des organismes de contrôle technique. En effet, d'après le projet de loi, la « possibilité de s'équiper pour pouvoir contrôler immédiatement la totalité des véhicules présentés aux contrôles techniques ne semble pas réalisable, comme ceci nécessite de s'approvisionner avec un nombre important des dispositifs précités. Au-delà de cela, les inspecteurs de contrôle technique devraient être formés au fur à mesure quant à la manipulation et l'interprétation des résultats du nouvel équipement ».

Les détails de ladite « phase de transition » sont déclinés dans le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Or, le Conseil d'État constate que la directive 2014/45/UE précitée ne prévoit aucune phase de transition au-delà de son article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, précité, qui dispose que « [l]es États membres peuvent autoriser, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018, l'utilisation des installations et équipements de contrôle visés à l'article 11 qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe III pour le contrôle technique ».

Il en découle qu'à l'expiration de la période « maximale » de cinq ans, l'équipement et l'utilisation lors du contrôle technique d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule sont obligatoires en vertu de l'article 11, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2014/45/UE précitée, qui dispose que « [l]es États membres veillent à ce que les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique respectent les exigences techniques minimales établies à l'annexe III ». Ladite annexe, traitant des « exigences minimales concernant les installations et équipements du contrôle technique », prévoit que « [l]es installations et les équipements comprennent au moins [...] un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD ». Ce dispositif figure ensuite au tableau I de ladite

annexe relatif à l'« [é]quipement minimal requis pour le contrôle technique ». Il en découle que l'organisme de contrôle technique ne doit non seulement disposer d'un tel équipement, mais également s'en servir pour tous les contrôles énumérés aux annexes de la directive 2014/45/UE précitée, et non seulement pour un « nombre approprié de contrôles » dont le nombre et les critères sont déterminés par voie de règlement grand-ducal.

Pour ces raisons, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive 2014/45/UE précitée, et demande aux auteurs de supprimer, par conséquent, la phase de transition supplémentaire.

En outre, le Conseil d'État constate que, conformément à l'alinéa 5 nouveau de l'article 4*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 14 février 1955, « un recueil d'informations techniques des constructeurs des véhicules [...] est mis à disposition sur une base non discriminatoire aux organismes de contrôle technique par un prestataire de service dont les critères de sélection sont fixés par voie de règlement grand-ducal ».

La Haute Corporation soulève dans ce contexte toute une série de questions : Par qui ce prestataire de service est-il sélectionné ? Le projet de loi sous examen reste muet à ce sujet et le règlement grand-ducal en projet<sup>1</sup> se limite à préciser qu'« un prestataire de service [...] est arrêté au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg ». Le commentaire des articles n'offre pas d'éclaircissements à ce sujet non plus. Qui peut postuler pour devenir prestataire de service ? Comment peut-on postuler pour devenir prestataire de service ? Pour quelle durée ce prestataire de service est-il sélectionné ? Y a-t-il un contrôle pour savoir si le prestataire de service satisfait à ses missions ? Qui effectue ce contrôle ? Que se passe-t-il en cas de non-respect par le prestataire de service de ses obligations ?

Le Conseil d'État comprend qu'il peut s'agir d'un ou de plusieurs prestataires de service, et il demande de le préciser. Il constate que la « sélection » d'un « prestataire de service » est à lire comme un système d'agrément. En effet, un tel régime est susceptible de constituer une restriction à la liberté de commerce qui est garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, étant donné que l'agrément conditionne l'exercice de l'activité rémunérée de prestataire de service au sens de la loi en projet. Les matières réservées à la loi étant soumises à une compétence retenue, obligatoire pour le pouvoir législatif, il incombe au législateur de prévoir les conditions du régime d'agrément en cause.

Or, le Conseil d'État constate que la loi en projet n'encadre pas à suffisance l'agrément du prestataire de service, mais se borne à renvoyer à un règlement grand-ducal pour en déterminer les critères et le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue.

En vertu de l'alinéa 7 nouveau de l'article 4*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 14 février 1955, le Conseil d'État constate que le libellé de la première phrase diffère de celui de la disposition correspondante du règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité. En effet, le projet de loi a opté pour les termes « voitures automobiles à personnes et [...] camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1<sup>er</sup>

---

<sup>1</sup> CE n° 61.169.

janvier 2021 », alors que le règlement se réfère aux « voitures particulières neuves et [...] véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 ». Le Conseil d'État constate à cet égard que le commentaire de l'article n'offre pas d'explications quant à ce glissement dans la terminologie. Le Conseil d'État estime, pour sa part, que l'emploi des termes précités a pour effet de conférer à la disposition sous revue un sens différent de celui prévu par le législateur européen, entraînant ainsi une mise en œuvre incorrecte du règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité. En effet, aux yeux du Conseil d'État, l'alinéa sous examen va plus loin que le texte européen. Le Conseil d'État demande, par voie de conséquence, et sous peine d'opposition formelle pour mise en œuvre incorrecte du règlement, de reprendre le libellé de la disposition correspondante du règlement européen d'exécution précité.

La Haute Corporation note que l'alinéa 9 nouveau de l'article 4*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 14 février 1955 débute par les termes « Sans préjudice de l'alinéa 7 du présent paragraphe ». L'expression « sans préjudice de » signifie que la règle qui va suivre n'a pas d'incidence sur l'application des autres règles auxquelles il est fait référence et qui ne sont pas écartées du fait de l'énonciation de la nouvelle règle<sup>2</sup>. L'alinéa sous examen vise à mettre en œuvre l'article 10, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité, qui prévoit que « [...] les données en conditions d'utilisation réelles et les VIN sont collectés lors du contrôle technique [...], sauf si le propriétaire du véhicule refuse expressément de mettre ces données à disposition ». Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de remplacer les termes « Sans préjudice de » par « Par dérogation à ».

Ensuite, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que le règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité permet de déroger à la collecte des données en conditions d'utilisation réelles et des numéros de châssis, « si le propriétaire du véhicule refuse expressément de mettre ces données à disposition », alors que la disposition sous examen prévoit qu'« en cas de refus écrit par le propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique ». Le Conseil d'État estime qu'il convient de s'en tenir au libellé du règlement et de limiter dès lors la dérogation au refus exprès du « propriétaire » du véhicule. Étant donné que les données sont transmises à la Commission européenne, il n'appartient pas aux États membres de procéder à des adaptations nationales. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue pour mise en œuvre incorrecte du règlement européen.

À titre subsidiaire, le Conseil d'État renvoie à ses observations formulées dans son avis n° 60.970 du 23 décembre 2022<sup>3</sup> à l'égard de l'introduction de la notion de « titulaire du certificat d'immatriculation » dans la législation nationale.

---

<sup>2</sup> Avis n° 60.531 du Conseil d'État du 16 novembre 2021 sur le projet de loi portant modification de la loi modifiée du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS (doc. parl. n° 7767<sup>4</sup>, p. 20).

<sup>3</sup> Avis n° 60.970 du Conseil d'État du 23 décembre 2023 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 (doc. parl. n° 7985<sup>2</sup>, p. 2).

À l'alinéa 10 nouveau de l'article 4*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 14 février 1955, le projet de loi prévoit que le prestataire de service a droit à une indemnisation s'élevant à 0,25 euro hors TVA, correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation, par véhicule contrôlé. Il prévoit également que le « montant exact » est fixé par règlement grand-ducal<sup>4</sup>. Le Conseil d'État recommande aux auteurs, dans un souci de cohérence, de reformuler la disposition sous avis, pour éviter que le montant de l'indemnisation du prestataire de service ne soit pas fixé simultanément dans le projet de loi sous avis et par règlement grand-ducal.

Enfin, le Conseil d'État constate que le projet de loi reste muet tant sur les modalités de paiement de l'indemnisation à laquelle le prestataire de service a droit conformément à la disposition sous examen que sur le débiteur de cette indemnisation. Selon la fiche financière jointe au projet de loi, « ce montant est payable par la personne ayant présenté son véhicule au contrôle technique ». Le Conseil d'État comprend que la disposition sous avis fixe un montant maximal payable par la personne ayant présenté son véhicule au contrôle technique, et demande dès lors d'écrire que le prestataire de service « a droit à une indemnisation s'élevant, au maximum, à 0.25 euro hors taxe sur la valeur ajoutée correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation ».

La commission parlementaire constate qu'au vu de l'absence de précisions à cet égard, le Conseil d'État s'est interrogé sur la sélection du prestataire de service mettant à disposition le recueil d'informations techniques. Le Conseil d'État pense comprendre qu'il peut s'agir de plusieurs prestataires de service et pense voir dans la terminologie employée un système d'agrément.

Néanmoins, le prestataire de service doit, afin d'alimenter son recueil d'informations techniques, récolter, à ses frais, ces données techniques auprès des différents constructeurs de véhicules avant de pouvoir les mettre à disposition des organismes de contrôle technique. De plus, il est rémunéré par un montant fixe facturé par les organismes de contrôle technique à la personne ayant présenté le véhicule au contrôle technique pour chaque véhicule contrôlé. Sa rémunération varie dès lors en fonction du nombre de véhicules qui sont présentés au contrôle technique et peut fluctuer en fonction de l'âge du parc automobile luxembourgeois et du comportement des consommateurs qui pourraient opter pour l'achat de véhicules neufs qui ne seront présentés au contrôle technique que quatre années après leur première immatriculation. De même, les consommateurs pourraient également acquérir un nouveau véhicule avant l'échéance des quatre premières années et ces véhicules, s'ils font l'objet d'une exportation, ne seront jamais présentés à un contrôle technique au Grand-Duché de Luxembourg.

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

---

<sup>4</sup> L'article 4 du projet de règlement grand-ducal précité, introduisant dans le règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 un article 20*bis*, prévoit que « [c]onformément à l'article 4*bis*, paragraphe 1, alinéa 10, de la loi précitée du 14 février 1955, le prestataire de service perçoit pour la mise à disposition des données techniques agrégées un montant de 1 euro hors taxe sur la valeur ajoutée pour chaque véhicule soumis à un contrôle technique ».

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.

Il est dès lors proposé de remplacer le renvoi opéré à un règlement grand-ducal pour les critères de sélection par l'indication que le prestataire de service est sélectionné conformément à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution des contrats de concession.

Étant donné qu'il est opté pour un contrat de concession de service et non pas un agrément, et que les modalités d'attribution et les conditions d'exécution du contrat seront précisées dans l'avis de concession qui inclura toutes les informations exigées par la loi, il n'est pas nécessaire de faire figurer les critères de sélection dans la loi et il est estimé que le Conseil d'État devrait être en mesure de lever son opposition formelle.

