

N° 5823<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

**PROJET DE LOI**

**sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée  
du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande  
voirie de communication et d'un fonds des routes**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (9.2.2009).....	1
2) Texte coordonné.....	10

\*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(9.2.2009)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous saisir pour avis d'une série d'amendements au projet de loi sous objet, arrêtés par la Commission des Travaux publics suite à son examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat notamment. Un texte coordonné du projet est également joint à la présente à titre d'information.

Les amendements arrêtés par la Commission des Travaux publics se présentent comme suit:

*Intitulé*

La Commission a tenu compte des commentaires du Conseil d'Etat en ce qu'il a jugé opportun de mentionner dans l'intitulé les lois modifiées par le présent projet de loi. Ainsi a-t-il été décidé de citer l'unique modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, alors qu'aucune autre loi ne subit des modifications substantielles.

Un intitulé abrégé est prévu à l'article 20 du présent projet de loi.

L'intitulé est amendé pour avoir la teneur suivante:

„Projet de loi sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes“

*Article 1er*

Dans sa proposition de texte, le Conseil d'Etat fait référence à un règlement grand-ducal fixant les conditions et les modalités pour accorder les permissions de voirie. Or, un tel règlement grand-ducal est très difficile à réaliser et devra englober le contenu de deux guides d'application, qui contiennent actuellement ces conditions et modalités. Un tel règlement serait illisible et ne pourrait néanmoins pas prévoir de manière exhaustive tous les cas de figure pouvant se présenter. Pour cette raison, le deuxième alinéa de cet article a été amputé du bout de phrase „dans les conditions et selon les modalités à fixer par un règlement grand-ducal“.

En pratique, le dossier déposé par le permissionnaire est instruit par l'administration des Ponts et Chaussées qui fait une proposition au ministre des Travaux Publics. Il a par conséquent été décidé de retirer dans le deuxième alinéa le bout de phrase „et les demandes afférentes sont instruites“.

L'article 1er est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 1er.** (1) Sans préjudice des règles légales concernant l'utilisation de la voie publique et des interdictions non aedificandi que grèvent certaines parties du domaine routier de l'Etat et les propriétés riveraines, tous aménagements, signalisations ou travaux quelconques au-dessus, en dessous ou le long de la voirie de l'Etat ainsi que toute construction et toute plantation le long de cette voirie à une distance inférieure aux limites fixées par la présente loi doivent au préalable avoir fait l'objet d'une permission de voirie.

(2) Les permissions de voirie sont délivrées par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.“

## Article 2

Dans un souci de bonne lecture des textes législatifs, la Commission renonce à spécifier les définitions techniques dans un règlement grand-ducal. Les termes techniques étant utilisés dans le présent texte de loi, il est plus opportun de maintenir leurs définitions dans le présent texte.

Le Conseil d'Etat relève que certaines définitions du présent projet de loi sont contraires aux définitions du Code de la Route. Or, lors de discussions au sein du Conseil de Gouvernement entre le ministre des Travaux Publics et le ministre des Transports il a bien été précisé que les définitions contenues dans le présent projet de loi s'entendent exclusivement „au sens de la présente loi“. L'accord trouvé entre les deux ministères est ancré dans un courrier de Monsieur le Ministre des Transports du 27 juin 2007.

Lors du dépôt du projet de loi à la Chambre des Députés, une erreur s'est glissée dans le texte et le bout de phrase „Au sens de la présente loi on entend par:“ précédant la liste des définitions faisait défaut.

Ceci étant, il a été décidé de réintroduire dans le texte de loi certaines définitions figurant dans le texte de base.

Le Conseil d'Etat a insisté sur la suppression des définitions „voie de desserte“, „îlot de séparation“, „établissement public“ et „instances étatiques“. Par conséquent, ces termes ont été soit supprimés, soit remplacés par des termes plus adéquats.

En outre, la définition du terme „voirie normale de l'Etat“, terme utilisé à plusieurs reprises par le Conseil d'Etat dans ses propositions de texte, a été ajoutée.

En ce qui concerne la définition des „contournements de localités“, il a été tenu compte des remarques soulevées par le Conseil d'Etat et une énumération des contournements de localités a été insérée dans un nouvel article 19.

L'article 2 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

- **Alignement d'une route:** La ligne correspondant soit à la limite extérieure du trottoir, soit, à défaut de trottoir, à la limite extérieure de l'accotement de la route.
- **Recul antérieur:** La distance minimale mesurée perpendiculairement à l'axe de la route entre l'alignement de la route et le point le plus proche de la façade antérieure de la maison.
- **Déclivité des accès:** La pente longitudinale pour la construction des rampes d'accès aux garages, des accès individuels carrossables, des voies d'accès collectifs et des chemins privés ou publics.
- **Bande de stationnement:** Partie de la chaussée ou l'accotement réservé au stationnement et disposé parallèlement et en bordure directe du couloir de circulation des véhicules.
- **Avant-corps:** Excroissances des édifices bâties sur le terrain privé; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les avant-corps dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une surface n'excédant pas de 1/3 la surface de cette façade.
- **Balcons:** Excroissances en élévation des édifices bâties sur les terrains privés ou s'avancant en porte à faux sur le domaine public; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les balcons dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une largeur ne dépassant pas 70% de la

largeur de cette façade. Les balcons s'avancent en porte à faux sur le domaine public doivent avoir une hauteur libre de 4,50 m par rapport à ce domaine public.

