

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 07 juillet 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010
2. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6110 Projet de loi ayant pour objet
 - A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
 - B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
 - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
 - D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport (sous réserve de la disponibilité du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat)
5. 6137 Projet de loi relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Georges Molitor, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. André Hoffmann

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010

Le projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010 est adopté.

2. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 29 juin 2010 suite à la série d'amendements adoptés lors de la réunion du 2 juin 2010. Dans cet avis, la Haute Corporation constate que les quatre amendements proposés tiennent compte de la plupart de ses observations, et notamment de ses oppositions formelles. Elle n'a donc pas d'observations à formuler quant au fond. Quant à la forme, elle signale que le renvoi de la nouvelle annexe III (anciennement annexe II du projet de règlement grand-ducal) doit être adapté. Ainsi, il y a lieu de :

- lire au point 1) de l'annexe « visées à l'article 9 » au lieu de « visées à l'article 10 » ;
- remplacer les termes « aux normes définies dans la présente directive » par ceux de « dans la présente loi » à l'endroit des lettres a) et d) du point 1).

Les membres de la commission parlementaire procèdent aux modifications nécessaires.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite succinctement son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6056¹³. Le projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

3. 6110 Projet de loi ayant pour objet

A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;

B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;

C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;

D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 29 juin 2010, suite à la série d'amendements adoptés lors de la réunion du 2 juin 2010.

Pour rappel, l'amendement I avait pour objet, sur demande de la Chambre des Salariés, d'omettre les mots « également » et « éventuelle ». Le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de cette double suppression, alors que le terme « également » est à interpréter dans le sens de « aussi » et que sa suppression n'apporte aucune plus-value au texte. Par contre, l'article 1^{er}, point 8, (ad article 3^{ter}) de la directive à transposer dispose expressément qu' « *il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique...* ». Dès lors, le Conseil d'Etat demande que le terme « éventuelle » soit maintenu, assurant ainsi une transposition conforme de la directive.

Quant à l'amendement II, il a trait à l'article 5, paragraphe 1^{er} qui permet à une entreprise ferroviaire ou à un regroupement international d'entreprises ferroviaires, candidat à l'acquisition de capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un service ferroviaire, de saisir le régulateur lorsqu'il se sent préjudicié par une décision du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Suite à l'avis de la Chambre des Salariés, la commission parlementaire souhaitait réserver une approche restrictive à l'énumération des hypothèses permettant un recours. Le Conseil d'Etat note que la suppression du point g) de ladite énumération (« *préjudice lié à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs* ») n'enlève rien à la portée du droit de saisine du régulateur par le candidat, pour qui le recours est ouvert chaque fois « *qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout préjudice* » (cf. art. 30, paragraphe 2 de la directive 2001/14/CE), l'énumération qui suit n'ayant, tout comme celle de l'article 5, paragraphe 1^{er} du texte de transposition, qu'un caractère exemplatif. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ressent les plus vives hésitations à suivre la commission parlementaire dans sa démarche proposée, qui pourrait exposer le Luxembourg au reproche d'ignorer l'esprit de la directive à transposer. Afin de dissiper tout doute quant à la transposition fidèle de la directive 2001/14/CE sur le point sous examen, la Haute Corporation propose de rapprocher le libellé du paragraphe davantage du texte du paragraphe 2 de l'article 30 de la directive, tout en précisant au point f) les droits qui découlent de l'article 10 de la directive modifiée 91/440/CEE en ce qui concerne l'accès au réseau ferré en matière de services de fret et de services internationaux de voyageurs. Selon le Conseil d'Etat, l'article 5, paragraphe 1^{er} devrait se lire comme suit :

« (1) Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être la victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et introduire un recours contre des décisions qui concernent en particulier:

a) le document de référence du réseau;

b) les critères contenus dans ce document;

c) la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;

d) le système de tarification;

e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;

f) les dispositions relatives à l'accès du réseau ferré en matière d'exploitation de services de fret ou en matière d'exploitation de services internationaux de voyageurs, en ce inclus la fourniture de prestations minimales, complémentaires ou connexes, liées à l'infrastructure ainsi que l'accès aux infrastructures de services, y compris dans les gares, le tout sans préjudice des dispositions de l'article 4, paragraphe 1^{er} ».

