

N° 5198⁸**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

portant

- 1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement**
- 2. modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, telle que modifiée**
- 3. modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS

(21.12.2006)

La Commission se compose de: M. Lucien CLEMENT, Président; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, Rapportrice; Mme Anne BRASSEUR, MM. Emile CALMES, Fernand DIEDERICH, Ali KAES, Mme Viviane LOSCHETTER, MM. Robert MEHLEN, Marcel SAUBER, Jos SCHEUER et Roland SCHREINER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique fut déposé à la Chambre des Députés par Madame la Ministre des Travaux publics en date du 7 août 2003. Le projet était accompagné d'un exposé des motifs ainsi que d'un commentaire des articles.

Le Conseil d'Etat a rendu trois avis: l'un en date du 18 janvier 2005, le deuxième le 4 juillet 2006 et le troisième le 12 décembre 2006.

Le projet de loi sous examen fut présenté aux membres de la Commission des Travaux publics lors de sa réunion du 5 mai 2006. Lors de cette même réunion, Madame Sylvie ANDRICH-DUVAL fut désignée comme rapportrice du projet de loi et la Commission procéda à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 18 janvier 2005. La Commission a poursuivi ses travaux lors de trois réunions successives qui se sont tenues les 12 et 22 mai ainsi que le 1er juin 2006. Lors de ces réunions, la Commission adopta deux amendements qui furent envoyés au Conseil d'Etat le 7 juin 2006.

Le texte sous rubrique a fait l'objet d'un amendement gouvernemental, en date du 19 juin 2006.

Le Conseil d'Etat a avisé les amendements parlementaires et gouvernementaux susmentionnés en date du 4 juillet 2006.

La rapportrice du projet de loi sous examen a eu un échange de vues avec les membres de la Commission de l'Environnement lors de la réunion du 1er juin 2006.

La Commission des Travaux publics s'est encore réunie le 6 novembre 2006 pour examiner l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Suite à cet avis, la Commission des Travaux publics a adopté dans cette même réunion une série d'amendements qui furent transmis au Conseil d'Etat en date du 15 novembre 2006.

Les amendements parlementaires ont été avisés par le Conseil d'Etat en date du 12 décembre 2006.

L'avis de la Haute Corporation a été analysé par la Commission des Travaux publics au cours de la réunion du 21 décembre 2006.

Le présent rapport a été adopté en date du 21 décembre 2006.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

1. Objet de la loi

Le projet de loi sous rubrique a comme objet:

- la transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement;
- la modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes telle que modifiée;
- la modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée.

La directive 97/11/CE impose aux Etats membres de l'Union européenne (UE) de procéder, avant l'octroi de l'autorisation, à l'évaluation des incidences environnementales des projets publics et privés susceptibles d'avoir des effets notables à cet égard. L'objectif est d'identifier ces incidences pour déterminer s'il y a lieu de les prévenir ou de les atténuer. Le public doit être consulté et ses observations doivent être prises en considération dans le processus décisionnel aboutissant à l'autorisation du projet. A noter que dans le domaine de l'accès à l'information, sont en vigueur les dispositions de la loi du 31 juillet 2005, portant approbation de la Convention d'Aarhus.

Ces études d'impact sont obligatoires pour certains projets tels que la construction d'une autoroute; pour d'autres projets concernant par exemple le développement urbain, les Etats membres doivent appliquer une procédure de contrôle pour identifier ceux qui nécessitent une évaluation. Ils peuvent fixer des seuils ou des critères, procéder à un examen au cas par cas ou avoir recours à plusieurs de ces instruments de contrôle, l'objectif étant de faire en sorte que soient évalués tous les projets ayant une incidence sur l'environnement. Cette procédure d'évaluation constitue donc un instrument fondamental de la politique environnementale.

La philosophie à la base de la directive 97/11/CE est l'harmonisation des règles de tous les pays européens afin que les Etats membres se dotent d'une procédure d'évaluation commune, qui réponde aux principes de précaution et de prévention ainsi qu'au principe pollueur-payeur.

2. Historique

La nécessité de procéder à la réalisation d'études concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés remonte à l'année 1985 dans la foulée de la transposition de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

La directive de 1985 a été renforcée lors de sa révision en 1997. Les Etats membres de l'UE étaient tenus de transposer ces modifications dans leur législation au plus tard en mars 1999. Ladite directive 97/11/CE peut être transposée soit de manière fractionnée – dans ce cas les mesures relatives aux différents projets concernés par la directive sont introduites dans les instruments législatifs ou réglementaires afférents – soit de manière globale, c'est-à-dire par le biais d'une loi spécifique. Le Luxembourg a dès le début opté pour une transposition fractionnée de la directive, les caractéristiques des différents projets concernés étant trop différentes pour être intégrées dans une procédure d'évaluation unique, comme en témoignent les annexes correspondantes de la directive.

Si les mesures de la directive 85/337/CEE ont été transposées par le biais de différents règlements grand-ducaux ainsi que plusieurs lois, tel n'est cependant pas le cas des dispositions de la directive 97/11/CE. La Commission européenne a d'ailleurs engagé une procédure d'infraction à l'encontre du Grand-Duché et de 9 autres Etats membres pour violation de cette directive importante. En juillet 2006 la Commission a envoyé un premier avertissement écrit aux 10 Etats membres concernés, leur enjoignant de se conformer aux dispositions de la directive.

Pour des raisons de compréhension, il s'avère nécessaire d'examiner l'histoire mouvementée du processus de transposition en droit luxembourgeois des directives 85/337/CEE et 97/11/CE.

Chronologie

La directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement a été d'abord transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 4 mars 1994 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés. Le règlement grand-ducal susmentionné a été abrogé par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés qui en a repris les dispositions.

Pour ce qui est du domaine des infrastructures routières, la loi du 31 août 1986 avait déjà consacré le principe d'une étude d'impact pour tout projet de construction réalisé dans le cadre du Fonds des routes.

En ce qui concerne les projets de voirie, la directive 85/337/CEE a été transposée par le biais des lois du 31 juillet 1995 et du 26 mai 1998 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

Dans le domaine des projets ferroviaires, la directive 85/337/CEE a été transposée en droit luxembourgeois par l'article 7 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cette loi prescrit que toute construction de ligne nouvelle et toute modification de tracé d'une ligne existante requérant le déplacement de l'assiette soit subordonnée à l'élaboration préalable d'une étude d'impact sur l'environnement naturel et humain.

La loi du 31 juillet 1995, s'inspirant des dispositions de la directive 85/337/CEE précitée et plus particulièrement de celles relatives à la mise à disposition nécessaire au public de toutes les informations concernant le projet de construction en question préalablement à sa mise en chantier, a quant à elle précisé la procédure et les modalités propres aux études d'impact. Le règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 a déterminé le contenu des études d'impact à réaliser et la procédure de la consultation publique à effectuer.

La directive 85/337/CEE a fait l'objet de modifications importantes en 1997 par la directive 97/11/CE qui couvre des projets tels que ceux visés par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, les projets routiers, ferroviaires, aéroportuaires ainsi que les projets d'urbanisme et les projets de remembrement rural. La nouvelle directive précise que certains projets doivent être obligatoirement soumis à une étude d'impact, tandis que d'autres projets doivent être soumis à une telle étude seulement lorsque certaines conditions d'envergure sont remplies.

Certaines dispositions de la directive 97/11/CE ont été transposées en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Pris au titre de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, ce règlement grand-ducal précise les conditions et modalités de réalisation d'une évaluation des incidences et détermine le contenu desdites évaluations. Ledit règlement, dans lequel sont mentionnés „d'établissements“ à soumettre à une évaluation, doit être considéré comme étant complémentaire et non comme remplaçant les dispositions spécifiques à prévoir en matière de projets d'infrastructure routière définis jusqu'à présent par la loi du 16 août 1967 précitée. En effet, le règlement n'a pas touché aux projets de voirie visés par la loi modifiée du 31 juillet 1995.

Le Gouvernement avait proposé de transposer les dispositions de la directive 97/11/CE concernant l'évaluation des projets routiers par une loi spécifique permettant de dissocier les dispositions y relatives de celles concernant le fonds des routes.

Le projet de loi en question (doc. parl. 4773), complété par un amendement gouvernemental concernant la prise en considération des projets ferroviaires, avait été avisé par le Conseil d'Etat en date du 3 juillet 2001. Dans cet avis, le Conseil d'Etat s'est opposé à une telle transposition fractionnée de la directive comme proposée par le gouvernement. Selon la Haute Corporation, la loi modifiée du 10 juin

1999 relative aux établissements classés et ses règlements d'exécution, notamment celui du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés, doivent constituer la seule référence en matière d'établissements classés et en forment en somme le droit commun. Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il n'y a pas besoin de promulguer en l'espèce une loi spécifique relative aux projets routiers et ferroviaires alors qu'une seule loi de référence réunissant toutes les dispositions y relatives s'imposerait non seulement dans l'intérêt des administrés, mais encore afin de garantir la sécurité juridique indispensable des dispositions à intervenir en l'espèce. Aussi le Conseil d'Etat estime-t-il que la transposition de la directive modifiée 85/337/CEE ne peut intervenir que dans le cadre de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, aux fins d'empêcher qu'à l'abondance des textes ne s'ajoute finalement une complexité qui ne manque pas de les rendre inapplicables.

En date du 14 octobre 2002, le Gouvernement en Conseil a décidé de charger un groupe de travail interministériel d'élaborer un projet de loi transposant dans une loi unique la directive 97/11/CE, qui dans un même corps législatif prévoit et traite de toutes les infrastructures de transport tombant sous la compétence des différents ministères concernés, à savoir tous les projets de voirie normale et tous les projets d'autoroutes, tombant sous la compétence du ministère des Travaux Publics, tous les projets de routes communales tombant sous la compétence du ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, et tous les projets d'aménagements aéroportuaires et d'infrastructures ferroviaires et des tramways tombant sous la compétence du ministère des Transports, en envisageant, les cas échéant, pour l'ensemble de ces projets une procédure commune.