En outre, il est proposé de suivre le Conseil d'État en remplaçant les termes « les voitures automobiles à personnes et les camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1<sup>er</sup> janvier 2021 » par le libellé de la disposition du 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 CO<sub>2</sub> 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, à savoir « les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et qui sont dotés d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie conformément à l'article 4*bis* du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 », de sorte que l'opposition formelle puisse être levée.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État en remplaçant les termes « sans préjudice de » par « par dérogation à ».

La commission parlementaire décide également de suivre le Conseil d'État dans la mesure où il considère qu'il faut s'en tenir au libellé du règlement et limiter la dérogation au seul refus exprès du propriétaire du véhicule. Il est dès lors procédé à la suppression des termes « détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire » et de remplacer le refus « écrit » par un refus « exprès » du propriétaire du véhicule, afin de permettre au Conseil d'État de lever l'opposition formelle.

Afin d'éviter que le montant de l'indemnisation du prestataire ne soit fixé simultanément dans la loi et dans le règlement grand-ducal, la commission parlementaire propose de clarifier le cadre de cette indemnisation dans la loi. Il est ainsi proposé de suivre la proposition du Conseil d'État et d'écrire que le

prestataire « a droit à une indemnisation s'élevant, au maximum, à 0.25 euro hors taxe sur la valeur ajoutée correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation ».

De plus, le Conseil d'État ayant soulevé que le projet de loi restait muet tant sur les modalités de paiement de l'indemnisation à laquelle le prestataire de service a droit que sur le débiteur, il est précisé que le montant exact, déterminé par voie de règlement grand-ducal, est à facturer sans majoration par l'organisme de contrôle technique à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle technique et que l'intégralité du montant est à continuer par l'organisme de contrôle technique au prestataire de service.

De plus, il est apparu qu'il serait plus cohérent que l'alinéa 10 nouveau traitant de l'indemnisation du prestataire de service se situe immédiatement derrière les alinéas traitant de l'utilisation du système OBD lors du contrôle technique, de la sélection du prestataire de service ainsi que de la mise à disposition du recueil de données techniques des constructeurs par ce dernier. De ce fait, l'alinéa 10 nouveau est placé à la suite de l'alinéa 6 nouveau.

À cela s'ajoute que dans son avis n°12/AV6/2023 du 8 février 2023, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après « CNPD ») a soulevé quant aux dispositions relatives à l'utilisation obligatoire du système OBD lors du contrôle technique, que les données collectées lors du contrôle technique sont à considérer comme des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1, du Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel, aussi appelé « Règlement Général sur la Protection des Données » (ci-après « RGPD »), étant donné qu'elles peuvent être reliées, notamment par le biais du numéro d'identification du véhicule, à une personne physique identifiée ou identifiable telle que le propriétaire ou le détenteur du véhicule. À cet égard, la CNPD renvoie aux lignes directrices 01/2020 sur les traitements des données à caractère personnel dans le contexte des véhicules connectés et des applications liées à la mobilité et plus précisément aux points 29 et 62.

Conformément au point 29, « La plupart des données générées par un véhicule connecté concernent une personne physique identifiée ou identifiable et constituent donc des données à caractère personnel. Il s'agit notamment de données permettant une identification directe (par exemple, l'identité complète du conducteur) et de données permettant une identification indirecte, comme le détail des trajets effectués, les données d'usage du véhicule (par exemple, les données relatives au style de conduite ou à la distance parcourue) ou les données techniques du véhicule (par exemple, les données relatives à l'usure des pièces du véhicule), qui, par recoupement avec d'autres fichiers et notamment le numéro d'identification du véhicule (VIN), peuvent être reliées à une personne physique. Parmi les données à caractère personnel que l'on retrouve dans les véhicules connectés figurent également des métadonnées relatives, par exemple, à l'état d'entretien du véhicule. En d'autres termes, toute donnée pouvant être associée à une personne physique relève donc du présent document. ».

La CNPD en conclut dès lors que les opérations qui seraient appliquées par les organismes de contrôle technique aux données techniques ainsi qu'aux informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule sont à considérer comme un traitement de données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 2, du RGPD et sont de ce fait soumises au RGPD et que dans

la mesure où ce traitement s'effectue dans le cadre d'une obligation légale, le fondement et les finalités du traitement de données doivent être clairement définis de sorte que les bases légales devraient déterminer les types de données traitées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les opérations et procédures de traitement ou encore la durée de conservation de ces données.

Or, le projet de loi n°8112 ou encore le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers (n° CE 61.169) ne prévoiraient pas de telles dispositions spécifiques quant au traitement de données à caractère personnel qui serait effectué par les organismes de contrôle technique lorsqu'ils récupèrent des données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. La CNPD serait dès lors dans l'impossibilité de vérifier si les principes du RGPD sont respectés en l'espèce.

Afin de réserver la suite qui s'impose aux observations de la CNPD, il est tout d'abord proposé d'apporter une précision quant aux données qui sont extraites du véhicule par l'utilisation du système OBD. En effet, le nouvel alinéa 4 de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « loi de 1955 ») dans sa teneur projetée par le projet de loi n°8112 prévoyait qu'étaient récupérées « les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule ». Il est proposé de remplacer les termes « les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule » par les termes « détecter et d'identifier les potentielles causes de défaillance qui sont fixées par voie de règlement grand-ducal ». Ces causes de défaillance sont actuellement prévues par l'annexe II intitulée « Exigences concernant le contenu et méthodes de contrôle technique applicables dans un centre de contrôle technique ainsi que lors d'un contrôle technique routier étendu » du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers qui indique les composants de véhicules à contrôler lors d'un contrôle technique ou contrôle technique routier étendu et expose en détail les méthodes de contrôle à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable. Le contrôle porte sur les points énumérés au tableau de la prédite annexe et les potentielles causes de défaillance sont énumérées par rapport à chaque point contrôlé.

Du fait de la précision qui est apportée quant aux données extraites du véhicule, les alinéas 5 et 6 nouveaux sont adaptés en conséquence et les références aux « données collectées lors du contrôle technique » et aux « données récupérées des véhicules » sont remplacées par les termes « causes de défaillance ».

Étant donné que la CNPD a relevé que les opérations et les procédures de traitement n'étaient pas déterminées, il est proposé d'introduire 4 alinéas nouveaux afin de créer une base légale pour la banque de données relative au contrôle technique destinée d'une part à permettre la gestion des opérations de contrôle technique et le calcul des durées de validité du contrôle technique, et d'autre part, de répondre aux obligations de communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> imposées 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 CO<sub>2</sub> 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 (ci-après « règlement d'exécution 2021/392 »). Pour ce qui est du traitement des données lié au contrôle technique, il est précisé que le ministre dispose de la qualité de responsable du traitement des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 7, du RGPD, et que la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État agissent en qualité de sous-traitant du ministre. Un système de gestion des identités et des droits d'accès pour accéder à cette banque de données est mis en place et un système de journalisation des accès est prévu. La durée de conservation des données est précisée aussi bien pour les données récoltées dans le cadre des opérations de contrôle technique précitées que pour celles récoltées dans le cadre de l'obligation de communication prévue par le règlement 2021/392. Ainsi, les données récoltées dans le cadre des opérations de contrôle technique sont conservées pour une durée de dix années afin de s'aligner sur la durée de conservation des données de la banque de données nationale des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955, alors que les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> sont anonymisées après avoir été transférées à la Commission européenne à des fins de statistique ou de recherche. Pour le surplus, il est renvoyé au règlement d'exécution 2021/392 quant à la collecte, le traitement et la communication des données étant donné que le règlement européen contient des dispositions relatives aux finalités du traitement de données à caractère personnel, à la durée de conservation, aux données et aux catégories de données traitées ainsi qu'aux rôles et obligations des responsables de traitement.

L'introduction de ces quatre nouveaux alinéas a rendu superfluetatoire l'alinéa 8 nouveau qui est par conséquent supprimé.

Dans le cadre des amendements gouvernementaux au projet de règlement grand-ducal modifiant : 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ; 3° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ; 4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points ; 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes ; 6° le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés (RGD CNPD) ; 7° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonctionnement du Fonds de garantie automobile ; 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ; 10° le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière ; 11° le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85



concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, l'article 7, paragraphe 11, alinéa 2, du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers est remplacé. Le prédit article prévoit dans sa teneur actuelle que les données concernant les véhicules sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique agréés, pour autant que ces données sont nécessaires aux fins d'une exécution des opérations de contrôle technique sans précision quant au moyen de communication utilisé ou aux données qui sont communiquées aux organismes de contrôle technique. Le projet de règlement grand-ducal précité entend dès lors préciser que sont communiquées aux organismes de contrôle technique, les données techniques du véhicule issues de la banque de données nationale des véhicules routiers par l'intermédiaire de la banque de données relative au contrôle technique et il est également précisé que ces données sont communiquées suite à la transmission par l'organisme de contrôle technique du numéro d'identification du véhicule et du numéro d'immatriculation, le cas échéant.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article unique du projet de loi comme suit :

« **Article unique.** À l'article 4 bis, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, **sept dix** nouveaux alinéas sont insérés à la suite du troisième alinéa avec les libellés suivants :

« À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de **détecter et d'identifier les potentielles causes de défaillance qui sont fixées par voie de règlement grand-ducal récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule.** Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.

~~Dans l'intérêt d'utiliser les données collectées lors du contrôle technique~~  
**Afin d'interpréter les prédites causes de défaillance,** un recueil d'informations techniques des constructeurs des véhicules, relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, est mis à disposition sur une base non discriminatoire aux organismes de contrôle technique par un prestataire de service ~~dont les critères de sélection sont fixés par voie de règlement grand-ducal.~~ **Le prestataire de service est sélectionné conformément à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution des contrats de concession par le ministre ayant la Circulation routière dans ses attributions.**

Le prestataire de service est en charge d'agrégier les données techniques des constructeurs de véhicules et de les rendre accessibles à l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés conformément à l'article 4<sup>ter</sup> ~~de la présente loi.~~ De surcroît, le prestataire de service met à disposition des organismes de contrôle technique un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules, capable d'interpréter les données techniques des constructeurs et de convertir ces données, ensemble avec **les**

~~données récupérées des véhicules~~ les causes de défaillance identifiées, dans un format permettant d'évaluer la sécurité technique ainsi que la conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental des véhicules présentés à un contrôle technique.