- **Accotement de la route:** La bande adjacente à la voie charretière comprenant la bande dérasée, les talus, les fossés et les éventuelles voies de service.
- **Bande de verdure:** Terre plein planté délimitant les voies charretières de deux routes adjacentes respectivement la voie charretière d'une route, d'un trottoir, d'une piste cyclable, d'un parking ou d'une autre dépendance de la voirie.
- **Prestataire d'un service public:** Les instances publiques ou les sociétés privées assurant un service public.
- **Voirie normale de l'Etat:** Les routes nationales et les chemins repris ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques.“

#### Article 3

La Commission a tenu compte de tous les commentaires du Conseil d'Etat. Le bout de phrase „au-dessus ou le long des tronçons de routes et de chemins faisant partie de la voirie normale de l'Etat“ a été remplacé par „au-dessus ou le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat“. Le terme de voirie normale de l'Etat ayant été défini à l'article 2, il n'y a plus lieu de parler de ce stade de routes et de chemins.

L'article 3 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 3.** Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer, transformer ou améliorer des édifices, murs ou ponts, poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres aménagements souterrains, réaliser des conduites aériennes, mettre en place des panneaux ou enseignes publicitaires ou entreprendre des aménagements constructifs ou de signalisation dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, faire des plantations ou d'autres travaux quelconques dans, au-dessus ou le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat, soit dans les traversées des agglomérations, soit ailleurs dans la distance ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Le permissionnaire doit se conformer aux conditions concernant la disposition et la géométrie des accès carrossables ainsi qu'aux autres conditions que prévoit la permission de voirie, et respecter, le cas échéant, les alignements et les reculs.“

#### Article 4

La proposition de texte faite par le Conseil d'Etat contraint le ministre des Travaux Publics à élaborer pour chaque emprise un plan d'alignement. Or, une telle obligation n'est pas souhaitable alors qu'elle ne conduirait qu'à alourdir inutilement les procédures de construction qui à l'heure actuelle sont déjà suffisamment contraignantes. Ainsi, l'article 4 est scindé en deux parties. L'article 4 prévoit d'une part les cas pour lesquels un plan d'alignement général est nécessaire et d'autre part trois cas de figure où un plan d'alignement général n'est pas nécessaire. Il s'agit notamment de cas de figure dans l'intérêt de la mobilité alternative, tels que la réalisation d'un corridor d'autobus ou l'aménagement d'un trottoir ou d'une piste cyclable.

En outre le Conseil d'Etat propose la publication de l'avis de dépôt à la commune du plan d'alignement dans quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Luxembourg. Une augmentation du nombre de quotidiens n'a qu'une valeur ajoutée relative et engendre un coût de publication excessif.

L'article 4 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 4.** (1) Mis à part la procédure concernant la fixation d'un plan définitif d'alignement général, décrite à l'alinéa suivant, un alignement exigeant la cession d'une partie de la propriété privée ne peut être édicté que dans les cas suivants:

- extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voie publique réservées à la circulation des cyclistes et des piétons;
- contraintes inhérentes à un projet de redressement routier d'une traversée d'agglomération qui fait partie de la voirie de l'Etat et qui a été dûment approuvé par l'autorité compétente;

- amélioration des conditions de visibilité dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) Pour divers routes ou parcours de routes situés à l'intérieur ou à l'extérieur des localités le ministre peut, la ou les communes concernées entendues en leurs avis, fixer un plan définitif d'alignement général qui est à établir selon les règles ci-après énoncées.

Le projet du plan d'alignement général élaboré par l'Administration des ponts et chaussées est déposé dans la ou les communes concernées. Endéans les quinze jours après réception du projet, le collège des bourgmestre et échevins de la ou des communes concernées informe le public de ce dépôt par la voie d'affichage apposé dans la commune de la manière usuelle et par un avis publié dans au moins deux journaux quotidiens imprimés et publiés au Luxembourg avec indication de la date du dépôt et invitation de prendre connaissance du dossier. Pendant trente jours à compter de l'accomplissement de ces mesures de publicité, le public peut en prendre connaissance et présenter ses observations écrites au collège des bourgmestre et échevins qui les transmettra sous huitaine au Gouvernement.

L'établissement du plan définitif d'alignement général se fait dans les formes d'un règlement grand-ducal.

(3) Le plan définitif d'alignement général est reconnu d'utilité publique.“

#### *Article 6*

Le Conseil d'Etat s'est demandé si le détail de la hiérarchisation des accès ne figurerait pas plus avantageusement dans un règlement grand-ducal d'exécution. La Commission estime que, tel qu'il a été expliqué sous l'article 1er, il n'est pas opportun d'élaborer un règlement grand-ducal. Pour éviter la multiplication des textes législatifs, il a été décidé de réinsérer dans le texte de loi les paragraphes du projet de loi initial portant sur les accès, à l'exception du paragraphe 6.4.

Le premier paragraphe de l'article 6(2) proposé par le Conseil d'Etat qui exige la conformité des accès aux exigences de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et urbain semble plus complet et plus favorable pour l'Etat que l'ancien texte du projet de loi qui n'exigeait que la conformité aux seuls PAG. Il a par ailleurs été jugé utile d'ajouter une nouvelle catégorie d'accès au point (2) de l'article 6(2) à savoir, l'accès à un chemin rural, forestier ou syndical.

Finalement, la Commission estime nécessaire de préciser que la procédure d'autorisation prévue au deuxième paragraphe de l'article 6(2) proposé par le Conseil d'Etat (nouvel article 6.(6)) ne se rapporte qu'aux PAP.

L'article 6 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 6.** (1) Les conditions dont sont assorties les permissions de voirie autorisant l'accès à la voirie de l'Etat sont fonction:

- de la hiérarchie du réseau routier de l'Etat comportant la grande voirie, les routes nationales, les chemins repris ainsi que les autres voies publiques dont la gestion incombe à l'Etat;
- des besoins que les accès autorisés sont censés satisfaire.

Ces conditions déterminent les critères d'aménagement de ces accès qui doivent dûment prendre en considération les exigences de sécurité et de commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) Par ordre d'importance croissante, on distingue les catégories d'accès suivantes:

- (1) – l'accès individuel vers une prairie, un champ, une forêt,
- (2) – le raccordement d'un chemin rural, forestier ou syndical,
- (3) – l'accès individuel vers une maison unifamiliale,
- (4) – l'accès individuel vers un immeuble résidentiel,
- (5) – l'accès individuel vers un complexe hôtelier, commercial ou de toute autre activité,
- (6) – l'accès individuel vers une station de service ou un immeuble d'un prestataire d'un service public,
- (7) – l'accès collectif vers un lotissement ou un parking public,
- (8) – l'accès collectif vers une zone commerciale, artisanale ou industrielle,
- (9) – le raccordement d'un chemin communal.

Un accès ne peut servir qu'à la destination pour laquelle il est autorisé. Une permission de voirie ne peut être demandée que pour une seule catégorie.

Une nouvelle permission de voirie doit être demandée en cas de modification de la destination de l'accès en fonction de laquelle la permission de voirie a été établie ainsi qu'en cas de modification de la géométrie de l'accès.

(3) Une permission de voirie pour l'aménagement de l'accès demandé est seulement délivrée après vérification que la destination desservie par l'accès est conforme aux exigences de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

(4) A moins que la configuration des fonds à urbaniser ne s'y oppose, toutes les zones industrielles, artisanales et commerciales sont à équiper d'une voie de desserte interne qui, en fonction de l'importance de la zone, est à raccorder à la voirie publique de l'Etat par un ou plusieurs accès collectifs de la catégorie (8).

Des accès de la catégorie (6) peuvent être accordés à des établissements implantés dans ces zones.

(5) Pour chaque plan d'aménagement particulier [PAP] établi en exécution de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain une permission de voirie doit être établie en vue d'en définir les aménagements communs, à savoir:

- a) l'emplacement et les caractéristiques géométriques des accès collectifs ou des accès individuels;
- b) les aménagements particuliers de la voie publique qui sont fonction de la conception de l'accès;
- c) les emplacements de stationnement prévus en surface ou en souterrain;
- d) la disposition des couloirs destinés à recevoir les infrastructures d'approche et les points de raccordement aux conduites existantes.

(6) Au cas où certains éléments d'un plan d'aménagement particulier empiètent sur la zone de 10 ou de 25 mètres définie à l'article 5, une permission de voirie complémentaire est requise qui ne sera délivrée que lorsque les travaux qui font l'objet de la permission préliminaire sont achevés ou lorsque du moins leur réalisation est garantie."

#### *Article 7*

L'alinéa 1er a été modifié en tenant compte des commentaires et de la proposition de texte du Conseil d'Etat.

L'intention des auteurs était principalement de permettre la participation des permissionnaires aux frais de réparation de la chaussée réalisée à la suite de travaux effectués en vertu de la permission de voirie. Contrairement à ce qu'estime le Conseil d'Etat, le principe de la remise de la chaussée en pristin état prévu par les principes généraux de la responsabilité civile ne saurait jouer en l'espèce. En effet, on ne saurait attendre d'un particulier qu'il entreprenne de sa propre initiative la réparation de la chaussée conformément aux exigences techniques requises par l'Administration des Ponts et Chaussées. D'ailleurs ceci n'est guère souhaitable dans un souci d'uniformité des équipements de la voirie.

Il est proposé de faire supporter par le permissionnaire l'intégralité des frais générés par la remise en pristin état de la chaussée.

L'article 7 est amendé pour avoir la teneur suivante:

**„Art. 7.** L'établissement d'une permission de voirie ne comporte pas de frais pour le bénéficiaire.

Toutefois, si l'intérêt de la qualité de la réparation définitive des endommagements causés à la voirie de l'Etat ou de l'uniformité des équipements de la voirie le requiert, le ministre ordonne la remise en état de la propriété publique ou la mise en place des équipements de la voirie par les soins de l'Administration des ponts et chaussées aux frais du permissionnaire.

L'autorité qui délivre la permission de voirie fait dépendre l'octroi de celle-ci de la prise en charge par le permissionnaire d'une part des frais générés par l'instruction du dossier, par les aménagements et signalisations requis pour rendre la permission effective ou par l'utilisation temporaire du domaine public pendant les travaux autorisés par la permission afférente."

### Article 8

La proposition de texte du Conseil d'Etat a été reprise.

Néanmoins dans un souci de maintenir un parallélisme entre le présent projet de loi et la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, il est fait référence au 3ème alinéa de cet article aux „travaux et constructions effectués pour le compte de l'Etat“ au lieu de „travaux et constructions effectués dans l'intérêt de la gestion de la grande voirie“.

En outre, le dernier alinéa du texte initial a été maintenu dans un souci de conférer pouvoir au ministre des travaux publics d'assigner un couloir particulier aux opérateurs de télécommunication. Le texte de cet alinéa avait été proposé par Monsieur le Ministre des Télécommunications lors des discussions au sein du Conseil du Gouvernement.

L'article 8 est amendé pour avoir la teneur suivante:

**„Art. 8.** Quiconque voudra poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres infrastructures souterraines sous une voie publique ou réaliser des conduites aériennes au-dessus d'une voie publique faisant partie de la grande voirie de l'Etat, d'un contournement d'agglomération ou d'un tronçon de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Une permission de voirie est également requise pour les interventions ci-avant dans les zones non aedificandi prévues par l'article 4 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie et d'un fonds des routes ainsi que pour les aménagements suivants à réaliser dans ces zones:

- les chambres de tirage, les chambres à vannes et les regards de visite en rapport avec les infrastructures souterraines dont question à l'alinéa ci-avant;
- les poteaux ou pylônes de lignes aériennes, si la configuration des lieux le permet;
- les infrastructures de transport autres que celles ayant trait à la gestion de la voirie de l'Etat;
- les aménagements extérieurs sur les propriétés privées.

Les travaux et constructions exécutés pour le compte de l'Etat sont dispensés de la permission de voirie prévue par le présent article.

Le ministre peut assigner aux gestionnaires de réseaux disposant d'un droit de passage sur le domaine public de la voirie en vertu d'une disposition législative un couloir précis à l'intérieur duquel il faut mettre les infrastructures et définir des conditions à respecter pour protéger au mieux le patrimoine routier et ferroviaire.“

### Article 9

L'erreur de frappe du Conseil d'Etat consistant à répéter le terme „effet(s)“ a été corrigée.

L'article 9 est amendé pour avoir la teneur suivante:

**„Art. 9.** Les permissions de voirie peuvent avoir un effet permanent ou temporaire.“

### Article 10

Le texte proposé par le Conseil d'Etat conduirait à des dépenses exorbitantes pour l'Etat. Par ailleurs, les permissionnaires ont depuis toujours été appelés à contribution lors des travaux de voirie engendrant un déplacement ou une adaptation des aménagements ou infrastructures soumis à permission. Ceci est une conséquence logique du principe de gratuité du droit de passage. L'Etat tolère que des installations souterraines soient réalisées sur son domaine mais en contrepartie les permissionnaires doivent supporter les frais engendrés par une modification de la voirie. L'Etat doit certes prendre en charge la perte d'amortissement ou des surcoûts engendrés mais pas l'intégralité des infrastructures qui se trouvent dans la chaussée qui doit être refaite.

L'article 10 est amendé pour avoir la teneur suivante:

**„Art. 10.** En cas de modifications apportées à la voirie de l'Etat, les frais d'adaptation des aménagements et infrastructures soumis à l'octroi d'une permission de voirie au sens de la présente loi sont à la charge de leurs propriétaires.

Pour les infrastructures d'utilité publique réaménagées dans le cadre de la réalisation des travaux de voirie entrepris sur l'initiative du ministre, l'Etat peut subvenir à la perte d'amortissement ou au

surcoût engendré par des déviations de tracé imposées aux demandeurs, aux conditions à fixer par le ministre.

Les adaptations à faire lors du rétablissement des routes coupées par le tracé d'une autoroute sont prises en charge par l'Etat sur une longueur maximale de 250 mètres à partir de l'axe de l'autoroute, si le profil en long, le tracé en plan ou le gabarit des nouvelles routes diffère de la situation existante.

La mise à niveau des couvercles de regard et des grilles d'avaloir se trouvant dans une chaussée relevant de la voirie de l'Etat sont à charge de l'Etat si la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains s'en trouvent affectées."

#### *Article 12*

La Commission juge plus opportun de confier à un agent de la carrière du cantonnier le soin de définir les mesures urgentes qu'il juge nécessaires plutôt que de fixer dans un règlement grand-ducal les conditions dans lesquelles des mesures urgentes imposées par la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains peuvent être prises. Cet agent, prêté devant les juridictions nationales, peut ainsi sur le terrain prendre les mesures qui s'imposent.

Le fait de confier cette fonction à un fonctionnaire assermenté ne devrait pas conduire à des abus alors que les actes de celui-ci seront toujours contrôlés a posteriori par le Monsieur le Directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées et par Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

L'article 12 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 12.** Le fonctionnaire autorisé par l'article 14 peut prendre toutes les mesures urgentes imposées par la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains pour empêcher que les constructions, aménagements, signalisations, plantations ou travaux quelconques prévus à l'article 1er qui ont été réalisés sans être couverts par une permission de voirie ou sans observer les conditions de la permission de voirie mettent en danger ou gênent la circulation routière.

L'Administration des ponts et chaussées est autorisée à enlever les enseignes commerciales, panneaux directionnels ainsi que tout autre objet mobilier mis en place sans observer les conditions de la présente loi.

Les frais relatifs aux opérations en question sont à charge des personnes responsables."

#### *Article 13*

En ce qui concerne le 1er alinéa il a été tenu compte des commentaires du Conseil d'Etat en ce qu'il recommandait de citer les articles du projet de loi dont la violation est punissable d'une amende.

Pour le second alinéa le texte proposé par le Conseil d'Etat a été repris sans réserve.

L'article 13 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 13.** (1) Toute infraction aux dispositions des articles 3, 5, 6 et 8 de la présente loi, des règlements et des arrêtés pris en son exécution, est punie d'une amende de 251 à 12.000 euros.

(2) Le juge peut ordonner, aux frais des contrevenants, le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'ils ont été condamnés pour une des infractions dont question au paragraphe 1er. Le jugement de condamnation fixe le délai qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné doit y procéder. Le jugement peut assortir l'injonction d'une astreinte dont il fixe le taux et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le jugement est exécuté à la requête du Procureur général d'Etat."

#### *Article 14*

Le texte proposé par le Conseil d'Etat a été repris tel quel avec les ajouts nécessaires concernant la carrière du fonctionnaire visé.

Au paragraphe 3 le mot „intégralité“ a été remplacé par „intégrité“.

L'article 14 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 14.** (1) Les fonctionnaires de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées qui ont passé avec succès tous les examens de leur carrière peuvent être chargés par le

directeur de l'Administration des ponts et chaussées de constater les infractions à la présente loi et aux règlements pris en son exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officier de police judiciaire.

(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(3) Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant:

„Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

L'article 458 du Code pénal est applicable.“

#### *Article 15*

Un nouvel article a été inséré dans le projet de loi pour tenir compte des commentaires du Conseil d'Etat relatifs au domaine ferroviaire. Il n'a pas été jugé opportun d'étendre l'ensemble de la loi aux chemins de fer mais de se limiter à fixer la pratique actuelle qui consiste en ce que le Ministre des Travaux Publics émet les permissions de voirie relatives aux chemins de fer dans les conditions à fixer par les CFL.

Un nouvel article 15 est inséré dans le texte de loi avec la teneur suivante:

„**Art. 15.** Tous travaux et constructions réalisés le long, en dessous et au dessus des voies de chemin de fer se rapportant à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont soumis à la délivrance d'une permission de voirie par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.“

#### *Article 17 (article 16 selon le Conseil d'Etat)*

Les alinéas 1 et 3 ont été supprimés comme étant superfétatoires.

Ayant estimé qu'il n'est pas recommandé d'harmoniser le régime des permissions de voirie en relation avec la mise en place des différents types d'infrastructures publiques et d'inclure le domaine ferroviaire dans le nouveau régime légal des permissions de voirie, la Commission propose de renoncer à l'abrogation des lois du 6 juin 2002 et du 17 décembre 1859.

L'article 17 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 17.** Sont abrogés:

- les articles 4 et 5 de la loi modifiée du 13 janvier 1843 portant sur la compétence des tribunaux pour juger des contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des perturbations le long des routes;
- la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat et les règlements pris en son exécution.“

#### *Article 18 (article 17 selon le Conseil d'Etat)*

Au premier paragraphe il est pallié à une omission en insérant le mot „loi“ avant le mot „précitée“.

En vu de maintenir un parallélisme entre l'article 8 de la présente loi et la loi du 16 août 1967, sont visés au troisième alinéa de l'article 4 de la loi du 16 août 1967 les travaux exécutés „pour le compte de l'Etat ou en vertu des dispositions de l'article 6, alinéa 4 de la présente loi“. Au même paragraphe, le terme „aux“ est remplacé par le terme „ou“.

L'article 18 est amendé pour avoir la teneur suivante:

„**Art. 18.** Les trois premiers alinéas de l'article 4 de la loi précitée du 16 août 1967 sont remplacés par le texte suivant:

„Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de cette voirie et il ne peut, à quelque titre que ce soit, être établi d'autres accès à ce domaine que ceux qui sont ou seront aménagés par l'Etat, en application de l'alinéa 1 de l'article 3. La même interdiction



s'applique aux contournements d'agglomérations et aux tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat.

Les riverains de ces domaines ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains de la voirie normale de l'Etat, particulièrement du droit d'accès.

Des constructions ou travaux autres que ceux exécutés pour le compte de l'Etat ou en vertu des dispositions de l'article 6, alinéa 4 de la présente loi, ne peuvent se faire qu'à une distance de vingt-cinq mètres pour les axes routiers relevant de la grande voirie et de quinze mètres pour les contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat à des conditions faisant respecter les prescriptions qui précèdent. La largeur des zones non aedificandi en question est comptée à partir de la limite du domaine public.

A l'intérieur de la distance de respectivement vingt-cinq ou quinze mètres, les travaux nécessaires d'entretien et de conservation de constructions existantes sont sujets à permission de voirie. Tous autres travaux de construction et de transformation sont défendus, y compris

- l'aménagement de places de parcage pour compte d'établissements commerciaux, artisanaux, industriels ou administratifs, publics ou privés;
- la construction de voies de desserte;
- la réalisation d'aires de stockage de tout genre.“ “

#### *Article 19*

En vue de faire droit aux commentaires du Conseil d'Etat à l'article 2 concernant les contournements de localités, un nouvel article a été inséré dans le texte de loi qui vise à citer tous les contournements de localités.

Un nouvel article 19 est inséré dans le texte de loi avec la teneur suivante:

„**Art. 19.** Est ajouté un nouvel article 6bis à la loi modifiée du 16 août 1967.

„Le programme contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant:

- le contournement de Bous sur la N2 entre les PK 18,500 et 19,570;
- le contournement de Sandweiler sur la N2 entre les giratoires de Sandweiler Ouest et de Sandweiler Est et sur la N28 entre le giratoire de Sandweiler Est et le PK 0,800;
- le contournement Sud de Bridel sur le CR 181 entre les PK 6,400 et le rond-point du Biiirgerkräiz;
- le contournement de Bertrange sur la N35 entre le giratoire de Grevelsbarrière sur la N5 et le giratoire de la rue de l'industrie sur la N34;
- la N34 entre le giratoire du Tossebiarg sur la N6 et le giratoire de Helfenterbruck sur la N5;
- le by-pass de la Bourmicht entre le giratoire de la Bourmicht sur la N34 et le PK 2,980 sur le CR230;
- la N32 entre PK 5,640 sur le CR110 et PK 6,125 sur le CR 174;
- le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre le rond-point Biff et le PK 33,180;
- le contournement de Junglinster sur la N11 entre le PK 12,200 et le PK 15,100.“ “

\*

Copie de la présente est envoyée pour information à M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics, et à Mme Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Lucien WEILER

\*

## TEXTE COORDONNE

### PROJET DE LOI

#### sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

#### *Chapitre Ier.– Champ d'application et définitions*

**Art. 1er.** (1) Sans préjudice des règles légales concernant l'utilisation de la voie publique et des interdictions non aedificandi que grèvent certaines parties du domaine routier de l'Etat et les propriétés riveraines, tous aménagements, signalisations ou travaux quelconques au-dessus, en dessous ou le long de la voirie de l'Etat ainsi que toute construction et toute plantation le long de cette voirie à une distance inférieure aux limites fixées par la présente loi doivent au préalable avoir fait l'objet d'une permission de voirie.

(2) Les permissions de voirie sont délivrées par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.

**Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

- Alignement d'une route: La ligne correspondant soit à la limite extérieure du trottoir, soit, à défaut de trottoir, à la limite extérieure de l'accotement de la route.
- Recul antérieur: La distance minimale mesurée perpendiculairement à l'axe de la route entre l'alignement de la route et le point le plus proche de la façade antérieure de la maison.
- Déclivité des accès: La pente longitudinale pour la construction des rampes d'accès aux garages, des accès individuels carrossables, des voies d'accès collectifs et des chemins privés ou publics.
- Bande de stationnement: Partie de la chaussée ou l'accotement réservé au stationnement et disposé parallèlement et en bordure directe du couloir de circulation des véhicules.
- Avant-corps: Excroissances des édifices bâties sur le terrain privé; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les avant-corps dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une surface n'excédant pas de 1/3 la surface de cette façade.
- Balcons: Excroissances en élévation des édifices bâties sur les terrains privés ou s'avancant en porte à faux sur le domaine public; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les balcons dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une largeur ne dépassant pas 70% de la largeur de cette façade. Les balcons s'avancant en porte à faux sur le domaine public doivent avoir une hauteur libre de 4,50 m par rapport à ce domaine public.
- Accotement de la route: La bande adjacente à la voie charretière comprenant la bande dérasée, les talus, les fossés et les éventuelles voies de service.
- Bande de verdure: Terre plein planté délimitant les voies charretières de deux routes adjacentes respectivement la voie charretière d'une route, d'un trottoir, d'une piste cyclable, d'un parking ou d'une autre dépendance de la voirie.
- Prestataire d'un service public: Les instances publiques ou les sociétés privées assurant un service public.
- Voirie normale de l'Etat: Les routes nationales et les chemins repris ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques.

#### *Chapitre II.– Permissions de voirie concernant la voirie normale de l'Etat*

**Art. 3.** Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer, transformer ou améliorer des édifices, murs ou ponts, poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres aménagements souterrains, réaliser des conduites aériennes, mettre en place des panneaux ou enseignes publicitaires ou entreprendre des aménagements constructifs ou de signalisation dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, faire des plantations ou d'autres travaux quelconques dans, au-dessus ou le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat, soit dans

les traversées des agglomérations, soit ailleurs, dans la distance ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Le permissionnaire doit se conformer aux conditions concernant la disposition et la géométrie des accès carrossables ainsi qu'aux autres conditions que prévoit la permission de voirie, et respecter, le cas échéant, les alignements et les reculs.

**Art. 4.** (1) *Mis à part la procédure concernant la fixation d'un plan définitif d'alignement général, décrite à l'alinéa suivant, un alignement exigeant la cession d'une partie de la propriété privée ne peut être édicté que dans les cas suivants:*

- extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voie publique réservées à la circulation des cyclistes et des piétons;
- contraintes inhérentes à un projet de redressement routier d'une traversée d'agglomération qui fait partie de la voirie de l'Etat et qui a été dûment approuvé par l'autorité compétente;
- amélioration des conditions de visibilité dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) *Pour divers routes ou parcours de routes situés à l'intérieur ou à l'extérieur des localités le ministre peut, la ou les communes concernées entendues en leurs avis, fixer un plan définitif d'alignement général qui est à établir selon les règles ci-après énoncées.*

Le projet du plan d'alignement général élaboré par l'Administration des ponts et chaussées est déposé dans la ou les communes concernées. Endéans les quinze jours après réception du projet, le collège des bourgmestre et échevins de la ou des communes concernées informe le public de ce dépôt par la voie d'affichage apposé dans la commune de la manière usuelle et par un avis publié dans au moins deux journaux quotidiens imprimés et publiés au Luxembourg avec indication de la date du dépôt et invitation de prendre connaissance du dossier. Pendant trente jours à compter de l'accomplissement de ces mesures de publicité, le public peut en prendre connaissance et présenter ses observations écrites au collège des bourgmestre et échevins qui les transmettra sous huitaine au Gouvernement.

L'établissement du plan définitif d'alignement général se fait dans les formes d'un règlement grand-ducal.

(3) Le plan définitif d'alignement général est reconnu d'utilité publique.

**Art. 5.** La permission de voirie est requise lorsque les constructions, plantations ou travaux, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire, et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en dessous, ont lieu sur la voirie normale de l'Etat.

Elle est également requise lorsque lesdits constructions, plantations ou travaux ont lieu à une distance n'excédant pas 10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique.

Cette distance est portée à 25 mètres pour les routes nationales.

Les transformations aux édifices existants ne modifiant pas l'emprise au sol et respectant la géométrie existante des accès carrossables sont dispensées d'une nouvelle permission de voirie si l'affectation des édifices n'est pas changée par rapport à la situation antérieure.

Toutefois, cette dispense ne s'étend pas aux travaux requis par ces transformations, si ceux-ci comportent une utilisation temporaire du domaine public.

**Art. 6.** (1) Les conditions dont sont assorties les permissions de voirie autorisant l'accès à la voirie de l'Etat sont fonction:

- de la hiérarchie du réseau routier de l'Etat comportant la grande voirie, les routes nationales, les chemins repris ainsi que les autres voies publiques dont la gestion incombe à l'Etat;
- des besoins que les accès autorisés sont censés satisfaire.

Ces conditions déterminent les critères d'aménagement de ces accès qui doivent dûment prendre en considération les exigences de sécurité et de commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) Par ordre d'importance croissante, on distingue les catégories d'accès suivantes:

- (1) – l'accès individuel vers une prairie, un champ, une forêt,
- (2) – le raccordement d'un chemin rural, forestier ou syndical,
- (3) – l'accès individuel vers une maison unifamiliale,
- (4) – l'accès individuel vers un immeuble résidentiel,
- (5) – l'accès individuel vers un complexe hôtelier, commercial ou de toute autre activité,
- (6) – l'accès individuel vers une station de service ou un immeuble d'un prestataire d'un service public,
- (7) – l'accès collectif vers un lotissement ou un parking public,
- (8) – l'accès collectif vers une zone commerciale, artisanale ou industrielle,
- (9) – le raccordement d'un chemin communal.

Un accès ne peut servir qu'à la destination pour laquelle il est autorisé. Une permission de voirie ne peut être demandée que pour une seule catégorie.

Une nouvelle permission de voirie doit être demandée en cas de modification de la destination de l'accès en fonction de laquelle la permission de voirie a été établie ainsi qu'en cas de modification de la géométrie de l'accès.

(3) Une permission de voirie pour l'aménagement de l'accès demandé est seulement délivrée après vérification que la destination desservie par l'accès est conforme aux exigences de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

(4) A moins que la configuration des fonds à urbaniser ne s'y oppose, toutes les zones industrielles, artisanales et commerciales sont à équiper d'une voie de desserte interne qui, en fonction de l'importance de la zone, est à raccorder à la voirie publique de l'Etat par un ou plusieurs accès collectifs de la catégorie (8).

Des accès de la catégorie (6) peuvent être accordés à des établissements implantés dans ces zones.

(5) Pour chaque plan d'aménagement particulier [PAP] établi en exécution de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain une permission de voirie doit être établie en vue d'en définir les aménagements communs, à savoir:

- a) l'emplacement et les caractéristiques géométriques des accès collectifs ou des accès individuels;
- b) les aménagements particuliers de la voie publique qui sont fonction de la conception de l'accès;
- c) les emplacements de stationnement prévus en surface ou en souterrain;
- d) la disposition des couloirs destinés à recevoir les infrastructures d'approche et les points de raccordement aux conduites existantes.

(6) Au cas où certains éléments d'un plan d'aménagement particulier empiètent sur la zone de 10 ou de 25 mètres définie à l'article 5, une permission de voirie complémentaire est requise qui ne sera délivrée que lorsque les travaux qui font l'objet de la permission préliminaire sont achevés ou lorsque du moins leur réalisation est garantie.

**Art. 7.** L'établissement d'une permission de voirie ne comporte pas de frais pour le bénéficiaire.

Toutefois, si l'intérêt de la qualité de la réparation définitive des dommages causés à la voirie de l'Etat ou de l'uniformité des équipements de la voirie le requiert, le ministre ordonne la remise en état de la propriété publique ou la mise en place des équipements de la voirie par les soins de l'Administration des ponts et chaussées aux frais du permissionnaire.

L'autorité qui délivre la permission de voirie fait dépendre l'octroi de celle-ci de la prise en charge par le permissionnaire d'une part des frais générés par l'instruction du dossier, par les aménagements et signalisations requis pour rendre la permission effective ou par l'utilisation temporaire du domaine public pendant les travaux autorisés par la permission afférente.

### Chapitre III.– *Permissions de voirie concernant la grande voirie*

**Art. 8.** Quiconque voudra poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres infrastructures souterraines sous une voie publique ou réaliser des conduites aériennes au-dessus d'une voie publique faisant partie de la grande voirie de l'Etat, d'un contournement d'agglomération ou d'un tronçon de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Une permission de voirie est également requise pour les interventions ci-avant dans les zones non aedificandi prévues par l'article 4 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie et d'un fonds des routes ainsi que pour les aménagements suivants à réaliser dans ces zones:

- les chambres de tirage, les chambres à vannes et les regards de visite en rapport avec les infrastructures souterraines dont question à l'alinéa ci-avant;
- les poteaux ou pylônes de lignes aériennes, si la configuration des lieux le permet;
- les infrastructures de transport autres que celles ayant trait à la gestion de la voirie de l'Etat;
- les aménagements extérieurs sur les propriétés privées.

Les travaux et constructions exécutés pour le compte de l'Etat sont dispensés de la permission de voirie prévue par le présent article.

Le ministre peut assigner aux gestionnaires de réseaux disposant d'un droit de passage sur le domaine public de la voirie en vertu d'une disposition législative un couloir précis à l'intérieur duquel il faut mettre les infrastructures et définir des conditions à respecter pour protéger au mieux le patrimoine routier et ferroviaire.

### Chapitre IV.– *Dispositions communes applicables aux permissions de voirie*

**Art. 9.** Les permissions de voirie peuvent avoir un effet permanent ou temporaire.

**Art. 10.** En cas de modifications apportées à la voirie de l'Etat, les frais d'adaptation des aménagements et infrastructures soumis à l'octroi d'une permission de voirie au sens de la présente loi sont à la charge de leurs propriétaires.

Pour les infrastructures d'utilité publique réaménagées dans le cadre de la réalisation des travaux de voirie entrepris sur l'initiative du ministre, l'Etat peut subvenir à la perte d'amortissement ou au surcoût engendré par des déviations de tracé imposées aux demandeurs, aux conditions à fixer par le ministre.

Les adaptations à faire lors du rétablissement des routes coupées par le tracé d'une autoroute sont prises en charge par l'Etat sur une longueur maximale de 250 mètres à partir de l'axe de l'autoroute, si le profil en long, le tracé en plan ou le gabarit des nouvelles routes diffère de la situation existante.

La mise à niveau des couvercles de regard et des grilles d'avaloir se trouvant dans une chaussée relevant de la voirie de l'Etat sont à charge de l'Etat si la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains s'en trouvent affectées.

**Art. 11.** La décision portant refus d'autorisation est susceptible de recours devant le Tribunal Administratif, qui statue comme juge du fond.

**Art. 12.** Le fonctionnaire autorisé par l'article 14 peut prendre toutes les mesures urgentes imposées par la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains pour empêcher que les constructions, aménagements, signalisations, plantations ou travaux quelconques prévus à l'article 1er qui ont été réalisés sans être couverts par une permission de voirie ou sans observer les conditions de la permission de voirie mettent en danger ou gênent la circulation routière.

L'Administration des ponts et chaussées est autorisée à enlever les enseignes commerciales, panneaux directionnels ainsi que tout autre objet mobilier mis en place sans observer les conditions de la présente loi.

Les frais relatifs aux opérations en question sont à charge des personnes responsables.

**Art. 13.** (1) Toute infraction aux dispositions des articles 3, 5, 6 et 8 de la présente loi, des règlements et des arrêtés pris en son exécution, est punie d'une amende de 251 à 12.000 euros.

(2) Le juge peut ordonner, aux frais des contrevenants, le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'ils ont été condamnés pour une des infractions dont question au paragraphe 1er. Le jugement de condamnation fixe le délai qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné doit y procéder. Le jugement peut assortir l'injonction d'une astreinte dont il fixe le taux et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le jugement est exécuté à la requête du Procureur général d'Etat.

**Art. 14.** (1) Les fonctionnaires de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées qui ont passé avec succès tous les examens de leur carrière peuvent être chargés par le directeur de l'Administration des ponts et chaussées de constater les infractions à la présente loi et aux règlements pris en son exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officier de police judiciaire.

(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(3) Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant:

„Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

L'article 458 du Code pénal est applicable.

### **Chapitre V.– Dispositions finales**

**Art. 15.** Tous travaux et constructions réalisés le long, en dessous et au dessus des voies de chemin de fer se rapportant à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont soumis à la délivrance d'une permission de voirie par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.

**Art. 16.** Les permissions de voirie délivrées en application de la loi modifiée du 13 janvier 1843 sur la compétence des tribunaux pour juger les contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes, ou en application de la loi du 16 août 1967 précitée ou encore en application de la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat restent en vigueur pour la durée de leur validité sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Ce délai est ramené à six mois pour les permissions de voirie concernant la signalisation directionnelle.

Les permissions de voirie visées à l'alinéa ci-avant ne peuvent être prolongées ou modifiées que dans le respect des conditions prévues aux articles qui précèdent.

Les demandes en instance au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi doivent être mises en conformité avec les articles qui précèdent en vue de la délivrance de la permission de voirie sollicitée. Il en est de même des demandes de permissions de voirie individuelles prévues à l'article 6, paragraphe 2, même si une permission de voirie préliminaire a été délivrée dans les conditions de l'alinéa 1 ci-avant.

**Art. 17.** Sont abrogés:

- les articles 4 et 5 de la loi modifiée du 13 janvier 1843 portant sur la compétence des tribunaux pour juger des contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des perturbations le long des routes;
- la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat et les règlements pris en son exécution.

**Art. 18.** Les trois premiers alinéas de l'article 4 de la loi précitée du 16 août 1967 sont remplacés par le texte suivant:

„Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de cette voirie et il ne peut, à quelque titre que ce soit, être établi d'autres accès à ce domaine que ceux qui sont ou seront aménagés par l'Etat, en application de l'alinéa 1 de l'article 3. La même interdiction s'applique aux contournements d'agglomérations et aux tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat.

Les riverains de ces domaines ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains de la voirie normale de l'Etat, particulièrement du droit d'accès.

Des constructions aux travaux autres que ceux exécutés **pour le compte de l'Etat ou en vertu des dispositions de l'article 6, alinéa 4 de la présente loi**, ne peuvent se faire qu'à une distance de vingt-cinq mètres pour les axes routiers relevant de la grande voirie et de quinze mètres pour les contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat à des conditions faisant respecter les prescriptions qui précèdent. La largeur des zones non aedificandi en question est comptée à partir de la limite du domaine public.

A l'intérieur de la distance de respectivement vingt-cinq ou quinze mètres, les travaux nécessaires d'entretien et de conservation de constructions existantes sont sujets à permission de voirie. Tous autres travaux de construction et de transformation sont défendus, y compris

- l'aménagement de places de parcage pour compte d'établissements commerciaux, artisanaux, industriels ou administratifs, publics ou privés;
- la construction de voies de desserte;
- la réalisation d'aires de stockage de tout genre.“

**Art. 19.** Est ajouté un nouvel article 6bis à la loi modifiée du 16 août 1967.

„Le programme contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant:

- le contournement de Bous sur la N2 entre les PK 18,500 et 19,570;
- le contournement de Sandweiler sur la N2 entre les giratoires de Sandweiler Ouest et de Sandweiler Est et sur la N28 entre le giratoire de Sandweiler Est et le PK 0,800;
- le contournement Sud de Bridel sur le CR 181 entre les PK 6,400 et le rond-point du Biiirgerkräiz;
- le contournement de Bertrange sur la N35 entre le giratoire de Grevelsbarrière sur la N5 et le giratoire de la rue de l'industrie sur la N34;
- la N34 entre le giratoire du Tossebiert sur la N6 et le giratoire de Helfenterbruck sur la N5;
- le by-pass de la Bourmicht entre le giratoire de la Bourmicht sur la N34 et le PK 2,980 sur le CR230;
- la N32 entre PK 5,640 sur le CR110 et PK 6,125 sur le CR 174;
- le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre le rond-point Biff et le PK 33,180;
- le contournement de Junglinster sur la N11 entre le PK 12,200 et le PK 15,100.“

**Art. 20.** La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en utilisant les termes „loi du ... relative au régime des permissions de voirie“.

*Les passages du texte écrits en couleur **bleue** correspondent soit à des modifications par rapport à la proposition de texte faite par le Conseil d'Etat (maintien du texte initial ou nouveau texte) soit à des articles pour lesquels le Conseil d'Etat n'a pas fait de proposition de texte.*