Inconvénients d'une transposition de la directive 97/11/CE par le biais d'une modification de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

Contrairement aux recommandations du Conseil d'Etat, le Gouvernement a donc décidé de ne pas transposer la directive 97/11/CE par le biais d'une modification de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Le Gouvernement voit plusieurs inconvénients à une telle transposition:

- D'après l'avis du Conseil d'Etat du 3 juillet 2001, les autorités communales décideraient à l'avenir si tel ou tel projet de construction routière ou ferroviaire peut être autorisé ou non. La loi du 10 juin 1999 soumet en particulier l'octroi d'une autorisation à l'obligation de vérifier si pareilles autorisations peuvent être délivrées au regard de la zone dans laquelle l'installation à autoriser se situe. La jurisprudence administrative interprète cette disposition de façon contraignante, estimant qu'une autorisation pour un établissement classé ne peut être accordée que si l'établissement se situe dans une zone expressément prévue à cette fin. Or, il résulte d'un examen des quelque 118 plans d'aménagements communaux couvrant le territoire national qu'aucune commune ne dispose à l'heure actuelle d'un plan d'aménagement général autorisant de manière explicite et spécifique la construction des infrastructures routières et ferroviaires, de sorte que, sauf modification des PAG en vigueur, aucune des infrastructures tombant sous le champ d'application de la législation sur les établissements classés ne saurait être autorisée.
- La démarche proposée ne tient compte ni de la complexité inhérente aux projets routiers et ferroviaires, ni de la nécessité de procéder à une consultation du public à un stade précoce de la procédure. Une transposition intégrale de la directive 97/11/CE sur base des dispositions de la loi du 10 juin 1999 ne permettrait plus de procéder par étapes, ni d'inclure tous les acteurs concernés au processus d'évaluation, ni de consulter le public à un moment où le projet se trouve encore au stade de l'avant-projet sommaire. En effet, les dispositions de la loi concernant les établissements classés ne font pas de distinction entre un avant-projet sommaire, un avant-projet détaillé ou un projet d'exécution, puisque le projet à considérer pour l'évaluation porte automatiquement sur le projet d'exécution. Renoncer à la loi en projet équivaldrait à ce que ce soit le projet d'exécution qui doive être soumis à l'évaluation et qui fasse donc l'objet d'une information au public.
- La transposition de la directive par le biais de la loi du 10 juin 1999 risquerait d'aboutir à la conséquence vraisemblablement non prévue d'un blocage pur et simple des projets de grande voirie et éventuellement aussi des projets d'extension du réseau ferré. En effet, en inscrivant les projets d'infrastructure sur la liste des „établissements“ soumis à la législation sur les établissements classés, ces projets se verraient soumis à toutes les règles prévues par cette loi.
- La transposition de la directive modifiée dans la législation des établissements classés pourrait conférer au ministère de l'Environnement et du Travail des compétences en matière d'urbanisme,

étant donné que la directive 97/11/CE couvre non seulement des projets de grande voirie, mais également des projets d'urbanisme.

- La transposition de la directive 97/11/CE par le biais de la loi du 10 juin 1999 ne permet pas d'intégrer les outils et concepts développés dans le cadre de l'aménagement du territoire vu que l'application de la législation concernant les établissements classés n'est possible qu'en relation avec des bâtiments ou chantiers précis.
- La transposition de la directive par le biais de la loi du 10 juin 1999 sur les établissements classés serait susceptible d'aller à l'encontre des dispositions sur l'accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement prévues par les conventions (UN/CEE) d'Espoo (loi du 29 juillet 1993) et d'Aarhus (loi du 31 juillet 2005), ainsi que par la directive 2001/42/EC du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.
- Les difficultés relevées ci-dessus concernant les projets de construction routière s'appliquent par analogie aux projets ferroviaires nouveaux identifiés dans la stratégie „mobilité.lu“, ainsi qu'à l'adaptation des installations aéroportuaires.

3. Points saillants du projet de loi

La présente loi prévoit la transposition des dispositions suivantes:

1. Les articles 7b et c de l'annexe I de la directive 97/11/CE ayant trait à la construction d'autoroutes et de voies rapides, ainsi qu'à la construction de nouvelles routes à quatre voies ou plus, ou un alignement et/ou élargissement des routes existantes à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie doit avoir une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.

Sont également transposées les dispositions de l'article 7a de l'annexe I de ladite directive relatives à la construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance ainsi que d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres.

Les projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires décrits ci-dessus sous 1. font l'objet du titre II du projet de loi: „Projets soumis d'office à une évaluation“.

2. Sont repris dans le projet de loi sous rubrique les dispositions des articles 10c, 10d, 10e et 10h de l'annexe II de la directive 97/11/CE ayant trait à: la construction de routes (projets non visés par l'annexe I), y compris les installations routières connexes; la construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux (projets non visés par l'annexe I); des tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport de personnes; la construction d'aérodromes (projets non visés par l'annexe I).

Les projets énumérés sous 2. font l'objet du titre III du projet de loi et sont soumis le cas échéant à une évaluation.

3. Dans le domaine des projets ferroviaires, les dispositions de l'article 13 de l'annexe II de la directive 97/11/CE concernant „toute modification ou extension des projets figurant à l'annexe I ou à l'annexe II de la directive 97/11/CE, déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement“ sont également reprises dans le projet de loi sous rubrique, sous les termes „construction de tronçons de ligne de chemin de fer et adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante, y compris les installations ferroviaires connexes autres que celles prévues sous a), ainsi que les lignes de tramways ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport de personnes dans la mesure où les dispositions prévues au titre III sont applicables“.

Les modifications ou extensions visées sous 3. sont soumises le cas échéant à une évaluation.

4. En ce qui concerne les projets routiers, les dispositions de l'article 13 de l'annexe II de la directive 97/11/CE, concernant les modifications ou extensions des projets figurant dans les annexes I ou II de ladite directive, déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peuvent avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement, sont également reprises dans le projet de loi sous examen.

Les modifications ou extensions visées par le point 4. sont soumises le cas échéant à une évaluation.

5. Le projet de loi prévoit en outre d'appliquer les mesures prévues par la directive 97/11/CE également aux liaisons routières entre routes d'ordre supérieur, catégorie qui n'est pas mentionnée dans les annexes de la directive.

Les définitions des termes employés ci-dessus du domaine des „infrastructures de transports“ figurent à l'article 2 du projet de loi sous „définitions générales“.

4. Amendements et travaux parlementaires

Les membres de la Commission des Travaux publics se félicitent de ce que les directives concernant les études d'impact soient enfin complètement transposées, ce qui devrait permettre d'éviter à l'avenir des problèmes tels que ceux qui se sont posés lors de la réalisation de la liaison routière vers la Sarre notamment.

Après la présentation du projet de loi par la rapportrice et les explications afférentes de la part des représentants du Ministère des Travaux publics, les membres de la Commission parlementaire ont mené leurs débats sur le projet de loi sous rubrique.

Avant l'analyse du projet de loi article par article, la Commission est intervenue sur les observations formulées en matière de voies de recours par le Conseil d'Etat dans son avis du 18 janvier 2005.

Suite à cet avis du Conseil d'Etat du 18 janvier 2005, la Commission a adopté deux amendements au texte du projet de loi initial. Ces amendements avaient comme objet des redressements d'ordre matériel des articles 14 et 26.

En ce qui concerne l'article 14, la Commission considérait qu'il serait préférable de prévoir une formulation plus générale telle que celle proposée, afin de parer à l'éventualité de la construction d'un deuxième aéroport au Luxembourg. La Commission proposa d'échanger la formulation „l'Aéroport de Luxembourg“ par „les aménagements aéroportuaires“.

Le deuxième redressement matériel concernait l'article 26 du projet de loi. Ce redressement s'impose parce que la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain à laquelle se réfère le texte proposé à titre subsidiaire par le Conseil d'Etat pour l'article 26, a entre-temps été modifiée par le législateur. De plus, la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes a été abrogée par la loi précitée du 19 juillet 2004.

L'amendement gouvernemental du 19 juin proposait l'ajout d'un article 28bis „Voies de recours“. La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus (Danemark), le 25 juin 1998 a été approuvée par la loi du 31 juillet 2005. Elle est entrée en vigueur pour le Luxembourg en date du 23 janvier 2006. Dans le cadre de la transposition de la convention d'Aarhus la Chambre des Députés et le Conseil de Gouvernement ont émis le voeu de voir le Gouvernement inclure l'accès à la justice des organisations non gouvernementales dans les différentes lois sectorielles. Le texte du projet de loi a été amendé en ce sens par l'ajout de l'article 28bis qui prévoit un recours devant le tribunal administratif.

Dans son avis complémentaire du 4 juillet 2006 le Conseil d'Etat a marqué son accord avec les deux amendements parlementaires, mais s'est opposé formellement à l'amendement gouvernemental.

Lors de sa réunion du 6 novembre 2006, la Commission des Travaux publics a adopté deux amendements. En premier lieu, l'article 14 du projet de loi a fait l'objet d'une reformulation. Dès à présent il est prévu également un droit de recours dès le moment de la procédure où est prise la décision de faire réaliser une étude d'impact ou pas. En deuxième lieu, la Commission a adopté une nouvelle version de l'article 28bis, qui devrait permettre de tenir compte des observations du Conseil d'Etat ainsi que des dispositions visées de la Convention d'Aarhus.

Dans son deuxième avis complémentaire en date du 12 décembre 2006, le Conseil d'Etat a marqué, dans les grandes lignes, son accord avec les amendements proposés.

5. Commentaire des articles

TITRE I

Dispositions générales

Article 1er

Le Conseil d'Etat propose de reformuler l'article comme suit:

„Art. 1er.– *Objet*

La présente loi concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain des projets d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires et de leurs installations connexes.“

La Haute Corporation veut donner par cette formulation une portée plus générale à l'article, les infrastructures soumises soit d'office, soit susceptibles d'être soumises à une évaluation des incidences sur l'environnement étant ensuite à préciser aux articles 4 et 14 du projet de loi.

La Commission se rallie à cette façon de voir et adopte par conséquent l'article 1er tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 2

Cet article définit les notions dont il est fait usage dans le projet de loi.

Le Conseil d'Etat marque son accord avec les définitions regroupées à l'art. 2, définitions qui ont été reprises soit de conventions ou accords internationaux, soit de la législation nationale en vigueur.

Suite aux observations du Mouvement écologique, les membres de la Commission ont discuté au sujet de l'importance de l'option zéro qui est à considérer lors d'une comparaison entre plusieurs variantes. Une telle comparaison est prévue dans une première étape d'une étude d'impact.

A ce sujet, la Commission se rallie à l'avis du Ministère des Travaux publics, qui considère les précisions figurant dans le commentaire des articles du projet de loi comme étant suffisantes. A noter que dans le cadre d'une étude d'impact, les variantes proposées sont de toute façon établies par rapport à la variante zéro, et que la variante zéro figurera également dans le dossier destiné à la consultation du public.

Article 3

L'article 3 définit en détail l'information à fournir à l'occasion des études d'évaluation des incidences sur l'environnement.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat, la Commission a adopté la reformulation suivante pour les paragraphes 1 et 2:

„(1) Les informations à fournir par le maître d'ouvrage sont arrêtées par l'annexe II de la présente loi et comportent au moins:

[...]

(2) Les informations en possession d'autres ministères et administrations sont mises à la disposition du maître de l'ouvrage suite à sa demande.“

TITRE II

Projets soumis d'office à une évaluation

Article 4

Cet article donne une définition des projets qui sont soumis d'office à une évaluation. Il y est précisé que les projets relatifs aux autoroutes, aux voies rapides, aux alignements et à l'élargissement de routes existantes de 2 voies à 4 voies ou plus sur une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres, et aux liaisons routières entre routes d'ordre supérieur, les projets de construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, ainsi que tout projet de construction d'un aéroport dont la piste de décollage a une longueur d'au moins 2.100 mètres sont subordonnés d'office à une évaluation.

Après une discussion au sujet de la longueur minimale d'une route à partir de laquelle une étude d'impact devra être réalisée, la Commission des Travaux publics a décidé de suivre la recommandation

du Conseil d'Etat de modifier l'intitulé de l'article 4 en faisant abstraction du terme „définition“ et en reproduisant tout simplement les textes afférents des directives communautaires 85/337/CEE et 97/11/CE.

Article 5

La réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel sera obligatoirement précédée par l'élaboration d'une notice d'impact sur l'environnement. Une telle notice d'impact est surtout censée faire gagner du temps, en permettant par le biais d'une évaluation sommaire des effets d'un projet sur l'environnement, d'éviter de poursuivre la planification de variantes qui s'avéreront par la suite comme étant irréalisables. Il s'agit en outre d'un travail préparatoire pouvant être utilisé lors de l'élaboration de l'étude d'impact comparative et de l'étude d'impact détaillée.

La Commission parlementaire a décidé de suivre l'avis du Conseil d'Etat qui, par souci de compréhension, a proposé de reformuler l'article.

Article 6

Cet article introduit le principe de la notice d'impact de sécurité qui est établie sur base de l'avant-projet sommaire par le maître de l'ouvrage d'un projet routier ou ferroviaire.

La notice d'impact de sécurité s'entend comme instrument de contrôle de l'exécution du projet, en conformité avec les normes routières et ferroviaires, utilisé dans le respect des plus récentes évolutions en matière de sécurité des usagers de la nouvelle infrastructure. Elle permet de mieux évaluer les incidences pouvant résulter d'éventuelles restrictions d'emprises émanant de l'analyse de l'impact du projet sur l'environnement naturel.

Cette notice d'impact de sécurité est effectuée indépendamment tant des autres éléments du dossier d'évaluation du projet que de sa réalisation effective.

Le Conseil d'Etat recommande un changement d'ordre purement rédactionnel auquel la Commission des Travaux publics se rallie.

Article 7

La réalisation de l'étude d'impact comparative sur base des informations des notices d'impact sur l'environnement et de sécurité incombe au Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire. A la demande du maître de l'ouvrage il rend un avis sur les informations à fournir. Un complément d'information peut être demandé ultérieurement.

Dans son premier avis, le Conseil d'Etat a soulevé la question d'un délai pour la réalisation de l'étude comparative. Lors de l'élaboration du projet de loi sous rubrique, les responsables du Ministère des Travaux publics étaient en faveur d'un délai afin de ne pas retarder les projets. L'argumentation du Ministère de l'Environnement, fondée sur les risques que comporte le dépassement d'un délai, était pertinente, sachant que ce dépassement peut s'expliquer par des raisons parfaitement valables. Pour des raisons juridiques il est finalement préférable de ne pas retenir un délai de réalisation de l'étude d'impact.

Article 8

Cet article décrit de façon détaillée la procédure à respecter lors de la consultation publique. Il s'agit en fait d'un texte analogue à celui figurant dans le même contexte dans la loi sur les établissements classés.

Le Conseil d'Etat recommande des modifications purement rédactionnelles, qui sont pour une large part retenues par la Commission.

Article 9

L'article 9 prévoit l'inscription des projets routiers et ferroviaires dans le Fonds des routes respectivement le Fonds du rail.

Le Conseil d'Etat est d'avis que cet article devrait être supprimé dans la mesure où cette inscription dans le Fonds des routes ou dans le Fonds du rail ne détermine pas le caractère obligatoire ou facultatif d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel à réaliser dans le cadre du projet en cause, ni la procédure y relative à respecter. En effet, il y aura des projets, du moins des

projets routiers, qui ne seront pas inscrits dans le programme d'établissement d'une grande voirie de communication et qui seront, vu leur caractère, soumis à une étude d'impact.

La Commission a décidé de suivre le Conseil d'Etat et de supprimer l'article 9 du projet de loi.

Article 10 (ancien, nouvel article 9)

Conformément à la suite chronologique des étapes successives de la procédure, l'article 10 prévoit l'élaboration de l'étude d'impact détaillée par les soins du maître de l'ouvrage sur base d'un cahier des charges-type déterminé par voie de règlement grand-ducal mis au point à l'initiative du Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement. Les dispositions relatives aux informations à fournir sont identiques à celles qui sont à fournir lors de l'élaboration de l'étude comparative.

Le Conseil d'Etat estime que les principaux critères du cahier des charges-type sont à arrêter, dans l'intérêt de toutes les parties concernées, dans le corps même du projet de loi sous rubrique quitte à les préciser par règlement grand-ducal en vertu de la nature, de l'envergure et du caractère spécifiques du projet de construction en cause. Il trouve que l'article 1er de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés pourrait à ces fins servir utilement comme modèle ou référence. Le Conseil d'Etat tient cependant à relever dans ce contexte que lesdits critères une fois arrêtés lient tous les acteurs en présence.

La Commission ne partage pas l'avis du Conseil d'Etat. En effet, elle considère que, pour des raisons de bonne pratique législative, il ne faut pas surcharger le texte de loi et qu'il est préférable de faire figurer les critères du cahier des charges-type dans un règlement grand-ducal.

La Commission a décidé dès lors de maintenir le texte du projet de loi.

Article 11 (ancien, nouvel article 10)

Le Ministre de l'Environnement définit les mesures compensatoires qui sont soumises au Conseil de Gouvernement sur base de l'étude d'impact détaillée. Les mesures compensatoires qui font partie intégrante du projet, doivent être reprises dans le plan parcellaire des terrains à inclure et sont déclarées d'utilité publique. Il est à noter que les projets routiers en tant que tels sont déjà déclarés d'utilité publique par la loi modifiée du 16 août 1967. Il en est de même des projets ferroviaires en application de la loi du 10 mai 1995.

Les mesures de compensation nécessaires concernant l'aéroport sont reprises dans des lois spéciales autorisant les projets d'aménagement aéroportuaires.

Les mesures compensatoires se basant sur les consultations (et l'étude d'impact détaillée) complétées par une autorisation établie conformément à la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles sont établies par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat estime que cet article est à réorganiser de manière plus logique dans un but de compréhension et de lisibilité. De même, il se demande si le paragraphe 2 n'est pas superfétatoire vu le contenu du paragraphe 1er.

La Commission des Travaux publics a décidé de garder le texte du projet de loi au motif que le libellé du texte est plus explicite.

Article 12 (ancien, nouvel article 11)

L'article 12 stipule que les conditions d'aménagement et d'exploitation sont déterminées par règlement grand-ducal. Ces conditions visent l'environnement naturel et humain de même que la sécurité du public, du voisinage ainsi que l'hygiène et la santé sur le lieu du travail, la salubrité et l'ergonomie.

Les règlements dont il est question ne concernent pas le projet de loi 5198 en tant que tel, mais il s'agit des règlements à prendre pour chaque loi spéciale d'un projet faisant l'objet d'une étude d'impact.

Cet article n'a pas suscité d'observations de la part du Conseil d'Etat.

Article 13 (ancien, nouvel article 12)

Cet article prescrit la procédure d'affichage et d'information du public de la teneur des décisions, des conditions et des mesures destinées à éviter, réduire et au besoin à compenser les effets négatifs importants.

Le Conseil d'Etat propose une modification de l'alinéa final de l'article sous revue. Il estime que le terme „autorisé“ n'est pas correct en l'occurrence, dans la mesure où un projet ne peut pas être réalisé non seulement par défaut d'autorisation, mais également pour des raisons d'opportunité et propose ainsi de remplacer le terme „autorisé“ par celui de „réalisé“.

Lors de la réunion de la Commission de l'Environnement consacrée à l'examen du projet de loi sous rubrique, il a été question de la procédure de double consultation du public. Selon la Commission de l'Environnement il n'échet cependant pas que la double consultation du public remette de nouveau en question en fin de procédure la décision politique de réaliser un certain projet.

La Commission des Travaux publics se prononce en faveur de la procédure de consultation et d'information prévue par le projet de loi.

TITRE III

Projets soumis le cas échéant à une évaluation

Article 14 (ancien, nouvel article 13)

Selon la version initiale de l'article, la décision de soumettre, le cas échéant, à une évaluation certains projets est prise par le Conseil de Gouvernement sur le rapport du Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire au vu d'un avis à émettre par un comité interministériel.

Dans son premier avis le Conseil d'Etat a estimé qu'il y aurait lieu de se référer aux articles 1er, points b), c) et d) et 4 du projet de loi sous avis aux fins d'une nouvelle rédaction du présent article.

La Commission des Travaux publics a remarqué que le texte proposé par le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 14 n'est pas identique à celui formulé pour l'article 1er. En effet, contrairement au texte retenu par la Haute Corporation à l'endroit de l'art. 1er, où il est question „d'infrastructures ... aéroportuaires“, le texte figurant à l'article 14 propose la formulation „de l'Aéroport de Luxembourg“. Or, la Commission considère qu'il est préférable de prévoir également pour l'article 14 une formulation plus générale telle que celle proposée pour l'article 1er, afin de parer à l'éventualité de la construction d'un deuxième aéroport au Luxembourg.

Dans son premier avis complémentaire du 4 juillet, le Conseil d'Etat a marqué son accord avec l'amendement proposé afin de modifier le texte de l'article 14.

Lors de sa réunion du 6 novembre 2006, la Commission des Travaux publics a estimé nécessaire de prévoir également un droit de recours au moment de la procédure où est prise la décision de faire réaliser une étude d'impact ou pas et a proposé de reformuler l'article sous rubrique.

En ce qui concerne ces modifications plusieurs précisions sont à fournir. Le système d'évaluation tel qu'instauré par la directive 85/337/CE modifiée par la directive 97/11/CE est le suivant:

Une évaluation dans les formes de la directive des incidences sur l'environnement de certains projets est prescrite, lorsque ces projets sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (article 1er et article 2 de la directive).

L'annexe I de la directive énumère les projets qui sont obligatoirement soumis à une évaluation des incidences. Ces projets sont repris à l'article 4 du projet de loi.

L'annexe II de la directive énumère les projets pour lesquels une évaluation conforme aux dispositions de la directive n'est pas toujours nécessaire. Pour ces projets, repris à l'article 14 du projet de loi, les Etats membres disposent aux termes de la directive d'un pouvoir d'appréciation qui peut s'exercer soit sur la base d'un examen cas par cas, soit sur la base de seuils ou critères fixés par l'Etat membre (article 4, paragraphe 4 de la directive).

L'article 14 du projet de loi transpose fidèlement les dispositions de la directive mentionnées ci-dessus et précise leur application en les intégrant dans nos procédures nationales. L'article 14 dans son paragraphe 1er prévoit que – pour les projets autres que ceux visés à l'article 4 c'est-à-dire ceux soumis obligatoirement à une évaluation des incidences – une décision sera prise par le gouvernement en conseil sur rapport du ministre ayant dans ses attributions l'aménagement du territoire et au vu de l'avis d'un comité interministériel, sur la question de savoir s'ils seront ou non soumis à une évaluation conformément aux dispositions de la directive. L'avis du comité interministériel sera établi après examen des projets au cas par cas en tenant compte des critères de sélection qui font l'objet de l'annexe I du projet de loi, annexe qui est identique à l'annexe III de la directive.

L'article 14 instaure encore un droit de recours en annulation contre la décision précitée du gouvernement en conseil. De ce fait, il précise les dispositions générales de l'article 28bis concernant les possibilités de recours contre des décisions administratives définitives. Ce complément a paru nécessaire au législateur vu le caractère crucial de la décision du Conseil de gouvernement à ce stade de la procédure. Par ailleurs, la procédure prévue offre un recours effectif au titre de l'article 9.4 de la Convention d'Aarhus dans la mesure où à travers l'exercice de ce recours le début de la réalisation d'un projet pourrait être éventuellement retardé.

Ladite procédure est conforme à l'article 10bis, deuxième alinéa, de la directive 85/337/CEE (inséré par l'article 3 (7) de la directive 2003/35/CE) qui dispose que les „Etats membres déterminent à quel stade les décisions, actes ou omissions peuvent être contestés“.

Il importe encore de relever qu'une illégalité d'une décision du gouvernement en conseil qui n'a pas été constatée par les juridictions administratives dans le cadre d'une procédure régie par les dispositions de l'article 14 (4) ne peut pas être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitivement accordée au projet.

En ce qui concerne le délai de recours contentieux prévu au paragraphe 4 le législateur l'a fixé à quarante jours afin d'instaurer une harmonisation des délais de recours dans l'intérêt des administrés.

Dans son deuxième avis complémentaire du 12 décembre 2006, le Conseil d'Etat marque son accord avec l'amendement parlementaire, tout en proposant quelques modifications.

Au sujet du premier paragraphe de l'article 14, le Conseil d'Etat reconnaît que le système retenu dans l'article 14 présente certains avantages, en ce qu'il assure une plus grande sécurité juridique pour les administrés, permet de répondre aux critiques relatives à l'arbitraire des décisions prises par le Gouvernement et garantit une procédure plus objective et transparente. Le Conseil d'Etat se doit toutefois de relever également les inconvénients de cette solution qui risque de se traduire par des retards dans la réalisation de projets pour lesquels la directive 85/337/CEE, telle que modifiée par la directive 97/11/CE, n'impose pas le recours systématique à une étude d'évaluation.

Reste en outre la question de savoir si, par cette formule, les auteurs de l'amendement ont entendu exclure un examen au cas par cas, notamment pour des projets non visés dans la liste ou ne remplissant pas les critères techniques auxquels renvoie le texte. Le Conseil d'Etat estime que la détermination des hypothèses dans lesquelles il y a lieu à évaluation ne devrait pas empêcher le Gouvernement de procéder à une telle étude, sur la base d'une appréciation au cas par cas.

Dans un souci de clarification et de cohérence des textes, le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du titre III par le texte suivant, inspiré du libellé même de l'article 14, „Projets soumis à une évaluation en raison de leurs incidences sur l'environnement“. Dans la logique de cette modification, il y aura également lieu de modifier l'intitulé de l'article 14 et de revenir au texte initialement proposé.

Au sujet du deuxième paragraphe, le Conseil d'Etat ne voit pas la nécessité de viser une „décision relative à l'obligation de l'élaboration d'une étude“, dès lors que la décision porte directement sur la réalisation de l'étude, après appréciation des critères auxquels renvoie le premier paragraphe. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de simplifier le texte.

En ce qui concerne le quatrième paragraphe, le Conseil d'Etat comprend que les auteurs de l'amendement poursuivent un double objectif: Instaurer un recours administratif contre une décision négative, en particulier par des associations, tout en évitant que la question de la légalité de cette décision ne puisse être soulevée lors d'un recours contre la décision définitive au titre de l'article 28bis.

Par rapport à ce mécanisme proposé, le Conseil d'Etat souligne qu'il est très difficile de concevoir la portée d'un tel recours de légalité, compte tenu de la marge d'appréciation d'ordre technique qui revient au Gouvernement.

La Haute Corporation note aussi que le texte ne distingue pas, au niveau du principe du recours, entre la décision de ne pas procéder à une étude et la décision de la réaliser.

Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de préciser que le recours visé au quatrième paragraphe vise uniquement la décision de ne pas procéder à une étude d'évaluation.

Finalement, le Conseil d'Etat se pose la question si, dans un souci de logique des textes, le recours en cause ne devrait pas être intégré dans l'article 28bis. La Commission se rallie aux vues du Conseil d'Etat dans ce contexte et adopte également la proposition de texte afférente.

Articles 15 et 16 nouveaux (proposés par le Conseil d'Etat)(anciens, 14+15 nouveaux)

Le Conseil d'Etat estime que la décision du Gouvernement en Conseil de soumettre à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain ces projets comporte également le respect de la même procédure d'instruction que celle réservée aux projets soumis d'office à de telles études d'impact.

Ainsi, il faudrait également prévoir des notices d'impact sur l'environnement et sur la sécurité.

Selon la Haute Corporation il y a lieu de compléter le projet sous avis par deux articles nouveaux, traitant, l'un, de la notice d'impact sur l'environnement et, l'autre, de la notice d'impact sur la sécurité.

La Commission des Travaux publics se rallie aux propositions du Conseil d'Etat et adopte le texte proposé par la Haute Corporation.

Article 15 (ancien, nouvel article 16)

Cet article concerne l'étude d'impact comparative et s'inspire des dispositions de l'article 7 du projet sous rubrique.

Le Conseil d'Etat, se référant à ses observations relatives à l'article 7 propose de reformuler l'article 15.

La Commission se prononce en faveur du texte tel qu'il était prévu par le projet de loi pour les raisons évoquées à propos de l'article 7 dont le libellé est identique.

Article 16 (ancien, nouvel article 17)

L'article reprend les dispositions de l'article 8 du projet de loi sous rubrique.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se réfère à ses observations relatives à l'article 8 sous revue et propose une version modifiée de l'article 16.

La Commission parlementaire a adopté un texte modifié par rapport à la version initiale du projet de loi, en reprenant en partie les propositions du Conseil d'Etat.

Article 17 (ancien, nouvel article 18)

Cet article est supprimé, par analogie à la décision prise par la Commission au sujet de l'article 9.

Article 18 (ancien, nouvel article 18)

Cet article reprend mutatis mutandis les dispositions de l'article 10 (ancien, nouvel article 9) relatives à l'étude d'impact détaillée.

Le Conseil d'Etat, par référence aux articles 7 et 10 (ancien, nouvel article 9) du projet sous rubrique, avait recommandé de modifier le texte de l'article.

La Commission se prononce en faveur du texte tel qu'il est prévu par le projet de loi pour les mêmes raisons évoquées à propos de l'article 9.

Article 19

L'article 19 précise que les mesures compensatoires, définies par le Ministre de l'Environnement sur base de l'étude d'impact détaillée, sont soumises à l'approbation du Conseil de Gouvernement.

Cet article reprend les dispositions de l'article 10 nouveau.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat, la Commission parlementaire a adopté un texte modifié, sans pour autant suivre la proposition de texte de la Haute Corporation.

La nouvelle version du texte est plus explicite au sujet des mesures compensatoires que la version initiale.

Article 20

Dans cet article sont reprises les dispositions de l'article 12 (ancien, nouvel article 11) du titre II en ce qui concerne les conditions d'exploitation.

La Commission adopte l'article tel qu'il est prévu dans le projet de loi.

Article 21

L'article 21 a trait à la fixation du tracé par le Conseil de Gouvernement sur base des études et de la consultation publique complétées, si besoin est, par des exigences imposées par l'autorisation à conférer conformément à la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles.

Le Conseil d'Etat, se référant à l'article 18 du projet sous revue, estime qu'il y a lieu de supprimer cet article, ce dernier faisant double emploi ou étant superfétatoire.

La Commission parlementaire a décidé d'adopter le texte tel qu'il est proposé dans le projet initial, alors que l'article 18 est distinct de l'article 21.

Article 22

Cet article concerne l'information du public sur la décision intervenue qui se fait par analogie aux dispositions de l'article 13 (ancien, nouvel article 12) du titre II.

Le Conseil d'Etat renvoie à son commentaire au sujet de l'article 13 (ancien, nouvel article 12) pour recommander de remplacer le terme „autorisé“ par „réalisé“.

La Commission se prononce en faveur du texte tel qu'il était prévu dans le projet de loi sous rubrique pour les mêmes raisons évoquées à propos de l'article 12.

TITRE IV

Dispositions spéciales

Article 23

L'article 23 a trait aux dispositions spéciales. Il prévoit plus particulièrement la marche à suivre en cas d'extension ou de modification des projets visés par les titres II et III. En effet, toute modification ou extension des projets visés aux titres II et III sont soumises, le cas échéant, à une évaluation en application des dispositions du titre III.

Le Conseil d'Etat estime que cet article est à revoir pour faire l'objet d'une modification d'ordre rédactionnel.

La Commission des Travaux publics se rallie aux modifications proposées par la Haute Corporation.

Article 24

Cet article prévoit de modifier par règlement grand-ducal les annexes 1 et 2 du projet de loi sous examen au cas où les annexes III et IV de la directive 97/11/CE sont changées.

Le Conseil d'Etat estime qu'il faudrait changer l'intitulé de l'article, proposition à laquelle la Commission se rallie.

Article 25

Cet article règle la mise à disposition des informations utiles aux autorités d'autres Etats membres au cas où un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement des Etats voisins. A l'inverse, les autorités luxembourgeoises peuvent demander la communication des informations de projets réalisés à proximité de la frontière sur le territoire des Etats voisins.

Le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de la référence à la directive communautaire.

Suite à cet avis, la Commission a adopté une version modifiée du texte de l'article, tout en incluant la proposition de texte de la Haute Corporation.

Article 26

L'article 26 a trait aux dispenses en relation avec les autorisations exigées par la loi du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes et de ses règlements d'exécution, la loi communale du 13 décembre 1988, la loi du 29 juillet 1930 concernant l'étatisation de la police locale et par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Le Conseil d'Etat met en doute la nécessité ou l'opportunité d'une telle disposition. En effet, dans tous les cas, la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés n'est plus concernée, la transposition des directives communautaires 85/337/CEE et 97/11/CE quant aux infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires étant garantie par le présent acte législatif spécifique. Les autorisations d'exploitation et d'aménagement sont désormais accordées dans le cadre de la future loi.

En ce qui concerne la loi communale de 1988, la Haute Corporation constate que les projets routiers et ferroviaires, voire aéroportuaires sont déclarés obligatoires conformément à la loi du 21 mai 1999

concernant l'aménagement du territoire pour s'imposer aux plans d'aménagement établis en exécution actuellement de la loi modifiée du 12 juin 1937 concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes, voire, dans le futur, de la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain. Aussi les autorités communales sont-elles tenues de veiller au respect et à l'exécution des projets approuvés en exécution de la future loi.

Par conséquent, le Conseil d'Etat estime que cet article serait à supprimer. Pour le cas où les auteurs désirent maintenir l'article, la Haute Corporation propose une version modifiée de l'article sous rubrique.

Suite à cet avis, la Commission des Travaux publics a modifié le texte via l'amendement du 7 juin 2006.

Dans son avis complémentaire du 4 juillet, le Conseil d'Etat, renvoie en ordre principal au commentaire de l'article 26 de son avis du 18 janvier 2005, estimant que les arguments y développés gardent toute leur valeur.

Par référence à la législation en vigueur, le Conseil d'Etat propose d'adapter l'article sous rubrique.

La Commission se rallie à la proposition de la Haute Corporation.

Article 28bis (ancien, nouvel article 27)

Cet article nouveau que le Gouvernement propose d'ajouter par l'amendement du 19 juin 2006 a été rédigé par le Ministère de l'Environnement et concerne les voies de recours, répondant ainsi aux critiques formulées par le Conseil d'Etat à ce sujet dans la partie générale de son avis du 18 janvier 2005.

Les raisons pour lesquelles le Gouvernement a rédigé l'article 28bis sont les suivantes: la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus (Danemark), le 25 juin 1998 a été approuvée par la loi du 31 juillet 2005. Elle est entrée en vigueur pour le Luxembourg en date du 23 janvier 2006.

Dans le cadre de la transposition de la convention d'Aarhus la Chambre des Députés et le Conseil de Gouvernement ont émis le voeu de voir le Gouvernement inclure l'accès à la justice des organisations non gouvernementales dans les différentes lois sectorielles.

Le texte du projet de loi a été amendé en ce sens par l'ajout de l'article 28bis qui prévoit un recours devant le tribunal administratif. Le texte proposé confère à toute personne le droit d'agir contre les études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain accomplies en exécution de la loi.

La procédure proposée dans la version du 1er amendement est particulière étant donné que:

- (1) la nature de l'acte administratif à attaquer est particulière ici (il s'agit d'une étude scientifique);
- (2) le contrôle à opérer par le juge administratif est limité à la régularité de la procédure et à la conformité du contenu de l'étude;
- (3) le délai pour agir est de deux mois à compter de l'affichage prévu aux articles 13 et 24;
- (4) les ONG agréées sont réputées avoir un intérêt personnel à agir.

Pour le surplus, les dispositions du droit commun en matière de contentieux administratif sont applicables.

En ce qui concerne les points (1) à (3) précités, il y a lieu de préciser qu'au regard des procédures d'adoption des projets proposées par le projet de loi 5198 il n'est pas aisé de déterminer contre quelles décisions (et à quel stade de la procédure) un recours contentieux est ouvert. En effet, certaines décisions prises (notamment par le Conseil de Gouvernement) revêtent un caractère particulièrement politique et les juridictions administratives se refusent, en principe, de juger des décisions purement politiques.

Il a dès lors été proposé de se concentrer uniquement sur les études accomplies en la matière pour tenir compte des spécificités procédurales et des opportunités politiques.

Les études accomplies ne sont en effet pas uniquement scientifiques mais constituent de véritables actes juridiques dans la mesure où elles sont le fruit d'une manifestation de la volonté pour produire des effets de droit.

Conformément aux acquis jurisprudentiels, seules les études finales sont attaquables, c'est-à-dire celles qui constituent un acte final dans la procédure. Dans ce contexte il y a lieu de noter que si les

procédures telles qu'arrêtées dans la loi ont été respectées et si les études ont été accomplies selon les règles de l'art, le choix du tracé retenu en définitive ne pourra pas être remis en question.

En ce qui concerne le point (4) précité il échet de relever que le recours devant le tribunal administratif est ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, qui sont réputées avoir un intérêt personnel.

Dans son avis du 4 juillet 2006 le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à l'amendement gouvernemental.

L'amendement sous revue prévoit un recours en annulation à l'encontre des décisions ordonnant une évaluation des incidences des projets visés sur l'environnement naturel et humain. Le Conseil d'Etat, en se référant au commentaire des auteurs de l'amendement, se demande quelle est la nature juridique de cette décision qui, en fait, constitue un des éléments de la procédure aboutissant à la décision finale, opposable aux administrés. S'agit-il d'un acte préparatoire ou, au contraire, s'agit-il d'un acte exécutoire? Faut-il rappeler que d'après les principes généraux du droit administratif, corroborés par la jurisprudence et la doctrine, un acte préparatoire n'est pas susceptible d'un recours contentieux; seule la décision définitive fait l'objet d'un recours contentieux (annulation ou réformation). Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'amendement sous avis, ladite décision ne constituant qu'un élément ou acte de la procédure préparant la décision à intervenir.

L'amendement sous avis appelle encore les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat. Le texte de la Convention d'Aarhus et notamment son article 6 soulignent *expressis verbis* que l'accès à la justice et plus particulièrement les recours administratifs et judiciaires sont à organiser dans le cadre de „la législation nationale“ et partant dans le cadre des règles générales régissant cette législation.

De même, le Conseil d'Etat remarque que si les dispositions en projet visent „les différentes lois sectorielles“ selon leur commentaire, seules sont cependant concernées dans le cadre du projet sous revue celles concernant les infrastructures de transport et plus particulièrement les seules infrastructures routières et ferroviaires. Les autres projets et notamment ceux visés par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés ne tombent pas sous le champ d'application de l'amendement sous revue.

Le Conseil d'Etat souligne encore que le recours en annulation constitue le droit commun en matière contentieuse à condition que la décision revête un caractère définitif et lèse un intérêt légitime. Limiter le recours, à l'instar de l'amendement sous avis, au seul „contrôle de la régularité des procédures accomplies et de la conformité du contenu des études“ est contraire à l'article 2 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif qui énumère les causes de nullité suivantes: l'incompétence, l'excès et le détournement de pouvoir, ainsi que la violation de la loi ou des formes destinées à protéger les intérêts privés.

Enfin, la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés qui constitue le droit commun ou la référence en matière d'environnement humain et naturel prévoit un délai de 40 jours en matière contentieuse. Une uniformisation des délais des recours contentieux en une seule et même matière est indiquée dans l'intérêt des administrés d'après le Conseil d'Etat.

Suite à l'avis complémentaire de la Haute Corporation la Commission des Travaux publics avait deux choix possibles: supprimer l'article 28bis, en arguant que la Convention d'Aarhus est de toute façon applicable; ou bien reformuler l'article de façon à pouvoir trouver l'accord du Conseil d'Etat. La Commission a pris la décision d'amender le texte.

Les dispositions de l'article 28bis amendé complètent celles prévues à l'article 14 (ancien, nouvel article 13) concernant le cas spécifique d'un recours contre la décision prise par le Gouvernement en Conseil aux termes de cet article.

Le délai de recours contentieux est fixé à 40 jours, à l'instar des délais de recours prévus dans la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, qui constitue le droit commun, voire la référence en matière d'environnement humain. Ainsi la recommandation du Conseil d'Etat contenue dans son avis du 4 juillet 2006 relatif à ce même projet de loi, dans lequel il s'est prononcé en faveur d'une uniformisation des délais de recours contentieux en une seule matière, est suivie. C'est dans le même ordre d'idées que le délai prévu à l'article 14 (ancien, nouvel article 13) est également fixé à 40 jours.

Dans son deuxième avis complémentaire du 12 décembre 2006, le Conseil d'Etat reconnaît que le texte amendé tient compte de ses critiques formulées dans son premier avis complémentaire.

Le Conseil d'Etat avait déjà souligné dans son avis concernant l'amendement de l'article 14 (ancien, nouvel article 13) que le recours spécifique contre la décision du Gouvernement devrait logiquement être consacré à l'article 28bis, ceci d'autant plus qu'il est spécifié qu'une illégalité éventuelle est à soulever immédiatement et ne peut plus être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitive, mettant ainsi en relief le lien entre les deux types de recours.

Dans un souci de simplification des dispositions, la Haute Corporation propose de faire l'économie de la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 28bis. La Commission se rallie aux vues du Conseil d'Etat et adopte également la nouvelle formulation proposée pour cet article.

TITRE V

Dispositions modificatives et abrogatoires

Article 27 (ancien, nouvel article 28)

Cet article concerne les modifications et abrogations relatives aux dispositions 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 ainsi que de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Sont abrogés l'article 14bis 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, dispositions relatives à l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain et à la procédure de consultation publique, dispositions reprises par le présent projet de loi.

Quant à la loi du 10 mai 1995, les dispositions relatives à la prise en compte des incidences environnementales sont adaptées aux nouvelles dispositions légales du projet. Dans cet ordre d'idées, il est proposé d'amender le texte de l'article 7 en vue d'y inscrire un renvoi explicite à la loi en projet.

Par ailleurs, le contexte du projet de loi sous examen est mis à profit pour redresser une situation qui concerne la compétence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique en relation avec des projets ferroviaires. Actuellement cette compétence revient au Ministre des Transports qui applique à cet effet la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans l'intérêt de la mise en voie uniforme des errements administratifs il est proposé de confier cette compétence au Ministre des Travaux Publics à l'instar de la situation prévalant par ailleurs en matière de permission de voirie, assumée également par le Ministre des Travaux Publics.

Dans son premier avis, le Conseil d'Etat recommande de faire figurer, à l'instar des dispositions transitoires, les dispositions modificatives et les dispositions abrogatoires sous des titres différents.

La Haute Corporation renvoie à la partie générale du présent avis en ce qui concerne ses observations relatives à l'article 17.2. de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Cet article, en effet, serait à abroger ou à modifier.

Selon le Conseil d'Etat il y a lieu de compléter les dispositions par celles y relatives du règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés qui sont à adapter en conséquence.

Or, en vertu du principe du parallélisme des formes, ces dispositions seraient à modifier ou compléter dans le cadre d'un règlement grand-ducal modifiant ou complétant le règlement grand-ducal modifié précité.

La Commission des Travaux publics accepte ces recommandations et modifie le texte de l'article sous rubrique tel que proposé par le Conseil d'Etat.

TITRE VI (nouveau)

Dispositions abrogatoires

Article 28 nouveau (proposé par le Conseil d'Etat) (article 29, selon la nouvelle numérotation)

Suite aux modifications adoptées pour l'article précédent, l'article 28 doit être adapté et prévoir dorénavant des dispositions concernant les „Abrogations“.

Le Conseil d'Etat a renvoyé dans son premier avis à ses observations concernant l'article 17.2 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Cet article, en effet, serait à modifier, voire à abroger.

La Haute Corporation a proposé un nouveau texte pour cet article, proposition qui a, en partie, été suivie par la Commission parlementaire.

TITRE VII (nouveau)

Dispositions transitoires

Article 28 (ancien, nouvel article 30)

Le Conseil d'Etat ne saisit pas la portée de l'alinéa final de l'article sous avis, à défaut d'un commentaire des articles explicite. Il propose donc de supprimer cet alinéa.

La Commission parlementaire adopte le texte de l'article de la version initiale du projet de loi sous revue.

TITRE VIII (nouveau)

Disposition finale

Article 29 (nouveau) (article 31 selon la nouvelle numérotation)

Le Conseil d'Etat recommande de prévoir un *Titre VIII.– Disposition finale* pour ce qui est de la référence à la future loi. En effet, l'intitulé actuel est lourd, voire pesant dans son contenu complet, bien que fort utile lors de consultations à effectuer le cas échéant.

La Commission des Travaux publics se rallie à la proposition du Conseil d'Etat.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi 5198 dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

portant

- 1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement**
- 2. modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, telle que modifiée**
- 3. modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée**

TITRE I

Dispositions générales

Art. 1.– *Objet*

La présente loi concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain des projets d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires et de leurs installations connexes.

Art. 2.– *Définitions générales*

Au sens de la présente loi on entend par:

- (1) „autoroutes“: des voies publiques répondant aux critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975;

- (2) „voies rapides“: des voies publiques répondant aux critères afférents de l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international (accord AGR);
- (3) „liaison routière entre routes d'ordre supérieur“: nouvelle route destinée à parfaire le maillage du réseau routier et à améliorer la sécurité et le confort de ses usagers;
- (4) „contournement de localités“:
- le contournement de localités classique: nouvelle route dont les points de départ et d'aboutissement se trouvent sur un même itinéraire à l'amont et à l'aval d'une ou de plusieurs localités et passant entièrement à l'extérieur du périmètre d'agglomération tel que défini au plan d'aménagement général.
 - la voie de désenclavement d'un site industriel ou artisanal: nouvelle route reliant un site industriel ou artisanal isolé à la voirie d'ordre supérieur sans traverser le périmètre d'agglomération;
- (5) „autres routes“: des liaisons routières nouvelles appelées à remplir des fonctions allant au-delà de la desserte locale;
- (6) „voie pour le trafic ferroviaire à grande distance“: ligne ferrée nouvelle s'insérant dans un axe de chemin de fer international qui fait partie des réseaux de transport trans-européens;
- (7) „autre tronçon de ligne de chemin de fer“: ligne de chemin de fer ou partie de ligne de chemin de fer faisant partie du réseau ferroviaire tel que défini à l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- (8) „installations ferroviaires connexes“: construction de plates-formes ferroviaires et intermodales ainsi que notamment les triages, les gares d'échange, les haltes et arrêts et les aménagements de places de parcage d'accueil des voyageurs et les passages à niveau, pour autant qu'elles sont en relation directe avec les activités de transport;
- (8bis) „installations routières connexes“: construction d'autres plates-formes intermodales ainsi que notamment les gares routières, les parkings dits „park and ride“ et les aires de rebroussement pour autobus, pour autant qu'elles sont en relation directe avec les activités routières;
- (9) „étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain“: une étude qui identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs suivants:
- l'homme, la faune et la flore
 - le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage
 - les biens matériels et le patrimoine culturel
 - l'interaction entre les facteurs visés aux premier, deuxième et troisième tirets
- L'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain est composée d'une étude d'impact comparative et d'une étude d'impact détaillée;
- (10) „notice d'impact sur l'environnement“: une première analyse sommaire des facteurs à prendre en considération par l'étude d'évaluation définie sous 9 ci-dessus et destinée à juger de l'opportunité de poursuivre la procédure prévue à l'article 7 ci-après;
- (11) „étude d'impact comparative“: une étude relative à l'avant-projet sommaire et qui comporte l'analyse comparée d'une ou de plusieurs variantes effectuée en vue d'évaluer d'une part les éléments devant être exprimés en valeur monétaire et d'autre part ceux qui ne sont pas quantifiables sous cet aspect.
- Cette étude sert également à dégager les éléments justificatifs de l'opportunité du projet de construction concerné;
- (12) „étude d'impact détaillée“: une étude relative à l'avant-projet détaillé qui se base sur les conclusions de l'étude d'impact comparative et qui a pour objet de définir de manière précise l'objectif, les caractéristiques, les dimensions, la localisation, les délais de réalisation et les coûts de toutes les mesures compensatoires indispensables en vue de réduire l'impact du projet sur les facteurs dont question sous 9;
- (13) „notice d'impact de sécurité“: une analyse qui identifie, décrit et évalue les conséquences directes et indirectes d'un projet routier ou ferroviaire sur la sécurité des usagers et des riverains qui respectivement empruntent les tronçons concernés par le projet ou en sont les voisins immédiats;

- (14) „consultation du public“: la démarche qui consiste à solliciter consécutivement à l'élaboration de l'étude d'impact comparative des prises de position du public avant de poursuivre le processus de décision y relatif;
- (15) „information du public“: la démarche qui consiste à porter à la connaissance du public l'ensemble du processus de décision qui a conduit à définir le tracé définitif ainsi que les caractéristiques et les mesures compensatoires relatives au projet de construction;
- (16) „maître de l'ouvrage“: l'auteur d'une demande de construction d'un projet qui, au sens du titre II, est le ministre ayant les travaux publics ou les transports dans ses attributions selon qu'il s'agit d'un projet routier ou d'un projet ferroviaire ou aéroportuaire, et qui, au sens du titre III, est soit le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions ou une autre entité, lorsqu'il s'agit d'un projet routier, soit le ministre ayant les transports dans ses attributions ou une autre entité, lorsqu'il s'agit d'un projet ferroviaire ou aéroportuaire.

Art. 3.– Informations à fournir dans le cadre des études d'évaluation des incidences sur l'environnement

(1) Les informations à fournir par le maître d'ouvrage sont arrêtées par l'annexe II de la présente loi et comportent au moins:

- une description du projet comportant des informations relatives au site, à la conception et aux dimensions du projet,
- une description des mesures envisagées pour éviter et réduire des effets négatifs importants et, si possible y remédier,
- les données nécessaires pour identifier et évaluer les effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement,
- une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement,
- un résumé non technique des informations visées aux tirets précédents.

(2) Les informations en possession d'autres ministères et administrations sont mises à la disposition du maître de l'ouvrage suite à sa demande.

(3) Dès lors qu'un projet déterminé concerne ou est susceptible de concerner d'autres ministères ou administrations, en raison de leurs responsabilités spécifiques en matière d'environnement, ces derniers sont invités à donner leur avis sur les informations fournies par le maître de l'ouvrage. A cet effet, ils reçoivent les informations recueillies en vertu des points qui précèdent.

(4) Le maître de l'ouvrage fournit, sous une forme appropriée, les informations spécifiées à l'annexe II de la présente loi dans la mesure où:

- a) le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire ou le Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement considèrent que ces informations sont appropriées à un stade donné de la procédure d'autorisation, par rapport aux caractéristiques d'un projet donné ou d'un type de projet et par rapport aux éléments environnementaux susceptibles d'être affectés;
- b) le maître de l'ouvrage est réputé être raisonnablement en mesure de rassembler ces données compte tenu, entre autres, des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes.

TITRE II

Projets soumis d'office à une évaluation

Art. 4.– Projets soumis d'office à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain

(1) Toute construction d'autoroute et de voie rapide, toute construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, tout alignement ou élargissement d'une route existante à deux voies pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée ou élargie a une

longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres et les liaisons routières entre routes d'ordre supérieur sont soumis à l'élaboration préalable d'une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement naturel et humain.

(2) Il en est de même de toute construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, ainsi que toute construction d'un aéroport dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres.

Art. 5.– Notice d'impact sur l'environnement

Le maître de l'ouvrage doit, sur la base de l'avant-projet sommaire, soumettre une notice d'impact sur l'environnement humain et naturel au ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

Art. 6.– Notice d'impact sur la sécurité

Le maître de l'ouvrage est obligé de faire élaborer une notice d'impact sur la sécurité sur base de l'avant-projet sommaire.

Cette notice est réalisée sans tenir compte des autres éléments du dossier concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel et de la réalisation effective du projet déterminé.

Art. 7.– Début de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact comparative

(1) L'étude d'impact comparative est réalisée par le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire en collaboration avec les autres départements ministériels concernés sur base d'un avant-projet sommaire présenté par le maître de l'ouvrage.

(2) Si le maître de l'ouvrage le requiert, le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire rend un avis sur les informations à fournir par le maître de l'ouvrage. Le fait que le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire ait rendu un avis au titre du présent alinéa ne l'empêche pas de demander ultérieurement au maître de l'ouvrage de compléter l'étude d'impact comparative.

Art. 8.– Consultation du public

Le dossier composé de l'avant-projet sommaire, de la notice d'impact sur l'environnement, de la notice d'impact sur la sécurité ainsi que de l'étude d'impact comparative est soumis à la consultation du public.

1. Affichage et publication du projet

Un avis indiquant le projet est affiché pendant trente jours dans la ou les communes d'implantation du projet par les soins du collège des bourgmestre et échevins. L'affichage doit avoir lieu au plus tard dix jours après réception du dossier par la ou les communes concernées. L'affichage doit avoir lieu simultanément à la maison communale et de manière apparente à un emplacement situé sur le tracé ou l'emplacement du projet de construction dans la ou les communes concernées.

A dater du jour de l'affichage, le dossier est déposé à la maison communale de la ou des communes où le projet est prévu. Ledit dossier peut être consulté par le public.

L'avis est encore affiché pendant le même délai dans les communes limitrophes situées dans un rayon de 500 mètres à partir du tracé ou de l'emplacement.

En outre, le projet est porté à la connaissance du public par voie de publication dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché. Les frais de cette publication sont à charge du maître de l'ouvrage.

Les observations et objections contre le projet doivent être présentées par écrit au collège des bourgmestre et échevins sous peine de forclusion dans le délai de trente jours.

2. Procès-verbal de la consultation publique et avis de la commune

A l'expiration du délai d'affichage de trente jours, le bourgmestre, ou un commissaire spécial qu'il délègue à cet effet, recueille les observations écrites et procède dans la ou les communes concernées

par le projet à une enquête publique dans laquelle sont entendus tous les intéressés qui se présentent. Il est dressé un procès-verbal de cette enquête.

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de l'enquête et l'avis du ou des collèges des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en quatre exemplaires au ministre de l'Intérieur qui communique un exemplaire au ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire, au ministre ayant dans ses attributions l'Environnement, au ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et au ministre ayant dans ses attributions les Transports.

La violation des délais de procédure préindiqués constitue une faute ou négligence grave au sens de l'article 63 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988.

Le résultat de cette consultation accompagné des études préalablement réalisées oriente le Gouvernement en Conseil quant au choix du tracé.

Cette décision ne préjudicie toutefois pas aux conditions que le Ministre de l'Environnement est appelé à définir dans le cadre des autorisations à prendre en vertu de la législation applicable en la matière.

Art. 9.– *Poursuite de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact détaillée*

L'étude d'impact détaillée est réalisée par les soins du maître de l'ouvrage sur base d'un cahier des charges-type, déterminé par voie de règlement grand-ducal élaboré par le Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement.

Art. 10.– *Mesures compensatoires*

(1) Les mesures compensatoires définies par le Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement sur base de l'étude d'impact détaillée sont soumises par celui-ci pour approbation au Conseil de Gouvernement.

Elles font partie intégrante du projet qui sera inscrit selon le cas dans le corps soit de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée, soit de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée.

Lorsque des mesures de compensation concernant l'aéroport sont nécessaires, elles sont reprises dans des lois spéciales autorisant les projets d'aménagement aéroportuaires.

Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans le projet routier sont reprises dans les plans des parcelles sujets à emprise.

Les travaux relatifs aux mesures compensatoires sont déclarés d'utilité publique.

Un règlement grand-ducal définit ces mesures compensatoires.

(2) La réalisation du projet est subordonnée à la procédure prévue aux articles 5 à 10 de la présente loi et le cas échéant à une autorisation établie conformément à la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans le projet sont fixées par règlement grand-ducal pris sur rapport du Ministre de l'Environnement compte tenu de la consultation publique prévue à l'article 8.

Ces mesures compensatoires sont reprises dans le plan parcellaire sujet à emprise à arrêter conformément à l'article 9 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.

En ce qui concerne les projets d'infrastructure ferroviaire, les mesures compensatoires sont reprises dans un plan parcellaire sujet à emprise à arrêter dans le cadre des projets repris dans la loi du 10 mai 1995 précitée.

Art. 11.– *Conditions d'exploitation*

(1) Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'aménagement et d'exploitation visant l'environnement humain et naturel, telles que la protection de l'air, de l'eau, du sol, de la faune et de la flore, la lutte contre les vibrations, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la prévention et la gestion des déchets.

(2) Le même règlement grand-ducal détermine les conditions d'aménagement et d'exploitation relatives à la sécurité du public et du voisinage en général ainsi qu'à la sécurité, l'hygiène et la santé sur le lieu de travail, la salubrité et l'ergonomie.

Art. 12.– Information du public

Suite à l'achèvement de la procédure définie par les articles 4 à 11 de la présente loi, le Ministre ayant respectivement les travaux publics ou les transports dans ses attributions met à la disposition du public moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées les informations suivantes:

- la teneur des décisions prises par les autorités compétentes et les conditions dont celles-ci sont éventuellement assorties, les motifs et considérations principaux qui ont fondé la décision,
- une description, le cas échéant, des principales mesures destinées à éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants.

Les mêmes informations sont à mettre à disposition du public lorsque le projet n'est pas autorisé.

TITRE III

Projets soumis à une évaluation en raison de leurs incidences sur l'environnement

Art. 13.– Décision sur la nécessité d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel

(1) *La construction de routes, autres que celles visées à l'article 4, y compris les installations routières connexes, de tronçons de ligne de chemin de fer et d'adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante y compris les installations ferroviaires connexes, de lignes de tramways ou de lignes analogues de type spécial servant exclusivement ou principalement au transport de personnes ainsi que les aménagements aéroportuaires seront soumis à une étude d'évaluation de leurs incidences sur l'environnement humain et naturel lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Cette appréciation se fait par référence aux critères de sélection prévus par l'annexe I de la présente loi.*

(2) *La décision relative à l'élaboration d'une étude d'évaluation pour ces projets est prise par le Gouvernement en Conseil sur le rapport du ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions et un comité interministériel, dont la composition et l'organisation sont déterminées par règlement grand-ducal, demandé en son avis.*

(3) *Cette décision est mise à la disposition du public par le ministre ayant respectivement les Travaux publics ou les Transports dans ses attributions moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées.*

(4) *Le tracé définitif des projets non soumis à une telle étude d'évaluation est fixé par le maître de l'ouvrage sans préjudice des autorisations légalement requises.*

Art. 14.– Notice d'impact sur l'environnement

Le maître de l'ouvrage doit, sur la base de l'avant-projet sommaire, soumettre une notice d'impact sur l'environnement humain et naturel au ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

Art. 15.– Notice d'impact sur la sécurité

Le maître de l'ouvrage est obligé de faire élaborer, sur la base de l'avant-projet sommaire, une notice d'impact sur la sécurité.

Cette notice est réalisée sans tenir compte des autres éléments du dossier concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel et de la réalisation effective du projet déterminé.

Art. 16.– Début de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact comparative

(1) L'étude d'impact comparative est réalisée par le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire en collaboration avec les autres départements ministériels concernés sur base d'un avant-projet sommaire présenté par le maître de l'ouvrage.

(2) Si le maître de l'ouvrage le requiert, le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire rend un avis sur les informations à fournir par le maître de l'ouvrage. Le fait que le Ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du territoire ait rendu un avis au titre du présent alinéa ne l'empêche pas de demander ultérieurement au maître de l'ouvrage de compléter l'étude d'impact comparative.

Art. 17.– Consultation du public

Le dossier composé de l'avant-projet sommaire, de la notice d'impact sur l'environnement, de la notice d'impact sur la sécurité ainsi que de l'étude d'impact comparative est soumis à la consultation du public. Le dossier doit en outre être complété par la notice d'impact de sécurité conformément aux modalités de l'article 6.

1. Affichage et publication du projet

Un avis indiquant le projet est affiché pendant trente jours dans la ou les communes d'implantation du projet par les soins du collège des bourgmestre et échevins. L'affichage doit avoir lieu au plus tard dix jours après réception du dossier par la ou les communes concernées. L'affichage doit avoir lieu simultanément à la maison communale et de manière apparente à un emplacement situé sur le tracé ou l'emplacement du projet de construction dans la ou les communes concernées.

A dater du jour de l'affichage, le dossier est déposé à la maison communale de la ou des communes où le projet est prévu. Ledit dossier peut être consulté par le public.

L'avis est encore affiché pendant le même délai dans les communes limitrophes situées dans un rayon de 500 mètres à partir du tracé ou de l'emplacement.

En outre, le projet est porté à la connaissance du public par voie de publication dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché. Les frais de cette publication sont à charge du maître de l'ouvrage.

Les observations et objections contre le projet doivent être présentées par écrit au collège des bourgmestre et échevins sous peine de forclusion dans le délai de trente jours.

2. Procès-verbal de la consultation publique et avis de la commune

A l'expiration du délai d'affichage de trente jours, le bourgmestre, ou un commissaire spécial qu'il délègue à cet effet, recueille les observations écrites et procède dans la ou les communes concernées par le projet à une enquête publique dans laquelle sont entendus tous les intéressés qui se présentent. Il est dressé un procès-verbal de cette enquête.

Le dossier, avec les pièces attestant la publication, le procès-verbal de l'enquête et l'avis du ou des collèges des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public est retourné par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en quatre exemplaires au ministre de l'Intérieur qui communique un exemplaire au ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire, au ministre ayant dans ses attributions l'Environnement, au ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et au ministre ayant dans ses attributions les Transports.

La violation des délais de procédure préindiqués constitue une faute ou négligence grave au sens de l'article 63 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988.

Le résultat de cette consultation accompagné des études préalablement réalisées oriente le Gouvernement en Conseil quant au choix du tracé.

Cette décision ne préjudicie toutefois pas aux conditions que le Ministre de l'Environnement est appelé à définir dans le cadre des autorisations à prendre en vertu de la législation applicable en la matière.

Art. 18.– Poursuite de la réalisation de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain: Etude d'impact détaillée

L'étude d'impact détaillée est réalisée par les soins du maître de l'ouvrage sur base d'un cahier des charges-type, déterminé par voie de règlement grand-ducal élaboré par le Ministre ayant en ses attributions l'Environnement.

Art. 19.– Mesures compensatoires

(1) Les mesures compensatoires définies par le Ministre ayant dans ses attributions l'Environnement sur base de l'étude d'impact détaillée sont soumises par celui-ci pour approbation au Conseil de Gouvernement.

Elles font partie intégrante du projet qui sera inscrit selon le cas dans le corps soit de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée, soit de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée.

Lorsque des mesures de compensation concernant l'aéroport sont nécessaires, elles sont reprises dans des lois spéciales autorisant les projets d'aménagement aéroportuaires.

Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans le projet routier sont reprises dans les plans des parcelles sujets à emprise.

Les travaux relatifs aux mesures compensatoires sont déclarés d'utilité publique.

Un règlement grand-ducal définit ces mesures compensatoires.

(2) La réalisation du projet est subordonnée à la procédure prévue aux articles 14 à 19 de la présente loi et le cas échéant à une autorisation établie conformément à la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans le projet sont fixées par règlement grand-ducal pris sur rapport du Ministre de l'Environnement compte tenu de la consultation publique prévue à l'article 17.

Ces mesures compensatoires sont reprises dans le plan parcellaire sujet à emprise à arrêter conformément à l'article 9 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.

En ce qui concerne les projets d'infrastructure ferroviaire, les mesures compensatoires sont reprises dans un plan parcellaire sujet à emprise à arrêter dans le cadre des projets repris dans la loi du 10 mai 1995 précitée.

Art. 20.– Conditions d'exploitation

(1) Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'aménagement et d'exploitation visant l'environnement humain et naturel, telles que la protection de l'air, de l'eau, du sol, de la faune et de la flore, la lutte contre les vibrations, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la prévention et la gestion des déchets.

(2) Le même règlement grand-ducal détermine les conditions d'aménagement et d'exploitation relatives à la sécurité du public et du voisinage en général ainsi qu'à la sécurité, l'hygiène et la santé sur le lieu de travail, la salubrité et l'ergonomie.

Art. 21.– Fixation du tracé ou de l'implantation

La fixation du tracé se fait par le Gouvernement en Conseil sur rapport du Ministre de l'Environnement en se basant sur les résultats des études préliminaires et de la consultation du public complétées au besoin par une autorisation établie conformément à la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, sans préjudice d'autres autorisations éventuellement requises.

Art. 22.– Information du public sur la décision d'octroi ou de refus du droit de réaliser l'ouvrage

Après fixation du tracé le maître de l'ouvrage met à la disposition du public moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées les informations suivantes:

- la teneur de la décision et les conditions dont celle-ci est éventuellement assortie,
- les motifs et considérations principaux qui ont fondé la décision,

- une description, le cas échéant, des principales mesures destinées à éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants.

Les mêmes informations sont à mettre à disposition du public lorsque le projet n'est pas autorisé.

TITRE IV

Dispositions spéciales

Art. 23.– Modification ou extension des projets

Les incidences sur l'environnement naturel et humain de toute modification ou extension des projets visés par la présente loi sont soumises aux dispositions de son Titre III.

Art. 24.– Modification des annexes

Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes 1 et 2 en vue de les adapter à l'évolution législative de l'Union européenne en la matière.

Art. 25.– Projets ayant une incidence sur l'environnement d'un Etat voisin

Lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement naturel et humain d'un Etat voisin ou lorsque les autorités de ces Etats le demandent, les données à produire en conformité de la présente loi sont mises à leur disposition.

De même, les données mises à disposition des autorités luxembourgeoises par un Etat voisin relatives à un projet susceptible d'avoir des incidences transfrontières notables sur l'environnement sont mises à disposition du public luxembourgeois.

Art. 26.– Dispense d'autorisation

Les projets autorisés sur base de la présente loi sont dispensés des autorisations exigées par la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, la loi communale du 13 décembre 1988, la loi du 29 juillet 1930 concernant l'étatisation de la police locale et par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Art. 27.– Voies de recours

(1) *Contre les décisions administratives publiées en exécution des articles 12 et 22 de la présente loi, un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans un délai de quarante jours à compter de l'affichage prévu aux articles précités. Le recours est également ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Les prédites associations sont réputées avoir un intérêt personnel.*

(2) *Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif, dans les mêmes conditions et délais, contre la décision, prise au titre de l'article 13, paragraphe 2, de ne pas élaborer une étude d'évaluation. A moins que l'illégalité ait été constatée par les juridictions administratives dans le cadre d'une procédure régie par le présent paragraphe, elle ne peut pas être retenue dans le cadre d'un recours contre l'autorisation définitivement accordée au projet.*

TITRE V

Dispositions modificatives

Art. 28.– Modifications

(1) L'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.–** Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du ... 2005

portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.“

(2) Le deuxième alinéa de l'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 susmentionnée est remplacé par le texte suivant:

„Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus, les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévus à l'article 10, les mesures préparatoires sont diligentées par le ministre, ayant selon s'il s'agit d'un projet routier, ferroviaire ou aéroportuaire, les Travaux publics ou les Transports dans ses attributions, qui assume les prérogatives dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.“

TITRE VI

Dispositions abrogatoires

Art. 29.– Abrogations

Sont abrogés l'article 14*bis* et l'annexe 1 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.

TITRE VII

Dispositions transitoires

Art. 30.– Dispositions transitoires concernant les projets soumis d'office à une évaluation

Les projets définis à l'article 4 ci-dessus et dont la réalisation n'a pas encore été entamée au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont soumis à la procédure définie aux articles 5 à 12 ci-dessus pour autant qu'ils n'aient pas encore fait l'objet d'une enquête publique au titre des articles 10 et 12 de la loi du 10 juin 1999 concernant les établissements classés ni au titre de l'article 14*bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 précitée abrogé par l'article 29 ci-dessus, lorsqu'il s'agit de projets routiers, et pour autant qu'ils n'aient pas encore fait l'objet d'une étude de leur impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, en vigueur avant la modification intervenant au titre de l'article 28 ci-dessus, lorsqu'il s'agit de projets ferroviaires.

Les projets qui ne sont pas visés par l'alinéa premier peuvent faire l'objet d'un règlement grand-ducal pris en vertu de l'article 20 ci-avant.

TITRE VIII

Disposition finale

Art. 31.– Dans toute disposition légale ou réglementaire future, la référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en utilisant les termes „loi du ... concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuares“.

Luxembourg, le 21 décembre 2006

La Rapportrice,
Sylvie ANDRICH-DUVAL

Le Président,
Lucien CLEMENT