Pour la mise à disposition et la gérance des données techniques des véhicules, le prestataire de service, visé à l'alinéa 5, a le droit à une indemnisation s'élevant, au maximum, à 0.25 euro hors taxe sur la valeur ajoutée correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation par véhicule contrôlé indépendamment de l'utilisation des informations mises à disposition lors du contrôle technique réalisé. Il en est de même pour les véhicules pour lesquels aucune donnée technique n'est disponible au moment du contrôle technique. Le montant exact ainsi que les modalités en relation avec la mise à disposition de ces données techniques sont fixés par règlement grand-ducal. Ce montant est à facturer sans majoration par l'organisme de contrôle technique à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle technique et doit obligatoirement figurer sur la facture. L'intégralité du montant perçu par l'organisme de contrôle technique est à verser au prestataire de service.

Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives quant au traitement des données générées par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1<sup>er</sup>, 3 et 6 du présent article. Dans l'accomplissement de cette tâche et afin de satisfaire à son obligation de communiquer annuellement les données en conditions d'utilisation réelles à la Commission européenne prévue au 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 CO<sub>2</sub> 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, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative au contrôle technique, afin de gérer les opérations relatives au contrôle technique et de calculer la durée de validité du contrôle technique, les causes de défaillance et le kilométrage du véhicule contrôlé tel que visé à l'alinéa 3 associés à l'identifiant unique du véhicule, ainsi que les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation d'énergie de ces véhicules auxquelles il est fait référence à l'alinéa 12 associées au numéro d'identification du véhicule.

Le ministre dispose, dans le cadre de la gestion de ces tâches administratives, de la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7, 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. Dans le cadre de la prédite gestion de la banque de données relative au contrôle technique, la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État, en abrégé « CTIE », ont la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité.

L'accès à la banque de données visée à l'alinéa 8, ainsi que les traitements et les échanges, sont effectués par le biais de systèmes informatiques

sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le CTIE à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le CTIE constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

Les données relatives au contrôle technique auxquelles il est fait référence à l'alinéa 8 sont conservées pour une durée de dix années après la mise hors circulation du véhicule. Les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation d'énergie de ces véhicules dont il est fait référence à l'alinéa 12 sont après la transmission à la Commission européenne pour les finalités visées au règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité rendues anonymes par la suppression du numéro d'identification du véhicule y associé, et peuvent être utilisées par le ministre à des fins statistiques ou de recherche. Les données rendues anonymes peuvent être mises à disposition d'autres autorités administratives nationales pour les mêmes finalités.

À compter du 20 mai 2023 et conformément au 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 CO<sub>2</sub> 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~~ précité, les organismes de contrôle technique collectent et communiquent par voie électronique au ministre, pour ~~les voitures automobiles à personnes et les camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1<sup>er</sup> janvier 2021~~ les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et qui sont dotés d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie conformément à l'article 4bis du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation d'énergie de ces véhicules dans les conditions d'utilisation réelles, ainsi que ~~les numéros de châssis numéros d'identification de~~ ces véhicules. La collecte des données susmentionnées, qui s'effectue moyennant le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules ~~dont auquel~~ il est fait référence à l'alinéa 6 ~~du présent paragraphe,~~ ainsi que le traitement et la communication des prédites données au ministre par les organismes de contrôle technique s'effectuent conformément aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité.

~~Les données collectées et transmises au ministre par les organismes de contrôle technique, dont il est fait référence à l'alinéa 7 du présent paragraphe, sont transmises annuellement par le ministre à la Commission européenne pour les finalités visées au règlement~~

~~d'exécution (UE) 2021/392 précité. Les mêmes données peuvent, après avoir été rendues anonymes, être utilisées par le ministre à des fins statistiques ou de recherche. Une mise à disposition de ces données rendues anonymes peut être effectuée envers d'autres autorités administratives nationales pour les mêmes finalités.~~

~~Sans préjudice de Par dérogation à l'alinéa 7-12 du présent paragraphe, en cas de refus écrit par le expres du propriétaire du véhicule, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique.~~

~~Pour la mise à disposition et la gérance des données techniques des véhicules, le prestataire de service, retenu conformément à l'alinéa 5 du présent paragraphe, a le droit à une indemnisation, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 0.25 euros correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation par véhicule contrôlé indépendamment de l'utilisation des informations mises à disposition lors du contrôle technique réalisé. Il en est de même pour les véhicules pour lesquels aucune donnée technique n'est disponible au moment du contrôle technique. Le montant exact ainsi que les modalités en relation avec la mise à disposition de ces données techniques sont fixés par règlement grand-ducal. » »~~

Les amendements sont adoptés par les membres présents de la commission parlementaire, moins l'abstention de Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten).

Une lettre d'amendement est à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire dans les meilleurs délais.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir :

Monsieur le Député Carlo Weber (LSAP) souhaite savoir ce qui se passe en cas de révélation de désactivation d'un message d'erreur. Il est expliqué que le nouvel outil d'analyse OBD permet justement de détecter une telle désactivation. Dans un tel cas de figure, le véhicule contrôlé est refusé.

Pour ce qui est de la collecte des données, Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) souhaite avoir plus de détails concernant le respect des données personnelles et aimerait savoir si les nouvelles procédures mises en place ont une incidence sur les coûts. Pour ce qui est de la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, il est expliqué que la machine détecte l'état actuel du véhicule. Pour ce qui est de la collecte des informations prévue par le Règlement d'exécution (UE) 2021/392, ces données sont anonymisées et transmises une fois par année à la Commission européenne. Les trajets ne seront pas transmis. Un euro supplémentaire est facturé au client par contrôle, permettant de financer le système.

Le règlement d'exécution permet de déroger à la collecte des données en conditions d'utilisation réelles et des numéros de châssis, si le propriétaire du véhicule refuse expressément de mettre ces données à disposition. Dans ce contexte M. Marc Goergen souhaite savoir s'il n'est pas possible de prévoir un « log in » au lieu d'un « log out ».

**Pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, de la Commission des Finances et du Budget ainsi que de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire :**

**3. Contournement de Bascharage  
(demande de la sensibilité politique Piraten du 30 mars 2023)  
(demande du groupe parlementaire CSV du 2 mai 2023)**

**- Échange de vues**

Une représentante de la cellule scientifique de la Chambre des Députés prend la parole pour présenter un aperçu scientifique relatif à l' « Analyse au regard de l'article 99 de la Constitution de la nécessité d'adopter une nouvelle loi relative à l'aménagement du contournement routier de Bascharage »<sup>5</sup>.

À titre préliminaire, l'oratrice tient à préciser que la note de la cellule scientifique est un aperçu juridique, dans la mesure où elle étudie l'opportunité juridique d'adopter une nouvelle loi de financement pour l'aménagement du contournement routier de Bascharage. Les options proposées ne sont donc pas des options politiques. La note constitue également un aperçu scientifique, c'est-à-dire une brève présentation sur l'état du droit sur une question donnée et au regard de l'état actuel des faits. La demande en question a été introduite de manière assez spontanée suite à certaines déclarations du Ministre des Travaux publics. Ayant constaté qu'il existe une certaine urgence afin de clarifier la situation, la Conférence des Présidents a diligenté la cellule scientifique de rédiger une note afférente claire et concise.

La loi du 21 août 2018 relative à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (ci-après « loi de 2018 ») est une loi spéciale de financement. À partir de cette analyse, la cellule scientifique a tiré des conclusions par rapport aux obligations que cette loi crée pour le gouvernement. Le contexte dans lequel la cellule scientifique a été saisie est très important à cet égard. En effet, la raison de la saisine de la cellule tirait son origine d'une déclaration politique de la part du gouvernement relative au choix d'un tracé, qui n'a pas été abordé dans les discussions qui précédaient l'adoption de la loi de 2018.

En l'état actuel des faits, il existe beaucoup d'inconnues - tant sur le plan budgétaire que sur le plan technique (absence d'une fiche financière, absence d'une nouvelle étude d'impact et d'un détail concret sur le tracé) - pour la Chambre des Députés et pour la cellule scientifique pour analyser l'opportunité d'adopter une nouvelle loi. Afin d'être en mesure de trancher la question si l'adoption d'une nouvelle loi dans pareil cas s'avérait nécessaire, il faudrait disposer davantage de détails concernant ces variables. L'oratrice tient encore à mentionner qu'il y a une deuxième option qui n'a pas été évoquée dans l'aperçu scientifique de la cellule, mais qui sera présentée à l'oral à la fin de la présentation des conclusions de la cellule scientifique, au regard de l'absence des données relatives au nouveau tracé.

---

<sup>5</sup> Projet d'aperçu scientifique CS-2022-DR-035 - PUBLIC 27 avril 2023, Cellule scientifique de la Chambre des Députés, en annexe

Tout d'abord, il échet de souligner que le gouvernement n'a pas manqué à une quelconque obligation légale au regard des obligations qui découlent de la loi de 2018. Une nouvelle loi de financement ne s'imposerait aujourd'hui qu'en cas d'un dépassement de 5% du budget de 139 millions d'euros. À noter que, même en l'absence de données concrètes, un tel dépassement semble plausible de survenir, non seulement au regard de l'inflation mais également au regard du nouveau tracé annoncé par le gouvernement qui prévoit la construction d'un tunnel.

L'analyse de la cellule n'a pas vocation à donner un blanc-seing au gouvernement, qui demeure limité par l'objet exclusif de la loi de 2018 et par le montant maximal fixé dans celle-ci. Les conclusions de la cellule interrogent néanmoins sur la forme actuelle des lois spéciales de financement et sur la nécessité de mener une réflexion sur le degré de précision de ces lois et d'un meilleur contrôle de la Chambre des Députés en matière de projets d'infrastructure. À noter que, sur cet aspect, la cellule scientifique sera amenée à élaborer une deuxième analyse sur base d'une demande de la part de la sensibilité politique Déi Lénk.

La question qui a été posée par la Conférence des Présidents était de savoir si le gouvernement peut changer le tracé, la coupe, l'implantation dans le réseau routier, les ouvrages d'art, les réseaux et les emprises d'une loi, adoptée par la Chambre des Députés sans passer par une autre loi. Cette question impliquait de déterminer en premier lieu l'objet de la loi de 2018 et si cet objet est bel et bien de prévoir « le tracé, la coupe, l'implantation dans le réseau routier, les ouvrages d'art, les réseaux et les emprises ».

La loi a été analysée comme une loi spéciale de financement au sens de l'ancien article 99 de la Constitution<sup>6</sup>. Selon le Conseil d'État, ces lois doivent prévoir un objet exclusif (à savoir l'autorisation par la Chambre de donner un financement pour un projet) et doivent fixer une enveloppe budgétaire maximale à ne pas dépasser. Au regard de ces deux critères, on peut raisonnablement conclure que l'objet exclusif de la loi de 2018 est d'obtenir un financement pour un projet de contournement routier à Bascharage. Partant, l'objet exclusif de la loi n'était donc pas de prévoir un tracé spécifique avec des modalités spécifiques de réalisation du projet.

À partir de ce constat, la cellule scientifique a déduit les obligations que crée la loi de 2018 pour le gouvernement. L'objet de ces lois est de déterminer l'objectif et la hauteur du budget alloué. Au regard de ces éléments, la cellule conclut, d'abord, que le montant est spécifiquement alloué au projet routier de contournement de Bascharage et que ce montant ne peut pas être alloué à un autre projet. Ensuite, la somme telle que prévue dans l'enveloppe budgétaire ne peut pas être dépassée.

En ce qui concerne l'étude d'impact et les tracés présentés dans l'exposé des motifs, il échet de constater que seul le dispositif d'une loi est doté d'une valeur normative et crée donc des obligations pour le gouvernement. À partir de ce constat, tout ce qui est présenté dans l'exposé des motifs ne lie pas juridiquement le gouvernement. Or, dans l'exposé des motifs de la loi de 2018, plusieurs variantes possibles pour le contournement ont été détaillées et il

---

<sup>6</sup> Nouvel article 117 de la Constitution (version du 1<sup>er</sup> juillet 2023)

évoquait même la préférence pour la variante numéro 2. À noter que dans une réunion en amont de l'adoption de la loi de 2018, des membres de l'Administration des Ponts et Chaussées ont donné à considérer que beaucoup d'inconnues restaient à déterminer une fois la loi adoptée (notamment la détermination des emprises). Enfin, et ceci est lié aux aléas des projets d'infrastructure, il est à relever que dans la pratique législative il arrive fréquemment qu'au moment de la réalisation de certains projets d'infrastructure des modifications interviennent sans recourir à l'adoption d'une nouvelle loi. L'oratrice cite notamment l'exemple de la construction d'un tramway à Luxembourg, où certains arrêts prévus dans l'exposé des motifs ont été supprimés et remplacés par d'autres sans pour autant adopter une nouvelle loi.

Au regard de l'article 105, paragraphe 3, du Règlement de la Chambre des Députés, une nouvelle loi de financement s'impose dans la seule hypothèse où les coûts du projet dépassent 5% du budget accordé par la loi de financement. Au regard de la situation inflationniste et des intentions politiques annoncées par le gouvernement sur la construction éventuelle d'un tunnel, il est plausible d'estimer que l'enveloppe de 139 millions d'euros pourrait être dépassée.

Il existe une autre hypothèse tirant sa base légale de l'article 105, paragraphe 2, du Règlement de la Chambre des Députés, qui prévoit qu'en cas de changement de programme important il est de l'obligation du gouvernement de présenter ce changement de programme à la Chambre des Députés et il est de la responsabilité de la Chambre des Députés d'estimer si ce changement de programme entre dans la catégorie des programmes importants ou pas. La cellule scientifique n'a pas étudié cette hypothèse, étant donné l'absence d'informations sur le nouveau tracé envisagé (que ce soit d'ordre budgétaire ou d'ordre technique). L'article précité offre néanmoins une autre possibilité, qui est celle de soumettre un projet concret avec le nouveau tracé à la Chambre des Députés pour que celle-ci puisse estimer s'il s'agit d'un changement de programme important.

\*

Suite à la présentation de l'aperçu scientifique, Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) prend la parole pour mentionner que la demande de la sensibilité politique Piraten du 30 mars 2023 tire son origine des annonces de la part du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « le Ministre ») de vouloir modifier un projet d'infrastructure qui a fait l'objet d'une loi adoptée par la Chambre des Députés en 2018. L'orateur aimerait connaître les raisons qui ont amené le Ministre à prendre une telle décision.

Monsieur Marc Goergen exprime encore son étonnement à l'égard de l'analyse de la cellule scientifique en ce qu'elle conclut que seule l'enveloppe budgétaire crée des obligations légales pour le gouvernement et non pas le programme finalement retenu pour le projet d'infrastructure en question. Dans le cas d'espèce, le gouvernement refuse aujourd'hui d'exécuter un projet de contournement qui a fait l'objet d'amples discussions au sein de la Chambre des Députés en 2018, discussions qui ont eu comme aboutissement l'adoption d'une loi. De ce fait, l'orateur réfute l'idée d'accorder au gouvernement une aussi grande flexibilité dans la manière dont il peut exécuter les lois votées **souverainement** par la Chambre. Si le gouvernement souhaite modifier de manière fondamentale le tracé du contournement de Bascharage, il devra en

saisir la Chambre des Députés à nouveau. L'orateur critique vivement cette approche, puisqu'elle aurait comme conséquence de retarder un projet qui est d'une extrême importance pour les citoyens de Bascharage.

Monsieur le Député Gilles Roth (CSV) intervient ensuite pour exprimer son désaccord avec les conclusions de la cellule scientifique au motif que celles-ci sont incomplètes. L'ancien article 99 de la Constitution prévoit qu'une autorisation de la Chambre des Députés est nécessaire pour la réalisation d'un projet d'infrastructure. L'article précise donc la nécessité de prévoir une autorisation de la Chambre, autorisation qui, dans le cas d'espèce, a été donnée sur base d'un projet de loi qui détaillait notamment dans sa fiche financière le coût des différentes variantes possibles pour le contournement de Bascharage. Les coupes présentées dans l'exposé des motifs ne prévoyaient pas la construction d'un tunnel.

Pour ce qui concerne le volet normatif de la loi, il échet de noter que le dispositif précise à l'article 5 le point d'entrée et le point d'arrivée du contournement.

L'orateur estime en outre que l'analyse de la cellule scientifique n'est pas complète puisqu'elle omet l'applicabilité de l'article 105, paragraphe 2, du Règlement de la Chambre des Députés qui prévoit que « Tout changement de programme doit faire l'objet d'un nouvel examen par la Chambre des Députés. ». Dans ce contexte, l'orateur renvoie aux discussions qui ont eu lieu au sein de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire (ci-après « COMEXBU ») sur la problématique des changements de programme importants. Des conclusions tirées de la réunion du 3 octobre 2005<sup>7</sup>, l'orateur ne peut que conclure que les changements envisagés par le gouvernement pour le contournement de Bascharage engendrent un changement de programme important. Au vu de ce qui précède, Monsieur Roth souligne que la Chambre des Députés a donné son autorisation au projet de contournement de Bascharage sur base des informations qui ont figuré dans l'exposé des motifs et des explications qui ont été fournies par le gouvernement de manière écrite et orale.

En référence à une réunion de la Commission du Règlement le 14 janvier 2013<sup>8</sup>, Monsieur Roth soulève que le nouvel examen à mener au niveau de la Chambre en cas de changement de programme consiste à saisir la commission compétente en la matière et à voter une motion en séance plénière invitant le gouvernement à déposer une nouvelle loi.

Madame la Députée Diane Adehm (CSV) ajoute que, dans une note de la Cour des comptes élaborée en date du 21 mars 2001, celle-ci est revenue sur les discussions qui ont eu lieu dans le contexte de l'instauration de la Constitution en 1868, où la section centrale avait retenu dans son rapport définitif ce qui suit : « La section centrale a pour but d'éviter avant tout les abus résultant de la facilité avec laquelle le gouvernement peut transférer d'un article du budget à l'autre les crédits alloués et affecter ainsi les sommes votées à des travaux tout autre que ceux prévus de l'allocation. Elle a voulu mettre la Chambre en garde contre la facilité avec laquelle jusqu'ici, lors du vote du budget, des crédits furent accordés pour des constructions nouvelles dont on n'avait présenté ni

---

<sup>7</sup> Réunion du 3 octobre 2005 de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

<sup>8</sup> Voir procès-verbal de la réunion du 14 janvier 2013 de la Commission du Règlement



les plans ni les devis estimatifs. ». De ce passage, Madame Diane Aehm retient que déjà en 1868 la Chambre des Députés s'était saisie de la problématique des changements de programme importants et que déjà à l'époque, des réflexions ont été menées pour éviter que le gouvernement ait une (trop) grande flexibilité dans la manière dont il alloue les sommes accordées par la Chambre.

L'oratrice évoque ensuite une note de la Cour des comptes de 2006, où celle-ci détermine deux critères à prendre en compte dans la décision relative à une modification d'une loi spéciale de financement, à savoir 1) un critère quantitatif prenant la forme d'un dépassement budgétaire, et 2) un critère qualitatif qui prend la forme d'un changement de programme important. La procédure à suivre pour répondre au critère quantitatif est définie à l'article 105, paragraphe 3, du Règlement de la Chambre des Députés. Concernant le critère qualitatif, la Cour retient ce qui suit : « La Chambre devra impérativement procéder au vote d'une nouvelle loi spéciale étant donné que l'objet du projet de construction ne correspond plus à celui qui a obtenu l'accord initial de la Chambre des Députés. ».

Au vu de ce qui précède, la Députée conclut que la note de la cellule scientifique est incomplète et aurait dû tenir compte des éléments cités ci-avant, et ceci indépendamment de l'absence d'informations techniques relatives au nouveau tracé envisagé.

Monsieur le Député Marc Lies (CSV) intervient ensuite pour exposer l'historique du contournement de Bascharage. La première conception de ce projet a été présentée en 2012 par l'ancien Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Monsieur Claude Wiseler. Ce même tracé a également fait l'objet d'une validation à l'unanimité par le conseil communal de Bascharage de l'époque. Dans les années 2013/2014, le Ministre actuel a ensuite décidé de mener des études supplémentaires relatives au tracé. Alors que, suite à une consultation publique à Bascharage, les citoyens se sont exprimés en faveur de la variante 1 (variante ayant également fait l'objet de l'aval du conseil communal), force est de constater que le Ministre a finalement décidé de retenir la variante 2, variante qui a d'ailleurs fait l'objet de la loi de 2018.

Aux yeux de l'orateur, les polémiques autour du contournement, auxquelles s'ajoutent les conclusions de la cellule scientifique, constituent une entrave au pragmatisme nécessaire à adopter dans le contexte d'un tel projet d'infrastructure qui, à la base, a été conceptualisé pour faciliter le quotidien des personnes qui se déplacent à Luxembourg-Ville pour y travailler. Monsieur Lies déplore le fait que de nombreux projets d'infrastructure connaissent des retards considérables en raison de diverses études lancées à la demande du Ministre.

Le Ministre prend la parole pour expliquer de prime abord que le projet relatif au contournement de Bascharage doit suivre une procédure stricte constituée de 10 étapes en raison du fait qu'il est censé passer par une zone protégée d'intérêt communautaire, appelée zone Natura 2000. Alors que le projet de Bascharage est actuellement à l'étape 9, ce n'est qu'après l'écoulement des 10 étapes que des cahiers des charges peuvent être établis et des marchés publics lancés.

Ce n'est qu'avec le vote de la loi de 2018 que le gouvernement a pu élaborer un avant-projet détaillé sur le contournement de Bascharage, puisque ce n'est qu'à partir de ce moment que l'argent peut être déboursé pour acquérir des emprises et financer des études détaillées.

La procédure Natura 2000 requiert de motiver l'intérêt public majeur d'un projet et de choisir, preuve à l'appui, une variante qui est la moins invasive d'un point de vue environnemental. La variante qui a été retenue par le gouvernement en 2016 et qui est présentée dans l'exposé de motifs reste d'actualité et les études sont en cours pour qu'elle puisse bientôt entamer la phase 10 de la procédure. Si des changements ou des optimisations dans le tracé devraient voir le jour, ils seront discutés au niveau du Conseil de gouvernement et, si nécessaire, présentés à la Chambre des Députés. Il n'a jamais été question de ne pas respecter la loi de 2018 et de ne pas tenir compte des discussions qui ont eu lieu à l'époque de son adoption. Le fait est qu'aujourd'hui il est encore trop tôt pour tirer des conclusions.

En été 2022, le Ministre a pris connaissance d'un avis juridique de la part du ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable (ci-après « ministère de l'Environnement »), qui a été réalisé avant que le projet entame la 10<sup>ème</sup> étape de la procédure. Cet avis a été mandaté en raison des doutes que ledit ministère avait sur la motivation du projet. L'avis montre, entre autres, que les restrictions environnementales (notamment en termes d'oxyde d'azote) qui étaient en vigueur en 2016 ne le sont plus aujourd'hui. Dans ledit avis, on peut notamment lire ce qui suit : « Par conséquent, le fait de vouloir prendre à présent une décision ministérielle risque en cas de contentieux de conduire à l'annulation de la décision. Il vaut mieux ressaisir le Gouvernement en conseil afin qu'il apprécie nouvellement l'ensemble de la situation. » Au vu de ce qui précède, le Ministre précise qu'il souhaite construire un contournement à Bascharage qui repose sur une base juridique solide. Telle est la raison pourquoi il a entamé des réflexions sur comment le tracé pourrait être optimisé, tout en tenant les communes concernées régulièrement informées.

Le Ministre souligne encore, indépendamment du fait si l'enveloppe budgétaire est dépassée ou si le projet subit un changement de programme important, qu'il tâchera d'informer le Conseil de gouvernement et la Chambre des Députés sur les suites du projet encore avant la fin des vacances estivales.

Il échet de constater que, par le passé, de nombreux projets d'infrastructure ont subi des changements en cours de route, changements qui n'ont – bien entendu – pas été prévus dans l'exposé des motifs des lois y afférentes. Dans ce contexte, le Ministre estime qu'il est important que la Chambre prenne en compte cette complexité des projets d'infrastructure dans les discussions à mener au sujet de son pouvoir de contrôle en la matière. Le Ministre cite, à titre d'exemple, le projet de la route du nord décidé en 1997 et inauguré en 2015. Pendant toute la période visée, la loi portant autorisation de son financement a fait l'objet de trois modifications et le programme du projet a été modifié à plusieurs reprises. Le Ministre cite également le projet de la transversale de Clervaux qui sera bientôt achevé et qui touche également une zone Natura 2000. Le financement de ce projet était au départ uniquement réglé par le budget et avalisé par la Chambre par la voie de motion (qui ne contient aucun détail technique sur le tracé). À noter que les coûts de ce projet avoisinent à ce

jour les 80 millions d'euros et que le projet a donc dû faire l'objet d'une loi spéciale de financement alors que les travaux y relatifs étaient déjà en cours.

Le Ministre informe qu'au cas où le projet relatif au contournement de Bascharage viendrait à connaître un changement significatif de programme, il tâcherait évidemment de saisir la Chambre avec un nouveau projet de loi.

Le Ministre réitère que le projet devra en tout état de cause reposer sur une base juridique solide, surtout au vu d'un recours qui a déjà été formé à son encontre par la commune de Sanem. Ce recours a été rejeté par le Tribunal administratif, non pas pour des motifs liés au fond, mais pour des motifs procéduraux. En effet, un recours en la matière ne peut avoir lieu que lorsque le projet du contournement a achevé les 10 étapes de la procédure Natura 2000. Donc, si le gouvernement décide de maintenir le projet en l'état, la commune de Sanem peut à nouveau venir à charge avec un recours auprès du Tribunal administratif qui aurait alors la possibilité de juger l'affaire quant au fond. Dans un tel contexte, il n'est pas exclu que le Tribunal ait recours au référé, ce qui aurait comme conséquence de suspendre l'exécution du projet du contournement le temps que l'affaire soit statuée.

En référence à l'historique du projet de Bascharage, le Ministre met encore en exergue les nombreuses erreurs procédurales qui ont été commises avant 2015. À l'époque, le tracé prévoyait de diviser en deux une zone Natura 2000, approche considérée comme étant extrêmement invasive d'un point de vue environnemental. Telle est la raison pourquoi une alternative a été envisagée dès le départ prévoyant de construire le contournement proche du réseau ferroviaire. Cette variante n'ayant pas abouti en raison d'une entreprise située à proximité, le Ministre a dû considérer une autre variante passant en partie par la forêt. La situation n'étant pas idéale, les réflexions actuelles visent justement à diminuer l'impact environnemental de ce tracé.

Le Ministre réfute l'affirmation selon laquelle il bloquerait des projets d'infrastructure routiers avec des études supplémentaires. Il indique dans ce contexte que les travaux de construction relatifs au contournement de Hosingen, qui est un projet en planification déjà depuis environ 35 ans, débiteront dans les prochaines semaines. L'extension de l'A3 est également un projet qui a connu une longue phase de planification et qui est désormais exécuté.

Monsieur le Député Yves Cruchten (LSAP) note tout d'abord l'engagement du Ministre de vouloir informer la Chambre des Députés sur les suites du projet relatif au contournement de Bascharage. Il retient également que la variante votée par la Chambre des Députés est encore à l'étude. En référence à la note de la cellule scientifique, Monsieur Cruchten se demande pourquoi celle-ci est quasiment restée silencieuse voire muette sur les obligations découlant de l'article 5 de la loi de 2018, déterminant le point d'entrée et le point d'arrivée du contournement. S'il s'avérait qu'une nouvelle variante du contournement ne respecterait plus cet article, il serait alors évident aux yeux de l'orateur que le Ministre devrait saisir à nouveau la Chambre d'un nouveau projet de loi.

Ensuite, Monsieur Cruchten relève que la note de la cellule scientifique réduit le contrôle de la Chambre en matière de projets d'infrastructure aux seuls aspects financiers. Si telle est la manière comment est interprété l'état du droit

en la matière, alors il est impératif que la Chambre tranche au niveau du Bureau ou de la Conférence des Présidents cette question de principe.

En référence à l'historique du contournement, Monsieur Cruchten rappelle que, dans le contexte de la consultation publique, les citoyens de Bascharage avaient voté pour une variante contournant la partie sud de la forêt. Puisque cette décision a été contestée par la commune de Sanem, quatre nouvelles variantes ont été analysées par la suite. Sur proposition du gouvernement, la variante 2 passant en partie par la forêt a finalement été retenue par les deux communes. Cette variante a été le seul compromis ayant permis de mettre un terme une fois pour toutes à des discussions qui ont duré presque 30 ans.

Enfin, Monsieur Cruchten souhaite mettre en exergue l'urgence de la construction d'un contournement à Bascharage. Ce contournement améliorera non seulement la qualité de vie des citoyens de la commune de Bascharage (moins de bruit, plus de sécurité, moins de trafic, etc.) mais également celle des communes avoisinantes comme Pétange, Rollingen, Rodange, Dippach, Athus, Ibingen, Longlaville, etc.

Madame la Députée Myriam Cecchetti (Déi Lénk) prend ensuite la parole pour demander tout d'abord la transmission de l'avis juridique mandaté par le ministère de l'Environnement. Ensuite, l'oratrice prend note que le projet qui a été voté à la Chambre reste d'actualité et qu'il est prévu qu'il va parcourir toutes les étapes de la procédure Natura 2000.

En référence aux affirmations du Ministre relatives aux recours formés à l'encontre du projet, Madame Cecchetti informe que, si la variante actuellement sur la table sera maintenue, l'initiative citoyenne introduira un nouveau recours dès que le projet aura achevé toutes les phases de la procédure Natura 2000, puisque l'intérêt public majeur de ce projet n'est pas garanti. Les niveaux d'oxyde d'azote qui étaient indiqués dans l'exposé des motifs de la loi de 2018 étaient erronés, ce qui a conduit au vote de la Chambre des Députés de la loi de 2018 sur base d'une véritable tromperie. Au vu de ces éléments, l'oratrice rejoint les inquiétudes du Ministre relatives à la base juridique sur laquelle repose le projet et elle salue les réflexions qu'il mène afin de trouver un tracé alternatif et moins invasif. Elle souligne que les gens ont la possibilité d'avoir recours aux parkings Park&Ride et aux transports publics communs pour se déplacer en direction de la Ville de Luxembourg. Ces alternatives confirment la nature abusive de la construction d'un contournement qui aurait des répercussions irréversibles sur la forêt, notamment sur sa biodiversité et sa résilience.

Monsieur le Député Max Hahn (DP) intervient ensuite pour poser un certain nombre de questions :

- Le Ministre peut-il donner plus d'informations sur le statut du projet au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées et sur les échanges menés avec le ministère de l'Environnement ?
- Le Ministre peut-il donner plus de détails sur les terrains visés par le nouveau tracé ? L'État, est-il propriétaire de ces terrains et a-t-il la possibilité de compenser des éventuels rachats ?

- Si le gouvernement envisageait une nouvelle alternative, quelles en seraient les répercussions sur la procédure que suit actuellement la variante telle que votée par la Chambre ?
- Le Ministre peut-il fournir plus de détails sur le statut de la variante impliquant la construction d'un tunnel ?

Une représentante de la cellule scientifique prend encore la parole pour apporter quelques clarifications par rapport aux remarques relatives à l'avis rendu par la cellule. Comme déjà évoqué, le projet qui a fait l'objet d'une déclaration politique se trouve à une étape beaucoup trop précoce pour que la cellule scientifique ait pu apporter une appréciation qualitative au regard de l'article 105, paragraphe 2, du Règlement de la Chambre des Députés. La seule appréciation possible était en effet une appréciation quantitative au regard du paragraphe 3 de ce même article. La cellule scientifique n'est pas en mesure d'apprécier un changement important sans connaître le projet initial et le projet envisagé par la suite.

Peu importent les informations fournies dans l'exposé des motifs, force est de constater que celles-ci sont de nature politique et non pas normative. En référence au dispositif de la loi de 2018 qui est de valeur normative, l'oratrice précise que l'article 5 a été abordé dans la note. Toutefois, cet article ne propose pas des modalités de réalisation du tracé du contournement. Il évoque uniquement les points de départ et d'arrivée de ce dernier.

Monsieur le Député Jean-Marie Halsdorf (CSV) intervient pour rejoindre les propos de Monsieur Yves Cruchten relatifs à l'urgence de construire le contournement à Bascharage en raison des problèmes de trafic. Les discussions sont similaires à celles qui ont à l'époque été conduites lors de la construction du contournement à Pétange. Le seul recours aux transports publics ne constitue pas une solution viable pour résoudre la problématique du trafic à Bascharage ; il est nécessaire que des alternatives soient également disponibles via le réseau routier.

Madame Diane Adehm intervient pour revenir sur l'avis de la cellule scientifique et relève que les conclusions y relatives sont en contradiction avec les affirmations du Ministre selon lesquelles il saisira la Chambre des Députés dans le cas d'un changement significatif de programme. Madame Adehm cite ensuite un passage de la note de la cellule : « L'annonce du recours à un nouveau tracé n'oblige pas le Gouvernement à soumettre un nouveau projet de loi spéciale de financement du projet de contournement routier de Bascharage. La seule hypothèse qui rendrait nécessaire l'adoption d'une nouvelle loi spéciale serait celle d'un dépassement de 5% de l'enveloppe budgétaire allouée par la loi spéciale de 2018. »

La représentante de la cellule scientifique ajoute que cette affirmation est valable au regard de l'état actuel des faits.

Madame Diane Adehm est d'avis que les notes de la cellule scientifique devraient être rédigées dans un contexte plus général et ne devraient donc pas uniquement se rapporter à un cas précis. Les conclusions d'une telle note devraient donc prendre en compte toutes les hypothèses possibles, à savoir –

dans le contexte des projets d'infrastructure – également la situation où un projet serait frappé d'un changement de programme important.

En référence à la demande du parti politique CSV, l'oratrice rappelle qu'il était du souhait de son parti d'organiser une réunion jointe entre la Commission des Finances et du Budget et la COMEXBU avec la Ministre des Finances et le Ministre pour justement discuter des procédures à mettre en place dans le contexte d'un changement de programme important. Le CSV exige qu'une telle réunion soit encore organisée.

Madame Adehm précise que l'article 5 de la loi de 2018 donne des indications sur le point d'entrée et le point d'arrivée du contournement. Il s'agit donc d'un aspect qui limite clairement le tracé et qui devra en tout état de cause être respecté par le Ministre.

Enfin, en référence aux discussions qui ont eu lieu dans les commissions parlementaires dans les années 2005 et 2013 et des affirmations faites par le Ministre, Madame Adehm conclut qu'une nouvelle loi spéciale de financement devra être déposée à la Chambre des Députés dans le cas où le projet de contournement de Bascharage subit un changement de programme important.

Aux propos de Madame Adehm, la représentante de la cellule scientifique répond que la demande qui a été soumise à la cellule scientifique ne visait pas l'élaboration d'un avis général sur les lois de financement, mais était uniquement liée à la loi de 2018. Au regard de l'état actuel des faits, la cellule scientifique n'était pas en mesure d'offrir une analyse qualitative, ce qui toutefois ne veut pas dire que la loi de 2018 donne un blanc-seing au gouvernement pour dépenser l'enveloppe budgétaire comme bon lui semble.

Madame la Députée Simone Asselborn-Bintz (LSAP) intervient pour indiquer que le trafic en direction de la Ville de Luxembourg ne pose pas uniquement problème à Bascharage, mais également dans d'autres communes. La commune de Sanem s'est, à la base, exprimée de manière unanime contre la construction du contournement de Bascharage et a formé un recours devant le Tribunal administratif à l'encontre de la décision du gouvernement qui a – comme précisé par le Ministre – été rejeté pour des raisons procédurales. La commune se réjouit du fait que le gouvernement étudie des alternatives qui visent à diminuer l'impact sur la zone Natura 2000. Au cas où il serait décidé de maintenir le tracé voté par la Chambre et que ce dernier aurait parcouru toute la procédure, le conseil communal de Sanem se réserve le droit de prendre toutes les mesures jugées adéquates.

L'oratrice souligne que la commune de Sanem a également mandaté des études pour proposer des solutions alternatives, auxquelles la commune de Bascharage n'a pas donné de suite pour diverses raisons.

La représentante de la cellule scientifique reprend la parole pour préciser que ce n'est pas parce que la note n'aborde pas la problématique du changement de programme important que cette hypothèse est exclue. Cette option reste ouverte en fonction du projet qui sera retenu par le gouvernement. À préciser également qu'il sera loisible à la Chambre des Députés de décider si le projet retenu a subi un changement significatif ou pas. En tant que changement important de programme, il est entendu : « 1) un changement modifiant substantiellement l'orientation générale, la destination, l'envergure ou

l'affectation de l'infrastructure autorisée par la Chambre, ou bien 2) un changement se concrétisant par la suppression ou l'adjonction considérables de volumes bâtis respectivement par des modifications substantielles à l'intérieur du volume bâti initialement prévu. » L'oratrice indique, , que la Chambre serait, le cas échéant, probablement appelée à trancher dans le cas d'espèce sur base du deuxième critère cité ci-avant.

Le Ministre constate que la Chambre des Députés a probablement sollicité un avis de la part de la cellule scientifique à un stade trop précoce, étant donné que le projet ne connaît pas encore de changement de programme important.

Le Ministre souhaite attirer l'attention sur le fait qu'il faut veiller, dans la discussion autour des pouvoirs de la Chambre dans le contexte des projets d'infrastructure, à garder une certaine flexibilité dans la mise en œuvre de ces projets. Les informations comprises dans les exposés des motifs ne peuvent être assujetties à une interprétation stricte étant donné que ces projets ont toujours vocation à connaître des imprévus de sorte qu'il est nécessaire de se laisser une marge de manœuvre adéquate pour faire en sorte à ne pas bloquer inutilement les travaux. En tout état de cause, cette discussion devra être conduite en prenant en compte tous les projets d'infrastructure et devra donc prendre en compte, dans les critères à retenir pour apprécier le degré du changement de programme, toutes les spécificités et complexités y afférentes.

En référence à l'article 5 de la loi de 2018 définissant le point d'entrée et d'arrivée du contournement, le Ministre indique que cette disposition est à lire dans le contexte de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des Routes. Puisque cet article ne fixe que les points d'entrée et d'arrivée du contournement, il laisse, en théorie, encore une large marge de manœuvre au gouvernement dans la conception du tracé liant les deux points.

Enfin, le Ministre souligne que la gestion du projet relatif au contournement de Bascharage est complexe, surtout à la lumière des recours qui ont été formés à son encontre, des divergences existantes entre la commune de Bascharage et la commune de Sanem et des initiatives citoyennes qui ont vu le jour.

En référence aux problèmes de trafic dans la zone de Bascharage, le Ministre souligne la nécessité de construire un contournement dans ladite commune en raison du trafic de transit et des zones d'activités. L'objectif n'est pas celle de déplacer le trafic de transit vers une autre commune. Dans ce contexte, le Ministre annonce que le Plan national de la mobilité prévoit une extension et un réaménagement de l'A13 et de l'A4, dont le projet de loi y afférent sera déposé à la Chambre des Députés encore avant les vacances estivales.

En référence à la demande de Madame Cecchetti relative à la transmission de l'avis juridique du ministère de l'Environnement, Monsieur Bausch indique que cette demande s'inscrit dans un contexte de l'accès à l'information et invite cette dernière à s'adresser audit ministère.

En référence aux questions de Monsieur Hahn, l'Administration des Ponts et Chaussées a défini un certain nombre de mesures compensatoires pour les

terrains concernés par le tracé voté par la Chambre. Alors que ces mesures ont été acceptées, ces décisions doivent toutefois encore être contractualisées.

Le Ministre réitère que le Conseil de gouvernement sera saisi dans un futur proche de la problématique du contournement de Bascharage, avec une nouvelle motivation du projet qui sera plus étoffée, comme mis en avant dans l'avis juridique du ministère de l'Environnement. Dans cette nouvelle motivation, moins de poids sera mis sur les valeurs d'oxyde d'azote et plus de poids sera mis sur l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et la réduction du trafic à Bascharage. À cela s'ajoute également la question de l'impact environnemental du projet, que le Conseil de gouvernement sera amené à trancher. Si le gouvernement ne souhaite pas retenir la variante la moins invasive, alors une telle décision doit être fondée sur des arguments solides ayant trait à l'impraticabilité technique d'une telle variante ou bien à son incompatibilité avec les objectifs recherchés.

Monsieur Gilles Roth déplore que l'avis juridique ait omis d'analyser l'hypothèse d'un changement de programme important. L'orateur est d'avis que cet aspect est d'autant plus important au regard des échos de la presse et du grand public qui sont persuadés que seul un dépassement budgétaire aurait justifié le dépôt d'une nouvelle loi. En tenant compte des éléments exposés par son parti au début de la discussion, les conclusions de la note auraient été plus équilibrées. L'orateur s'abstient de commenter les raisons ayant amené la cellule scientifique à adopter une telle approche unilatérale dans sa note.

Monsieur le Député Michel Wolter (CSV) estime que l'avis de la cellule scientifique est hors sujet et qu'il devra soit être écarté, soit davantage clarifié. L'orateur se réjouit de la volonté du Ministre de ressaisir la Chambre du projet relatif au contournement de Bascharage en cas de changement de programme important et donc de la non-exécution du projet tel que voté par la Chambre des Députés. Monsieur Wolter salue également l'engagement du Ministre de saisir le Conseil de gouvernement encore avant les prochaines vacances estivales.

L'orateur rappelle qu'en novembre 2021 le gouvernement avait annoncé que l'avant-projet définitif était clôturé et que la phase 10 du projet pourrait donc être entamée. Le conseil communal de Bascharage a, en mars 2023, eu l'information de la part de représentants du ministère de la Mobilité et des Travaux publics que le projet serait transmis le 28 mars 2023 au ministère de l'Environnement pour que la procédure puisse être clôturée. Dans ce contexte, Monsieur Wolter met en avant que lors des discussions que le conseil communal a eues avec ces représentants, il n'était pas fait mention de « réflexions » mais plutôt de « décisions » qui ont été prises au niveau du ministère de la Mobilité et des Travaux publics pour envisager un tracé alternatif, tracé qui par ailleurs était celui qui a été rejeté à l'unanimité par la commune de Sanem. L'alternative envisagée ne respecte d'ailleurs pas la loi de 2018, puisque son point de sortie dévie de 1,1 km du point de sortie fixé à l'article 5.

Enfin, Monsieur Wolter exprime son étonnement à l'égard des discussions qui ont de nouveau été lancées au sujet du tracé du contournement de Bascharage à la suite de la publication en date du 2 mars 2023 d'un communiqué par le ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Il souligne que de nombreux



échanges ont déjà été menés ces dernières années au sujet des différentes variantes qui étaient sur la table (dont notamment la variante 3 proposée par la commune de Sanem et la variante 0 qui est celle de ne pas construire de contournement). Ces discussions ont pris un terme en 2016 suite à une décision prise par le gouvernement pour une variante donnée, variante qui n'était pas celle qui avait été retenue par la commune de Bascharge. Il s'agit également de la variante qui a fait l'objet d'un projet de loi voté par la Chambre des Députés.

Monsieur Wolter indique que l'avis juridique mandaté par le ministère de l'Environnement soulève essentiellement des questions relatives au timing des décisions. Étant donné que les décisions à la base du contournement datent de 2015 et 2016, elles doivent être adaptées pour être conformes aux exigences en vigueur en 2023. Ainsi, il suffit donc d'étoffer la motivation à la base du projet actuel sur base de nouveaux éléments.

Le Ministre souhaite encore clarifier qu'il défend encore et toujours la position consistant à dire que l'exposé des motifs n'a pas de valeur normative. Dans ce contexte, il renvoie à ses propos tenus antérieurement relatifs aux discussions à mener au niveau de la Chambre au sujet de son pouvoir de contrôle dans le contexte des projets d'infrastructure.

Dans l'avis juridique qui a été rendu sur demande du ministère de l'Environnement on peut également lire ce qui suit : « [Le gouvernement] doit prendre en considération la diminution mais non pas l'élimination totale de la pollution de l'air à Bascharge mais aussi l'intérêt de la conservation de la zone qui serait touchée par la réalisation du contournement. ». Au vu de ce qui précède, il est tout à fait légitime d'étoffer davantage la motivation du projet pour garantir au mieux la base juridique sur laquelle il repose. En parallèle, il convient également de mener des réflexions sur les possibilités d'optimisation du tracé..

Le Ministre indique qu'il a l'intention de soumettre au Conseil de gouvernement un dossier complet du contournement de Bascharge qui comprendra une nouvelle motivation et les différentes variantes étudiées. Sur base de ce dossier, le gouvernement sera appelé à trancher sur 1) le maintien ou non de la variante telle que votée à la Chambre en 2018, et 2) des adaptations éventuelles du tracé voté et des coûts s'y rapportant. Les deux communes concernées seront informées des intentions du Ministre avant que ce dernier ne saisisse le Conseil de gouvernement. L'orateur informe enfin que si le projet subit des changements importants ou qu'il est susceptible de dépasser son enveloppe budgétaire il tâchera alors de ressaisir la Chambre.

#### **4. Divers**

Les discussions autour du contournement de Bascharge seront poursuivies au cours d'une prochaine réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**



# REAMENAGEMENT DU CAMP MILITAIRE A WALDHOF

Commission de la Mobilité et des  
Travaux publics et  
Commission de la Sécurité intérieure  
et de la Défense

Projet de loi

4 mai 2023



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère des Affaires étrangères  
et européennes

Direction de la défense



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

Administration des bâtiments publics

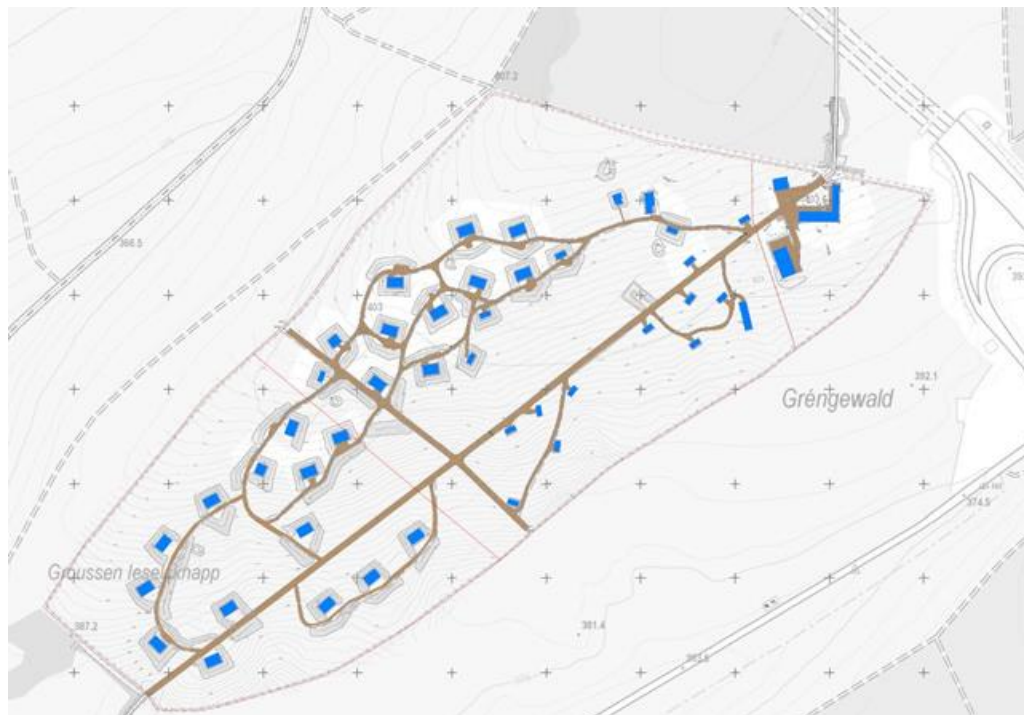
# 1. CONTEXTE GENERAL

- Guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine
  - Nécessité de disposer d'une armée efficace, fonctionnelle et capable de répondre de manière circonstanciée à diverses situations de crise
  - Nécessité de renforcer les capacités de dissuasion et de défense au niveau de l'OTAN et de l'Europe en particulier, dont les infrastructures
- Etat vétuste d'une grande partie des installations militaires nationales existantes
  - Projet s'inscrit dans un cadre plus large de modernisation des infrastructures militaires nationales (Härebierg, champ de tir Bleesdall, site de la NSPA à Capellen)
  - Bâtisses du Waldhof datent de l'après-guerre
  - Améliorations ponctuelles opérées au fil des années
  - Début des planifications de rénovation intégrale du site vers la fin de l'année 2018
  - Ambition de soutenir durablement l'Armée et l'effort de défense
  - Attractivité que présente une infrastructure moderne
- Accident tragique du 14 février 2019
  - Deux sous-officiers morts et deux autres membres de l'Armée grièvement blessés
  - Souligne l'importance de poursuivre les travaux entamés au préalable pour disposer d'un site répondant aux dernières mesures de sécurité
  - En cours d'enquête auprès des juridictions concernées

## 2. SITUATION ACTUELLE

Le réaménagement du Camp militaire à Waldhof s'impose étant donné que la situation actuelle ne répond :

- ni aux besoins fonctionnels d'une armée moderne
- ni aux exigences légales qui s'imposent en matière de sécurité et de santé au travail
- ni aux standards de l'OTAN en terme de gestion de stockage de munitions

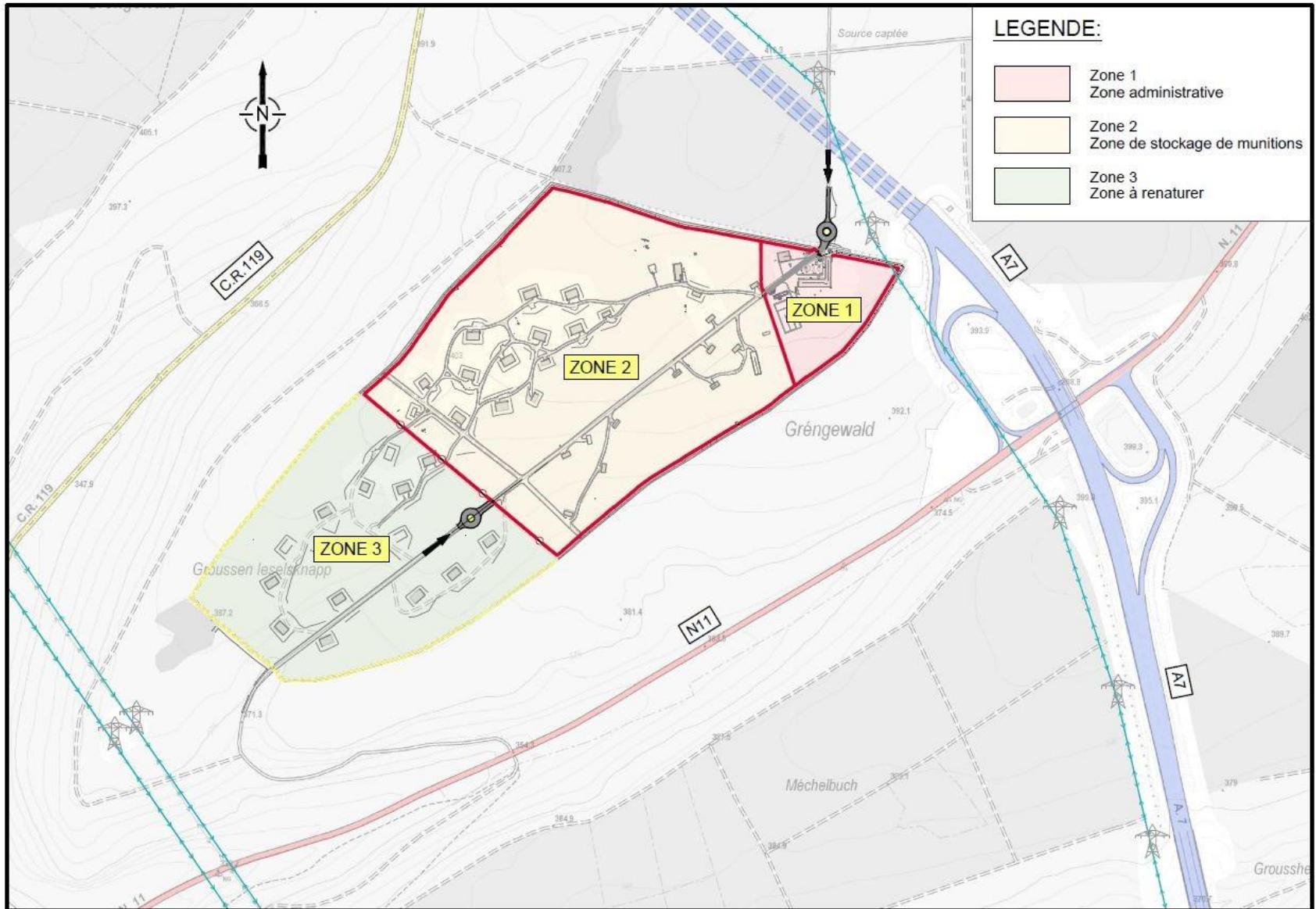




### 3. OBJECTIFS DU PROJET

Le réaménagement complet du site concourt à atteindre plusieurs objectifs, dont notamment :

- Mise en place de conditions adéquates de sécurité et de santé au travail
- Création d'une capacité suffisante de stockage de munitions pour les années à venir
- Restructuration fonctionnelle de la zone de stockage conformément aux contraintes sécuritaires imposées par les normes de l'OTAN
- Gestion de stockage des munitions conforme aux normes en vigueur de l'OTAN
  - réduction des risques par décomposition des tâches en différents environnements / zones de travail (étude pyrotechnique)
  - respect des distances de sécurité entre ces environnements / zones de travail
  - respect des distances de sécurité par rapport au voisinage (routes et lignes haute tension)
- Réduction de la zone de stockage de 26,5 ha à 16,5 ha
  - renaturation de la zone résiduelle de 10 ha en dehors du site clôturé
- Sécurisation périmétrique efficace
- Réalisation d'une performance énergétique des bâtisses correspondant aux standards actuels et concourant aux ambitions d'une défense verte





## 4. PROGRAMME DE CONSTRUCTION

La restructuration et la mise en sécurité de l'ensemble des infrastructures du site prévoient le réaménagement / la construction de :

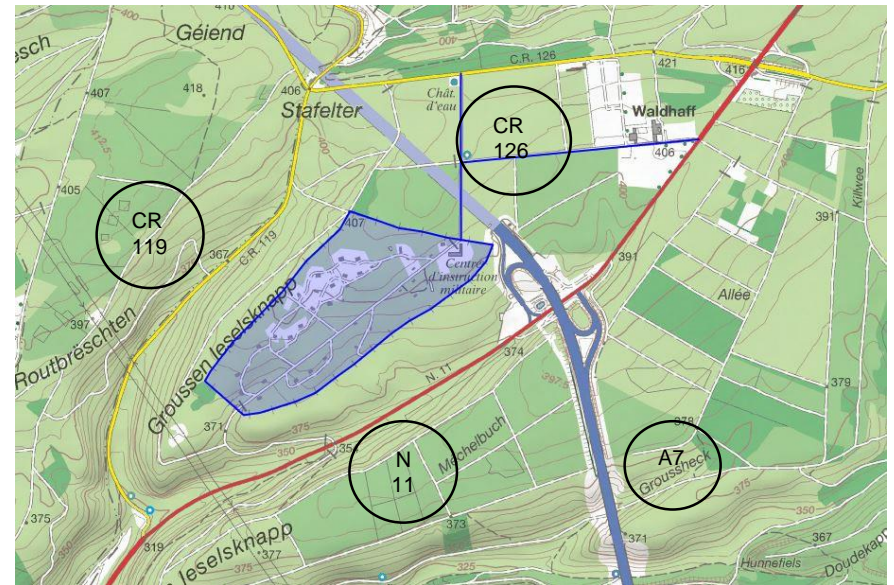
- Site entier du Camp militaire Waldhaff
  - Sécurisation périmétrique du site intégrant de nouveaux dispositifs de surveillance et de sécurité physique
  
- Zone 1 – Zone administrative
  - Bâtiment administratif
  - Zone d'instruction extérieure
  - Hangar stationnement
  - Hangar entreposage
  - Transformateur et groupe électrogène
  - Aire de lavage
  - Parking et nouvelles surfaces de circulation

- Zone 2 – Zone de stockage
  - 13 dépôts de munitions
  - Dépôt stockage
  - Atelier de munitions
  - Local technique pour la sécurisation de l'accès Sud-Ouest
  - Abri de dépôt de munition non-explosée
  - Aire de chargement et de déchargement et zone d'attente
  - Bassin d'eau d'extinction
  
- Zone à renaturer
  - Démolition des hangars existants et les chemins de liaison
  - Enlèvement des merlons existants

## 5. PARTI URBANISTIQUE

Le site est situé dans le Gréngewald et est entouré par quatre routes fréquentées :

- à l'est : l'autoroute A7
- au sud : la route nationale N11
- au nord : la route régionale CR 126
- à l'ouest : la route régionale CR 119 (N30).



### Contraintes réglementaires

Le site du Camp militaire se situe dans la zone spéciale de conservation « Grunewald » faisant partie intégrante du réseau « Natura 2000 ».

- PAG : commune de Niederanven « zone verte »
- POS : reclassement en zone militaire en cours



## 6. PARTI ARCHITECTURAL ET CONSTRUCTIF

- Implantation des nouvelles constructions de façon à respecter les distances de sécurité obligatoires de l'OTAN entre les bâtiments et en s'adaptant à la topographie du site et à l'environnement naturel
- Limitation au maximum de tout nouveau scellement du sol afin de préserver la flore présente sur site
- Langage architectural simple et intemporel des constructions strictement fonctionnelles
- Réalisation des toitures comme toitures plates et partiellement comme toitures vertes
- Caractéristiques des matériaux intérieurs et extérieurs: haute résistance à l'usure, bon vieillissement dans le temps, facilité d'entretien, écologie et conformité au concept énergétique élaboré pour le projet

- Bâtiments fondés sur des radiers en béton armé
- Exécution des parties enterrées en béton étanche
- Réalisation de la structure portante des différents bâtiments en béton armé
- Escaliers extérieurs en construction métallique
- Sécurisation des constructions de la zone 2 par l'aménagement de merlons de terre, mise à part les dépôts de munitions recouverts de terre
- Renforcement des dépôts de munitions et de l'atelier munitions au niveau de l'épaisseur du béton armé mis en œuvre pour garantir la sécurité pendant les opérations courantes de maintenance et de manutention sur la munition

## 7. CONCEPT ENERGETIQUE ET TECHNIQUE

Le concept énergétique des bâtiments se base sur les normes et réglementations en vigueur et les objectifs suivants :

- Bonnes performances thermiques et étanchéité de l'enveloppe extérieure
- Installations techniques à faible consommation d'énergie
- Production d'électricité
  - installation de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment principal
- Production de chaleur
  - pompes à chaleurs air / eau installées dans le bâtiment principal, le nouveau hangar entreposage et le bâtiment AUX / Atelier
- Ventilation mécanique intégrale avec récupération de chaleur dans tous les bâtiments
- Réduction des consommations en énergie, les luminaires sont du type « LED »; la commande des luminaires dans les couloirs et cages d'escaliers se fait par détecteurs de mouvement.

- Dédoublage des systèmes de secours, du réseau informatique et électrique pour garantir un fonctionnement ininterrompu
- Installation du « Réseau National Intégré de Radiocommunication (RENITA) » réseau de radiocommunication numérique des services de sécurité et de secours du Grand-Duché de Luxembourg



## 8. AMENAGEMENTS EXTERIEURS

- Réalisation d'une nouvelle clôture de sécurité conforme aux normes de l'OTAN et d'une longueur d'environ 1,9 km
- Pose d'un multitubulaire de gaines avec des chambres de tirages tous les 100 m sur toute la périphérie afin de garantir la connectivité entre la nouvelle clôture et le poste de garde central
- Dédoublage des tracés (redondant) afin d'offrir le niveau de sécurité nécessaire pour un dépôt de munition
- Aménagement de ronds-points devant les accès existants servant de protection contre tout choc volontaire ou involontaire de véhicules
- Installation d'un nouveau réseau d'eaux d'incendie, alimenté par un nouveau puits sur le site
- Répartition de bornes d'incendie sur l'ensemble du site
- Renouvellement des eaux enterrées, eaux usées et pluviales, eau potable et eaux d'incendie
- Réalisation des surfaces de circulation principales en enrobées alors que les surfaces devant les dépôts de munitions sont aménagées en béton
- Aménagement des chemins de ronde en concassé stabilisé

## 9. SURFACES ET VOLUMES

Total surfaces nettes : 5'900 m<sup>2</sup>

Total surfaces brutes : 7'000 m<sup>2</sup>

Volume brut : 37'200 m<sup>3</sup>

Emprise au sol : 32'200 m<sup>2</sup>

Surface terrain : 29 ha

## 10. DEVIS ESTIMATIF

(indice 1071,67 / octobre 2022)

<b>COÛT DE LA CONSTRUCTION</b>		<b>37'480'000</b>
Gros oeuvre clos et fermé	16'990'000	
Installations techniques	11'940'000	
Parachèvement	8'550'000	
<b>COÛT COMPLÉMENTAIRE</b>		<b>18'700'000</b>
Travaux préparatoires	1'250'000	
Aménagements extérieurs et infrastructures	14'770'000	
Équipement mobilier et spéciaux	2'680'000	
FRAIS DIVERS		1'690'000
HONORAIRES		8'430'000
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (5 %)		3'315'000
<b>COÛT TOTAL HTVA</b>		<b>69'615'000</b>
ESTIMATION DES DÉPENSES 2023		300'000
ESTIMATION DES DÉPENSES APRÈS 2023		69'315'000
TVA 16%		48'000
TVA 17%		11'783'550
<b>COÛT TOTAL TTC</b>		<b>81'446'550</b>
<b>ARRONDI À</b>		<b>81'500'000</b>