Les membres de la Commission procèdent à un échange de vues afin de décider de la marche à suivre en la matière :

- certains membres de la Commission sont d'avis qu'il faut, dans les deux cas, suivre le Conseil d'Etat, ceci afin de ne pas s'exposer au risque de transposition non conforme de la directive européenne. Ces membres craignent en effet une condamnation du Luxembourg à payer des pénalités pour non-transposition, car ils sont d'avis que la Commission européenne suivra l'opinion du Conseil d'Etat. Cet avis est également partagé par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Ce dernier aurait en effet préféré maintenir les amendements de la Chambre des Députés qui, selon lui, étaient totalement justifiés, mais il estime pourtant que la priorité est de transposer la directive ;
- d'autres membres de la Commission, en l'occurrence les représentants du groupe LSAP, considèrent que, pour éviter une libéralisation totale du transport ferroviaire, il convient de maintenir le texte proposé par la commission parlementaire, d'autant plus que le Conseil d'Etat ne s'y oppose pas formellement.

Face à ces deux points de vue opposés, les membres de la Commission décident de s'accorder un temps de réflexion supplémentaire et de convoquer une nouvelle réunion le 8 juillet à 14h00, afin de prendre une décision finale et d'adopter le projet de rapport.

4. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 6 juillet 2010, suite à l'amendement introduit le 30 juin 2010. Pour rappel, l'amendement avait pour objet d'ajouter au texte du projet de loi :

- un article 10 prorogeant l'effet des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels concernant l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées jusqu'à l'entrée en vigueur des textes destinés à les remplacer pris sur la base de la loi en projet et,
- un article 11 destiné à abroger la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'article 10 envisagé qui entend proroger par une mesure légale des dispositions réglementaires. En cela, il est contraire à la hiérarchie des normes juridiques. De toute façon, le dispositif est superfétatoire, car les dispositions réglementaires en vigueur continuent à s'appliquer, si elles ne sont pas contraires à la loi nouvelle. L'article 11 ne donne pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en supprimant l'article 10 et en renumérotant l'article 11, qui devient l'article 10.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite succinctement son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6014⁷. Le projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à la majorité des membres présents, les groupes parlementaires DP et *déi gréng* s'abstenant.

La Commission propose le modèle de temps de parole n°1 pour les débats en séance plénière.

5. 6137 Projet de loi relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich

Monsieur Lucien Clement est désigné rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Un représentant du Ministère présente le projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi porte sur l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich, cela pour un montant total ne pouvant dépasser 70,295 millions d'euros. Dans ce contexte, le réseau routier sera réorganisé avec deux épines dorsales, à savoir le futur boulevard Raiffeisen qui sera aménagé en partie sur le tracé existant de la rue Raiffeisen et qui reliera le plateau de Howald aux quartiers nord-ouest de la ville et le futur boulevard Kockelscheuer qui reliera le rond-point Glück au rond-point Kockelscheuer en traversant le nouveau quartier de l'est vers l'ouest. Par ailleurs, une réorganisation de l'échangeur autoroutier sera effectuée dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du trafic par les automobilistes et afin d'augmenter sa capacité et d'améliorer son intégration dans un site urbanisé.

Il faut savoir que ce montant de 70,295 millions d'euros ne concerne que la part de l'Etat. En effet, les coûts du projet ont été établis sur base d'un devis distinguant les coûts à charge de l'Etat de ceux à charge de la Ville de Luxembourg. Les coûts à charge de la Ville de Luxembourg comportent notamment ceux relatifs aux assises nécessaires aux transports publics, aux dessertes du site par des routes secondaires, aux pistes cyclables, aux pistes pour piétons, aux îlots de verdure,...

Suite à cette présentation, la question des transports en commun est évoquée. A cet égard, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'un autre projet de loi, à savoir le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (document parlementaire 6146) va de pair avec le texte sous rubrique. Il explique succinctement que le projet de loi 6146 vise à faire autoriser l'aménagement de la première phase de la gare périphérique de Howald et nécessitera des investissements à hauteur de 42,8 millions d'euros. Il est d'avis que ces deux textes devront dans la mesure du possible être évacués ensemble. Le représentant du groupe *déi gréng* est du même avis, notamment afin de mettre en place une offre performante de transports en commun, et ceci afin de

contribuer à l'objectif politique d'un modal split 40:60. Il explique en effet que la gare périphérique de Howald constitue un élément-clé du concept global de mobilité urbaine et périurbaine.

Toujours concernant la thématique des transports en commun et suite à une question afférente, il est signalé que le tracé exact du tram n'a pas encore été défini : il existe en effet plusieurs options possibles et la décision finale n'a pas encore été prise.

Il est en outre précisé que les plans n°3 et 4 du document parlementaire 6137 représentent en pointillé orangé les pistes prévues pour les transports en commun. Le Ministère informe que ce tracé a été prévu pour qu'à la fois les bus et les trams puissent circuler sur ces voies. Suite aux doutes exprimés par un membre de la Commission, il est confirmé que des études préalables ont été réalisées sur le terrain par des spécialistes et qu'il en a été conclu que ces voies auront la capacité nécessaire pour accueillir à la fois le bus et le tram. Les responsables gouvernementaux s'engagent cependant à faire contrôler une nouvelle fois ces affirmations.

Suite à plusieurs questions ponctuelles, il est encore souligné que :

- les promoteurs commerciaux prendront à leur charge les coûts liés à l'achat et à l'aménagement des dessertes vers leurs boutiques ;
- le calendrier exact des travaux est extrêmement difficile à évaluer, car il ne s'agira pas uniquement de construire un réseau routier, mais également des infrastructures afin d'urbaniser un quartier. Un projet d'une telle envergure se fera en plusieurs étapes : tout d'abord les routes, puis les échangeurs, et ensuite l'urbanisation. La première étape du projet sera l'aménagement du Boulevard Raiffeisen ;
- au vu de la configuration des lieux, il est très compliqué de prévoir des mesures antibruit. Cependant, il n'y aura pas d'habitations aux abords des grands boulevards, mais uniquement des commerces et des bureaux. En outre, grâce à la présence de pistes cyclables, les constructions seront relativement éloignées des routes. Dans ce contexte, le représentant du groupe *déi gréng* se déclare très satisfait du fait que des pistes cyclables aient été prévues dès les prémisses du projet ; il estime qu'il faudrait à l'avenir systématiquement y penser lors de la construction de nouvelles infrastructures routières ;
- la totalité du nouveau site sera couverte par le chauffage urbain ;
- il est techniquement possible de construire un tram sans caténaire, mais le coût de construction étant sensiblement plus élevé, il est uniquement envisagé de prévoir ce type d'investissement sur les points sensibles (ex. Pont Adolphe), et non pas sur tout le tronçon.

A la demande de la commission parlementaire, une présentation d'ensemble du projet concernant le nouveau quartier aura lieu en septembre ou en octobre. Les membres considèrent en effet qu'il serait intéressant de pouvoir appréhender le projet dans sa globalité, y compris le développement urbanistique ainsi que l'emplacement précis de la plateforme multimodale d'échange pour les différents modes de transports à savoir le train classique, le tram et le bus.

6. Divers

Monsieur le Président informe que le projet de loi instituant les recours en matière de marchés publics (n°6119) devra encore être examiné par la Commission, voire évacué en séance plénière, avant les vacances d'été, car le délai de transposition de la directive 2007/66/CE modifiant les directives 89/665/CEE et 92/13/CEE du Conseil en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité des procédures de recours en matière de passation des marchés publics, est d'ores et déjà dépassé.

Luxembourg, le 14 juillet 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden