



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 06 juin 2012 (09h00)

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 3 mai, du 16 mai (matin et après-midi) et du 21 mai 2012
2. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg
  - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
  - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Echange de vues concernant l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg : Projet EuroCapRail (demande du groupe *déi gréng*)

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helminger, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Serge Urbany,

M. Ben Fayot, observateur,

M. Georges Bach, membre du Parlement européen,

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

Mme Anouk Ensch, M. Jeannot Poeker, M. Ricky Wohl, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Joël Cannive, M. Luc Dhamen, de l'Administration des bâtiments publics,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 3 mai, du 16 mai (matin et après-midi) et du 21 mai 2012**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg**

Les responsables gouvernementaux présentent le projet de loi sous rubrique, sur base du document PowerPoint joint en annexe 1 du présent procès-verbal.

En bref, le texte a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg. Selon le devis estimatif, le coût total arrondi des travaux de rénovation s'élève à la somme de 89.000.000 euros à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> avril 2011. Il s'ensuit que l'autorisation du projet de construction par la voie législative s'impose, étant donné que le seuil fixé à l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat est dépassé.

Le bâtiment actuel de l'Athénée de Luxembourg date de 1964. Il avait, à l'époque, été conçu pour accueillir 800 élèves, encadrés par 80 enseignants. Il comptait 40 salles de classe et 16 salles de classe spécialisées. Au fil des années, le nombre des élèves est passé à 1500 et celui des enseignants à 200. Pour faire face à cet accroissement considérable de la population scolaire, de nouvelles salles de classe et des salles spéciales ont été aménagées dans un pavillon érigé en annexe de l'école dans la cour, dans une partie des préaux couverts, ainsi que dans des espaces libres et dans des espaces scolaires existants, réaménagés pour les besoins.

Les installations de 1964, devenues vétustes, nécessitent une rénovation en profondeur et de grande envergure. Celle-ci offre l'occasion d'améliorer en même temps le rendement énergétique des installations et de créer des infrastructures scolaires répondant à la fois aux normes de sécurité, aux exigences administratives, didactiques et pédagogiques, tout en gardant du potentiel pour faire face aux besoins futurs de l'enseignement et de l'éducation.

Après sa rénovation, l'Athénée pourra accueillir entre 1350 et 1450 élèves. Le programme de construction prévoit la réalisation de 60 salles de classe et de 28 salles spéciales pour les besoins de l'enseignement des sciences, de l'éducation artistique, de l'éducation musicale ainsi qu'une salle audiovisuelle. A côté des structures d'enseignement proprement dites, le programme de construction prévoit la réalisation des structures pour l'administration et pour l'accueil, divers locaux spéciaux ainsi que des aménagements extérieurs.

Suite à la présentation du document PowerPoint, il est procédé à un échange de vues, dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- l'alimentation en chaleur du bâtiment sera assurée par la centrale de cogénération commune à tout le campus scolaire du *Geesseknäppchen* via un réseau de chauffage urbain ;
- en novembre 2009, la Chambre des Députés a autorisé, par une motion adoptée dans le cadre de la procédure « Grands projets d'infrastructure de l'Etat », la réalisation d'une structure temporaire à proximité de l'Athénée. L'activité scolaire sera complètement délocalisée dans cette structure pendant la durée des travaux. Il s'agit d'une structure temporaire pouvant accueillir quelque 1.400 élèves de l'Athénée. La surface brute de la structure est de 11.000 m<sup>2</sup>. La construction préfabriquée comprend 69 salles de classe ordinaires, 22 salles spéciales, des locaux de services, ainsi qu'une cour de récréation et un préau. Les coûts de cette construction temporaire s'élèvent à environ 32.000.000 euros. Ce montant élevé s'explique par le fait qu'il s'agit d'une structure préfabriquée de grande qualité et à bonne valeur énergétique qui restera en place une dizaine d'années et qui servira pour les futurs chantiers des autres établissements scolaires du *Geesseknäppchen*. Sur proposition de Monsieur le Ministre, la Commission du Développement durable décide de procéder à la visite de cette structure à l'automne prochain ;
- le projet relatif à la transformation du Lycée Hubert Clément prévoit lui aussi le remplacement des fenêtres existantes par des fenêtres performantes à triple vitrage afin de garantir un confort optimal aux utilisateurs et une réduction des consommations énergétiques (coefficient  $U \leq 0,8$  W/m<sup>2</sup>K pour l'ensemble châssis-vitrage). Seules les fenêtres du bâtiment A des années 70, qui ont été remplacées pendant les années 1999-2000, resteront en place (double vitrage de bonne qualité, coefficient  $U \leq 1,3$  W/m<sup>2</sup>K) ;
- la bibliothèque sera dorénavant située dans l'aile sud du bâtiment, et non plus dans le bâtiment central. Elle aura une surface d'environ 330 m<sup>2</sup> et disposera également d'un accès depuis le parvis. Elle sera d'utilisation beaucoup plus conviviale ;
- les dalles inclinées des gradins des trois amphithéâtres du 2e étage seront démolies. Les dalles hautes des deux amphithéâtres situés aux deux extrémités du bâtiment seront abaissées pour supprimer le dénivelé au niveau du 3e étage ;
- les archives destinées aux besoins propres de l'Athénée seront situées dans la cave du bâtiment central. Un autre espace de stockage, situé sous le parvis, sera mis à disposition de l'Etat ;
- pendant toute la durée des travaux, le chantier sera clôturé, afin d'assurer une sécurisation optimale.

\*

Dans son avis du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi, tout en notant que « le règlement grand-ducal du 25 novembre 2005 déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel „lycées“ fait ranger l'Athénée de Luxembourg parmi les „lycées de la catégorie III“, lesquels, selon ce règlement grand-ducal, „sont des lycées actuellement „surpeuplés“ dont la localisation ne permet pas un agrandissement sensible du bâtiment scolaire, dont la capacité a déjà été agrandie provisoirement par le biais de pavillons et dont un agrandissement continu n'est pas recommandé pour des raisons pédagogiques (lycées trop grands). La stratégie adoptée pour ces lycées est à voir en relation avec la création de nouvelles capacités dans de nouveaux lycées. Ainsi, la création de nouvelles capacités devra permettre de non seulement faire face aux besoins de la croissance future des élèves de l'enseignement postprimaire, mais également de réduire les effectifs des lycées „surpeuplés“ compte tenu de leur capacité optimisée qu'il s'agit d'atteindre dans chaque lycée“. Le tableau

*5bis du règlement grand-ducal précité indique pour l'Athénée de Luxembourg une „capacité d'accueil optimisée“ de 1.100 élèves ».*

\*

Monsieur le Président-Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel ne soulève aucun commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents. La commission parlementaire propose le modèle de base pour les discussions en séance plénière.

**3. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires**

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet a pour objet de fixer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Ce règlement européen accorde des droits aux voyageurs ferroviaires, notamment en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'informations sur les tarifs, de disponibilité des billets et des réservations, d'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages. Il a déjà connu une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Le règlement grand-ducal précité prévoit notamment une dérogation pour le Luxembourg en ce qui concerne certains services de transport ferroviaire et notamment les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, ce qui réduit considérablement le champ d'application du règlement communautaire en question. D'autre part, ce règlement grand-ducal institue la Communauté des Transports comme autorité compétente chargée de son application.

Les auteurs du projet de loi proposent d'introduire un régime des sanctions restreint et adapté et ils suggèrent d'appliquer uniquement deux types de sanctions administratives en cascade : l'avertissement et l'amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros. Les auteurs du projet ont prévu de ne pas punir indistinctement toutes les infractions prévues d'une amende uniforme, mais de proportionner les amendes administratives à la gravité des faits qui les motivent et en fonction de l'éventuelle récidive. Enfin, ils proposent, conformément au règlement grand-ducal du 1er décembre 2009, d'attribuer le pouvoir de sanctions à la Communauté des Transports.

Dans son avis du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat constate qu'à la lecture de l'article 4 du règlement grand-ducal précité du 1er décembre 2009, combinée avec celle des articles 2 et 3 du projet de loi sous rubrique, la Communauté des Transports est chargée par la voie d'un règlement grand-ducal antérieur à la loi en projet d'assurer l'application du règlement (CE). Le Conseil d'Etat préférerait que les textes soient revus en prévoyant, par la procédure adéquate, l'abrogation du règlement grand-ducal et l'intégration des dispositions réglementaires dans la loi en projet.

\*

Il est ensuite procédé à l'examen des articles du projet de loi, sur base du document établi par les responsables du Ministère et repris en annexe du 2 du présent procès-verbal.

### Remarque préliminaire

Suite à la suppression d'un grand nombre d'articles, il est devenu superfétatoire de garder les intitulés des articles restants. Ceux-ci sont donc biffés.

### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> énonce l'objet du projet de loi et se lit comme suit :

#### **Art. 1er – Objet**

*Le présent projet de loi a pour objet de fixer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.*

Dans son avis précité du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat propose de supprimer cet article. Il estime en effet qu'il est superfétatoire d'énoncer l'objet de la loi, alors que l'intitulé de la loi y renvoie expressément. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition et de biffer l'article sous rubrique.

### Article 2

L'article 2 institue la Communauté des Transports comme autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (CE) n° 1371/2007 a été constatée. Il se lit comme suit :

#### **Art. 2 – Le pouvoir de sanctions**

*Le règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) n° 1371/2007 et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement, charge la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics de l'application du règlement européen précité.*

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce qu'il soit fait référence à un règlement grand-ducal dans un texte de loi, car une référence à une norme inférieure est contraire au principe de la hiérarchie des normes. En tout état de cause, il estime que l'article 2 ne constitue pas un apport normatif supplémentaire et propose donc de le supprimer. La commission parlementaire décide également de suivre cette proposition et de biffer l'article sous rubrique.

### Article 3 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)

L'article sous rubrique propose un système restreint de sanctions qui prévoit soit un avertissement, soit une amende administrative. Il impose en outre l'obligation pour la Communauté des Transports de motiver ses décisions et d'écouter toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageurs qui veut profiter de son droit d'être entendue. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

#### **Art. 3 – Les sanctions administratives**

*La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:*  
– l'avertissement et  
– l'amende administrative.

*Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageurs concerné a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre.*

*Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.*

*Les frais provoqués par la poursuite disciplinaire sont mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.*

Pour ce qui est de l'alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'Etat demande de remplacer le terme « avertissement » par l'expression « avertissement écrit ». La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque.

En ce qui concerne l'alinéa 2, la Haute Corporation estime qu'il est superfétatoire dans la mesure où la procédure administrative non contentieuse est d'application générale. Si le législateur décidait de maintenir l'alinéa en question, il y aurait lieu de :

- préciser la notion de « société de chemin de fer associée (...) », qui n'est pas autrement déterminée. La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et de remplacer la notion de « société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service de transport de voyageurs concerné » par celle de « service ferroviaire de transport de voyageurs » telle que prévue par le règlement (CE) n°1371/2007 ;
- remplacer les termes inadéquats « et peut rendre un avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre » par ceux plus appropriés de « et de présenter ses observations ». Ici aussi, les membres de la Commission donnent suite à cette suggestion ;

L'alinéa 3 n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Le Conseil d'Etat s'oppose à l'introduction de la mesure prévue à l'alinéa 4, à savoir que les frais provoqués par la poursuite disciplinaire soient mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné. Il estime dans ce contexte qu'il n'y a pas lieu de parler de « frais de poursuite », terme impropre, mais de « frais de procédure ». En outre, afin de garder la cohérence du texte, le Conseil d'Etat exige que le terme « disciplinaire » soit remplacé par le terme « administrative ». La commission parlementaire décide de donner suite à ces remarques.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit :

### **Article 1<sup>er</sup>**

*La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes :*  
- l'avertissement écrit et  
- l'amende administrative.

*Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de*

~~voyageurs concerné tout service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre de présenter ses observations.~~

*Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.*

~~Les frais provoqués par la poursuite disciplinaire procédure administrative sont mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.~~

#### Articles 4 et 5 initiaux (nouvel article 2)

L'article 4 initial a trait aux avertissements administratifs pour les cas de fautes de moindre gravité. L'article 5 initial présente le tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes dont les montants varient entre 250 et 10.000 euros. En outre, il prend en compte les cas de récidive, de comportements punissables concomitants, ainsi que de circonstances atténuantes. Dans leur version initiale, ces deux articles se lisent comme suit :

#### **Art. 4 – L'avertissement administratif**

*La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations orales ou écrites.*

#### **Art. 5 – L'amende administrative**

*Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe 1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.*

*Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.*

*En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1er, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé.*

*En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.*

*Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.*

*Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.*

L'annexe, dont mention à l'article 5 initial, est libellée comme suit :

ANNEXE

**Liste des comportements punissables et des amendes administratives encourues**

	<i>Infraction</i>	<i>Règlement (CE) n° 1371/2007</i>	<i>Somme à percevoir</i>
1.	<i>Non-respect de l'obligation d'autoriser les voyageurs à emporter leur bicyclette dans le train sous certaines conditions</i>	<i>Article 5</i>	<i>500 euros</i>
2.	<i>Non-respect de l'obligation d'information aux voyageurs, préalable à l'interruption de services</i>	<i>Article 7</i>	<i>2.000 euros</i>
3.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir aux voyageurs</i> – <i>les informations préalables au voyage, mentionnées à l'annexe II, partie I du Règlement, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire</i> – <i>les informations pendant le voyage, mentionnées à l'annexe II, partie II du Règlement</i>	<i>Article 8</i>	<i>500 euros</i>
4.	<i>Non-respect des obligations relatives à la disponibilité des billets, des billets directs et des réservations</i>	<i>Article 9</i>	<i>500 euros</i>
5.1	<i>Non-respect des obligations relatives aux systèmes d'information des voyageurs et de réservation</i>	<i>Article 10, § 1, 2 et 4</i>	<i>2.000 euros</i>
5.2	<i>Non-respect de l'interdiction de divulguer des informations à caractère personnel sur des réservations</i>	<i>Article 10, § 5</i>	<i>500 euros</i>
6.1	<i>Non-respect des obligations en matière de responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs</i>	<i>Article 11</i>	<i>2.500 euros</i>
6.2	<i>Non-respect des obligations en matière de responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules</i>	<i>Article 11</i>	<i>1.250 euros</i>
7.	<i>Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'être assurées de manière adéquate ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir les responsabilités qui leur incombent</i>	<i>Article 12</i>	<i>10.000 euros</i>
8.	<i>Non-respect de l'obligation de versement d'avances à la personne physique ayant droit à une indemnisation si un voyageur est tué ou blessé</i>	<i>Article 13</i>	<i>2.500 euros</i>
9.	<i>Non-respect de l'obligation d'assister le voyageur réclamant une indemnisation à des tiers, en cas de préjudice corporel</i>	<i>Article 14</i>	<i>1.250 euros</i>
10.	<i>Non-respect des obligations relatives à la responsabilité en matière de retards, de correspondances manquées et d'annulations (régie par le titre IV, chapitre II de l'annexe I du Règlement)</i>	<i>Article 15</i>	<i>500 euros</i>
11.	<i>Non-respect de l'obligation de proposer le remboursement ou le réacheminement en cas de retard de plus de soixante minutes</i>	<i>Article 16</i>	<i>500 euros</i>
12.	<i>Non-respect de l'obligation d'indemniser les voyageurs lorsque le retard n'a pas donné lieu au remboursement du billet</i>	<i>Article 17</i>	<i>500 euros</i>
13.	<i>Non-respect de l'obligation d'assistance aux voyageurs en cas de retard de plus de soixante minutes</i>	<i>Article 18</i>	<i>500 euros</i>



14.1	<i>Non-respect de l'obligation d'assurer des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite</i>	<i>Article 19, § 1</i>	<i>5.000 euros</i>
14.2	<i>Non-respect de l'interdiction de traitement discriminatoire des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lors de la réservation ou de l'achat de billets</i>	<i>Article 19, § 2</i>	<i>1.250 euros</i>
15.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires et sur les conditions d'accès au matériel roulant</i>	<i>Article 20</i>	<i>500 euros</i>
16.1	<i>Non-respect de l'obligation d'assurer l'accès des gares, des quais, du matériel roulant et des autres équipements aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite</i>	<i>Article 21, § 1</i>	<i>5.000 euros</i>
16.2	<i>Non-respect de l'obligation de permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'accès au transport ferroviaire en l'absence de personnel d'accompagnement</i>	<i>Article 21, § 2</i>	<i>1.250 euros</i>
17.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir gratuitement aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, dans les gares dotées de personnel, l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train et pour en débarquer, et obligation de leur fournir des informations aisément accessibles dans les gares non dotées de personnel</i>	<i>Article 22</i>	<i>1.250 euros</i>
18.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir gratuitement aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite une assistance à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement</i>	<i>Article 23</i>	<i>1.250 euros</i>
19.	<i>Non-respect des obligations relatives aux conditions auxquelles est fournie l'assistance</i>	<i>Article 24</i>	<i>1.250 euros</i>
20.	<i>Non-respect de l'obligation d'indemnisation en cas de perte ou d'endommagement, total ou partiel, d'un équipement de mobilité ou d'un autre équipement spécifique utilisé par les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite</i>	<i>Article 25</i>	<i>1.250 euros</i>
21.	<i>Non-respect de l'obligation de prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs</i>	<i>Article 26</i>	<i>10.000 euros</i>
22.	<i>Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'établir un mécanisme de traitement des plaintes, de traiter les plaintes reçues dans certains délais et de publier un rapport annuel relatif aux plaintes reçues</i>	<i>Article 27</i>	<i>5.000 euros</i>
23.	<i>Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires de définir des normes de qualité du service, de mettre en œuvre un système de gestion de la qualité et d'évaluer leurs activités d'après les normes de qualité du service qu'elles ont définies</i>	<i>Article 28</i>	<i>5.000 euros</i>
24.	<i>Non-respect de l'obligation d'informer les voyageurs sur les droits que leur confère le Règlement</i>	<i>Article 29</i>	<i>5.000 euros</i>

Si le Conseil d'Etat peut concevoir un système dualiste d'avertissement et d'amende, il demande à ce que les dispositions de l'article 4 initial soient incorporées à l'article 5 initial. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition et de déplacer l'ancien article 4 vers l'ancien article 5.

Le Conseil d'Etat estime en outre que la formulation de l'article 4 initial est contraire au principe de la légalité des infractions et peut entraîner des sanctions arbitraires, car l'annexe au projet de loi prévoit pour chaque infraction donnée une amende déterminée et que le principe de l'avertissement n'est quant à lui pas repris dans ladite annexe. Le Conseil d'Etat demande donc à ce que l'avertissement se fasse uniquement sous forme écrite et non sous forme orale. La commission parlementaire décide de suivre cette remarque et d'adapter le texte de manière à ce que l'avertissement se fasse uniquement sous forme écrite.

Pour ce qui est de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 5 initial, le Conseil d'Etat note que les auteurs ont décrit le manquement punissable, tout en renvoyant parallèlement à l'article afférent du règlement (CE) n° 1371/2007. Cette façon de procéder ajoute une insécurité juridique quant à la détermination exacte des faits incriminés. Le Conseil d'Etat insiste donc sous peine d'opposition formelle à ce qu'il soit renoncé à l'annexe 1 du projet de loi et à ce qu'il soit fait une référence directe aux articles adéquats du règlement (CE) n° 1371/2007. Il demande donc à ce que l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 5 initial soit reformulé et scindé en deux alinéas libellés comme suit :

*Le non-respect des obligations définies aux articles (...) du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.*

*Le non-respect des obligations définies aux articles (...) du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.*

La Commission décide de biffer l'annexe 1 du projet de loi, étant donné que le Conseil d'Etat s'y oppose formellement, ce qui implique la suppression de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'ancien article 5, remplacé par deux nouveaux deux alinéas, tel que proposé par la Haute Corporation.

L'alinéa 2 de l'article sous rubrique devient superfluetoire sans l'ancien alinéa 1<sup>er</sup> et est également supprimé.

Quant à l'alinéa 3, le Conseil d'Etat note que le montant de l'amende à prononcer en cas de manquement réitéré est laissé à la discrétion de celui qui la prononce, et ce dans une fourchette dont le taux maximal de 10.000 euros est disproportionné par rapport à la première infraction. Cet alinéa est à supprimer, sous peine d'opposition formelle, alors qu'il n'est pas conforme à l'article 49, paragraphe 3 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, qui dispose que « l'intensité des peines ne doit pas être disproportionnée par rapport à l'infraction ». Le Conseil d'Etat se déclare toutefois d'accord à ce que le montant de l'amende soit porté au double en cas de récidive, à condition de fixer un délai endéans lequel la récidive a lieu. La Commission du Développement durable décide d'adapter l'alinéa 3 de manière à contourner l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Les alinéas 4 et 5 de l'article 5 initial sont supprimés à la demande du Conseil d'Etat qui s'y oppose formellement.

Quant à l'alinéa 6, le Conseil d'Etat demande à ce que le bout de phrase « et le délai de prescription (...) est expiré » soit supprimé, alors qu'il n'apporte aucune plus-value à la disposition en question. La commission parlementaire suit cette demande.

Au regard de ce qui précède, le nouvel article 2 se lira comme suit :

## **Article 2**

La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations ~~orales ou~~ écrites.

~~Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe 1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.~~

~~Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe (5), 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.~~

~~Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes (1<sup>er</sup>), (2) et (4), 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe (1<sup>er</sup>), 21 paragraphes (1<sup>er</sup>) et (2), 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.~~

~~Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.~~

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative **qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé dont le montant est porté au double.**

~~En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.~~

~~Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.~~

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.

### Article 6 initial (nouvel article 3)

Cet article fixe les modalités de recouvrement des amendes administratives. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

#### **Art. 6 – Le recouvrement des amendes administratives**

Les amendes administratives sont perçues par les soins de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Le Conseil d'Etat demande la suppression, à l'alinéa 1<sup>er</sup>, des termes « les soins de » qui sont superfétatoires. A l'alinéa 2, il demande la reformulation de la première phrase, car les

principes du droit administratif s'opposent à ce qu'il soit précisé qu'une décision a « acquis force exécutoire ». Il propose donc de prévoir que « Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision ». La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que le nouvel article 3 se lira comme suit :

### **Article 3**

*Les amendes administratives sont perçues par ~~les soins de~~ l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.*

*~~Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire~~ Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.*

### **Article 7 initial (nouvel article 4)**

L'article sous rubrique prévoit la possibilité d'un recours en réformation, afin de permettre au juge administratif, au-delà du contrôle qu'il opère dans le cadre du recours en annulation, d'examiner l'opportunité de la décision attaquée et d'y substituer sa propre décision. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

### **Art. 7 – Les voies de recours**

*Un recours en réformation peut être ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte du présent projet de loi.*

De l'avis du Conseil d'Etat, il convient de remplacer les termes « du présent avant-projet de loi » par ceux de « de la présente loi ». Il faut encore écrire qu' « un recours en réformation est ouvert », au lieu d'écrire « peut être ouvert », alors que ce mode de recours ne saurait avoir un caractère facultatif. La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que le nouvel article 4 se lira comme suit :

### **Article 4**

*Un recours en réformation ~~peut être~~ est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte ~~du présent projet de loi~~ de la présente loi.*

\*

Une lettre d'amendements sera envoyée au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

## **4. Echange de vues concernant l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg : Projet EuroCapRail (demande du groupe *déi gréng*)**

Suite à la demande du groupe *déi gréng*, il est procédé à un échange de vues relatif à l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg. De cet échange de vues, il y a lieu de retenir les points suivants :

- Pour ce qui est du volet financier, il est fait état de la décision de la Commission européenne de diminuer la subvention de l'UE au projet de la ligne EuroCapRail sur le territoire luxembourgeois, en raison du retard enregistré dans les travaux. En effet, le Luxembourg a vu la contribution financière de l'UE se réduire de près de 23,5 millions d'euros sur les 27 prévus à l'origine, la Commission européenne ayant appliqué de manière stricte le principe « *use it or lose it* ».

Pour rappel, le projet EuroCapRail comporte, sur le territoire luxembourgeois, l'amélioration de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen ainsi que la réalisation d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg. Il est prévu de renouveler les postes directeurs situés sur la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen et de réelectrifier ladite ligne. La gare de Bettembourg sera quant à elle préparée pour la venue de la nouvelle ligne envisagée, ce qui comporte le renouvellement et la modernisation des installations de signalisation, le remplacement des postes directeurs existants ainsi que la suppression d'un passage à niveau situé à l'intersection de la ligne existante et de la nouvelle ligne projetée.

Afin de pouvoir profiter de l'intégralité du subsidiaire communautaire, ces projets devaient être réalisés avant la fin 2013. Or, Monsieur le Ministre fait valoir que la planification initiale, datant de 2007, ne s'est pas avérée réaliste et le Luxembourg a donc notifié le retard dans la réalisation des travaux. Les projets luxembourgeois développés dans le cadre d'EuroCap-Rail se sont ainsi vu accorder un délai supplémentaire conditionnel de deux ans afin d'assurer l'achèvement des projets moyennant une réduction du cofinancement de l'UE ;

- Plusieurs orateurs pointent du doigt la durée trop élevée du trajet ferroviaire entre Luxembourg et Bruxelles, durée encore exacerbée par d'incessants retards. Ils sont d'avis que les usagers ne sont de ce fait pas enclins à utiliser le train et s'en détournent très logiquement au profit de leur voiture.

Monsieur le Ministre nuance cette critique car, même si le trajet en voiture est effectivement plus rapide jusqu'aux portes de Bruxelles, il est quasiment inévitable de se retrouver ensuite dans un embouteillage sur le ring. Ainsi, le temps de parcours pour arriver au centre de Bruxelles en voiture s'en trouve donc largement augmenté. Cependant, Monsieur le Ministre reconnaît les retards fréquents dont ont à souffrir les usagers du train ; il explique que ceux-ci sont en grande partie dus aux travaux en cours afin d'améliorer et de moderniser le réseau ferroviaire belge. Il donne par ailleurs à considérer que, lorsque ces travaux seront achevés, le temps de parcours entre les deux capitales s'en trouvera passablement réduit.

Dans ce contexte, un des intervenants est d'avis qu'une mauvaise décision a été prise dans les années '90, lorsqu'il a été décidé de moderniser la ligne entre Luxembourg et Bruxelles plutôt que d'en construire une nouvelle.

En outre, il faut savoir que seul un très petit pourcentage d'usagers effectue le trajet intégral entre Luxembourg et Bruxelles ; il n'existe donc pas la masse critique qui permettrait à une société ferroviaire, publique ou privée, de parcourir la distance entre les deux villes sans procéder à de nombreux arrêts, afin de s'assurer un flux adéquat de passagers et une certaine rentabilité. Il faut en outre garder à l'esprit qu'une partie des activités de la SNCB relèvent de sa mission de service public et impliquent donc les arrêts nécessaires afin de transporter les voyageurs belges d'un point à un autre du pays ;

- Un problème évident de manque de collaboration et de coordination avec les autorités belges est mis en exergue par plusieurs intervenants. Les difficultés sont notamment dues au fait qu'il existe deux interlocuteurs différents : l'opérateur, à savoir la SNCB, et la société en charge de la gestion et de l'exploitation du réseau ferroviaire, à savoir Infrabel. Cette dichotomie est encore exacerbée par le fait que les deux entités ne sont pas sous la tutelle d'un seul et même ministre.

D'une manière générale, dans le contexte des discussions relatives à EuroCapRail, il existe une quantité d'interlocuteurs, qui ont chacun des intérêts divergents. Il s'avère bien souvent compliqué de coordonner ces intérêts divergents, étant donné les intérêts économiques très importants qui sont en jeu. Il serait très judicieux d'instituer un groupement d'intérêt commun.

Dans le même ordre d'idées, les membres de la Commission du Développement durable sont informés du fait qu'il existe plusieurs groupes de coordination mis en place dans le cadre du programme de réseau de transport transeuropéen (RTE-T). Au niveau du transport ferroviaire, des coordinateurs sont nommés pour chacun des différents corridors européens prioritaires ; ces coordinateurs ont une mission de coordination se limitant à un corridor bien précis, et non pas une mission de coordination générale à l'échelle européenne. Le Luxembourg, qui est concerné par un seul corridor, le « Corridor C » entre Anvers et Bâle, participe aux réunions de ce seul groupe de coordination. Il est également porté à la connaissance des membres de la Commission qu'un coordinateur européen pour le fret a été désigné sur base du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, en l'occurrence Monsieur Karel Vinck. Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre dit ne pas être au courant de l'existence d'autres groupes de coordination mis en place au niveau européen, mais se déclare favorable à toute initiative allant dans ce sens.

Luxembourg, le 13 juin 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## **ANNEXE 1**

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES

ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

# **RENOVATION DE L'ATHÉNÉE DE LUXEMBOURG**

Présentation projet de loi

6 juin 2012







## SITUATION ACTUELLE

- Le nouvel Athénée, construit en 1964, fut conçu pour 800 élèves et comportait 40 salles de classe et 16 salles spéciales.
- Evolution au fil du temps
  - élèves 800 -> 1500
  - enseignants 80 -> 200
  - salles de classe 40 -> 58
  - salles spéciales 16 -> 24
  - structure annexe dans cour
  - aménagement de salles de classe dans préaux couverts
- La rénovation est devenue nécessaire pour des raisons de vétusté, de déperditions énergétiques importantes, de non conformités aux réglementations en vigueur





# CONTRAINTES

- valeur historique et culturelle du bâtiment
- optimisation du volume en gardant la géométrie existante
- Intégration de la technique dans un bâtiment existant
- organisation du chantier en cohabitation avec le Campus Geesseknaeppchen
- organisation du chantier en gardant l'intérieur de la salle des fêtes
- planning des travaux





# PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Capacité du lycée après rénovation: 1350 – 1450 élèves

## Structure d'enseignement

- 60 salles de classe
  - 17 salles grandes (30 personnes)
  - 37 salles moyennes (27 personnes)
  - 5 salles petites (18 personnes)
  - 1 salle polyvalente (36 personnes)
  
- 29 salles spéciales

## Structure d'administration

- Direction et administration
- Locaux pour enseignants



# PROGRAMME DE CONSTRUCTION

## Structure d'accueil

- Préau couvert
- Salle des fêtes
- Cafétéria
- Bibliothèque, médiathèque
- Loge, vestiaires, infirmerie

## Locaux spéciaux

- Locaux techniques, archives, local vélo, local poubelles

## Aménagements extérieurs

- Parvis, cour de récréation, point de vente restauration
- Aire de stationnement pour 18 voitures



# SITE D'IMPLANTATION

- Implantation en périphérie ouest de la ville de Luxembourg
- Aujourd'hui le campus scolaire est enveloppé d'un tissu urbanistique dense
- Campus scolaire Geesseknaeppchen :
  - Ecole de Commerce et de Gestion
  - Lycée Michel Rodange
  - Lycée Aline Mayrisch
  - International School of Luxembourg
  - Conservatoire de musique
- Infrastructures communes :
  - Centrale de cogénération
  - Quais de bus
  - Piscine
  - Forum





## Vue aérienne

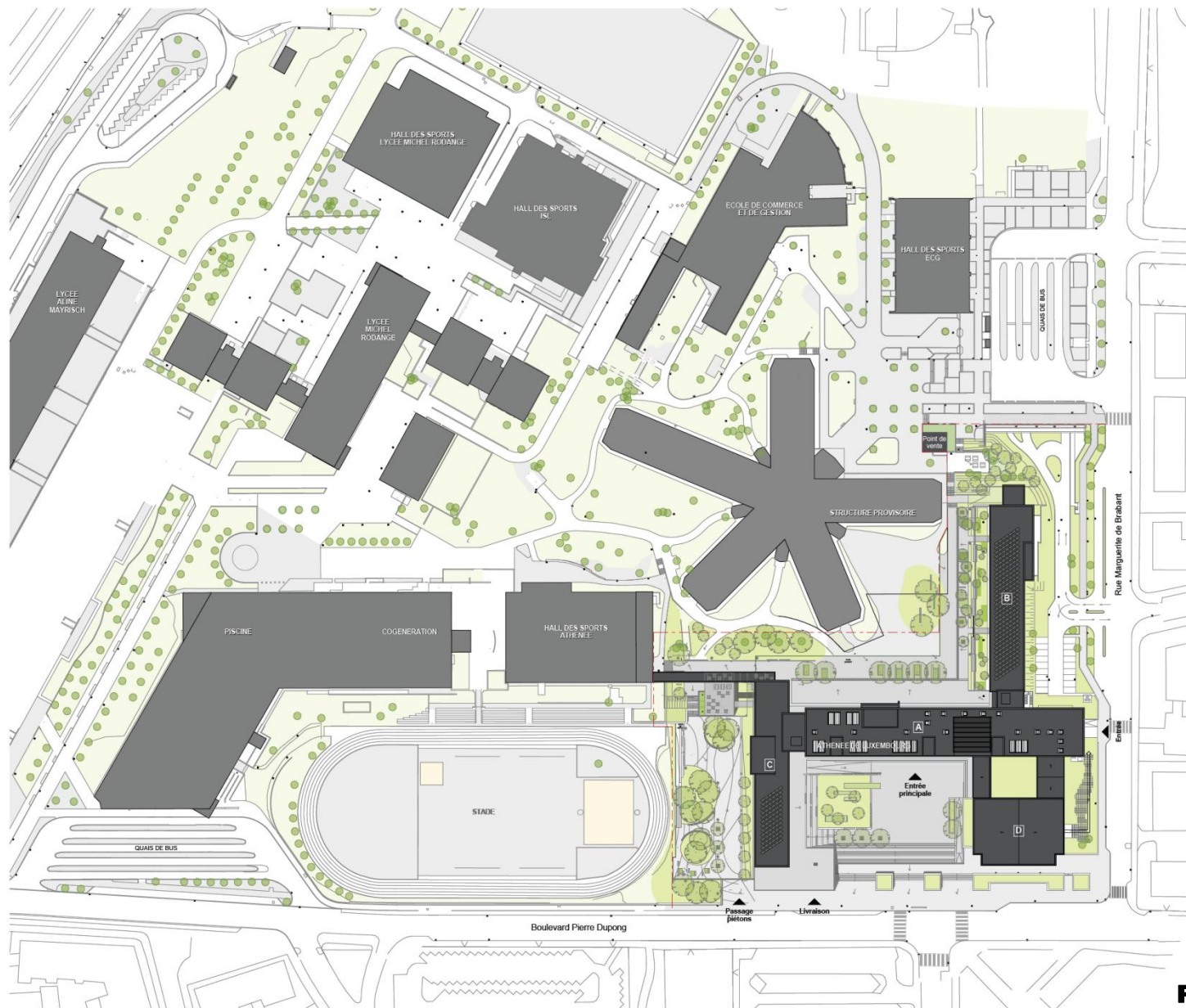




# Athénée de Luxembourg

- A - Bâtiment central
- B - Aile Nord
- C - Aile Sud
- D - Salle des fêtes

--- Délimitation Projet



## Plan de masse



# CONCEPTION ARCHITECTURALE

## Travaux préparatoires

- mesures d'assainissement
- démantèlement jusqu'à la structure portante
- conservation et protection d'éléments caractéristiques (mosaïque, revêtement de sol dans préau couvert)



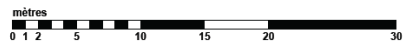
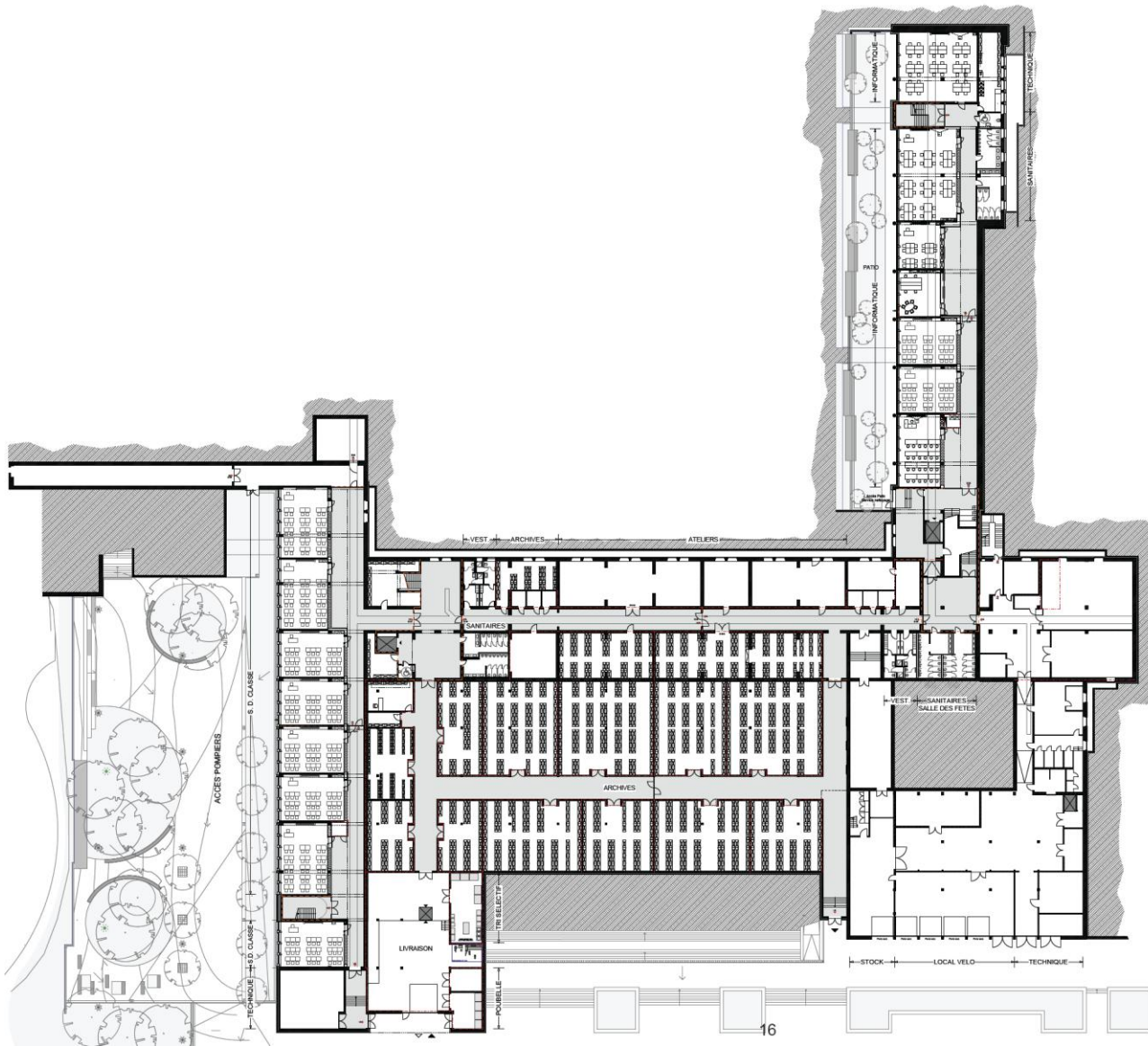
# CONCEPTION ARCHITECTURALE

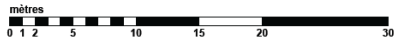
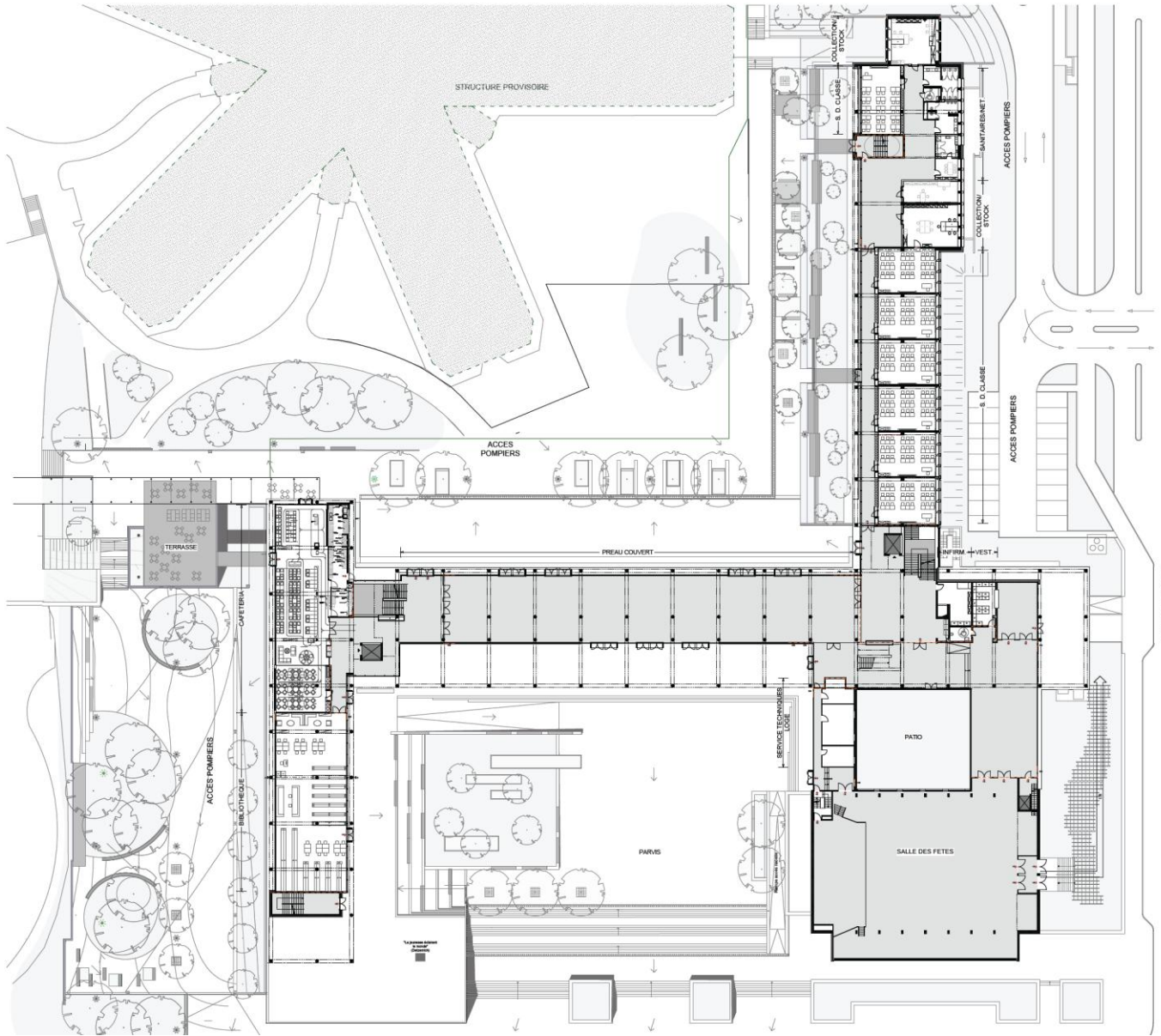
## Architecture et transposition du programme

La conception d'ensemble vise à optimiser le volume du bâtiment.

- Aile sud :
  - création d'un rez-de-jardin
  - nouvel agencement des salles de classe au détriment des couloirs
- Aile nord :
  - création d'une cour anglaise spatieuse
  - réaménagement des dépôts au profit d'activités scolaires
  - nouvel agencement des salles de classe au détriment des couloirs
- Bâtiment central : garantir l'accès pour personnes à mobilité réduite à tous les niveaux :
  - aménagement de deux ascenseurs
  - suppression du décrochement de la dalle du 3<sup>e</sup> étage

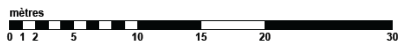
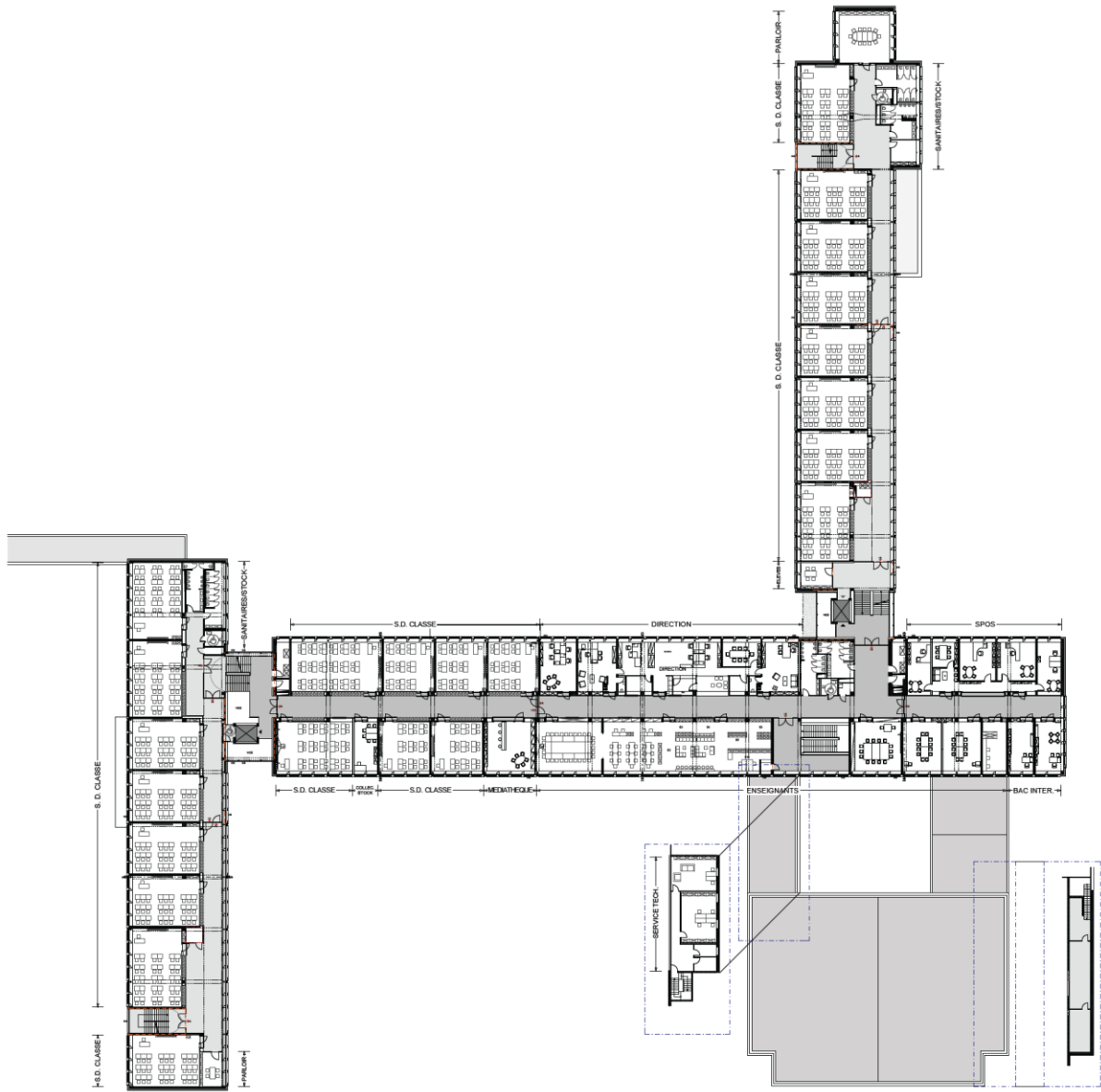






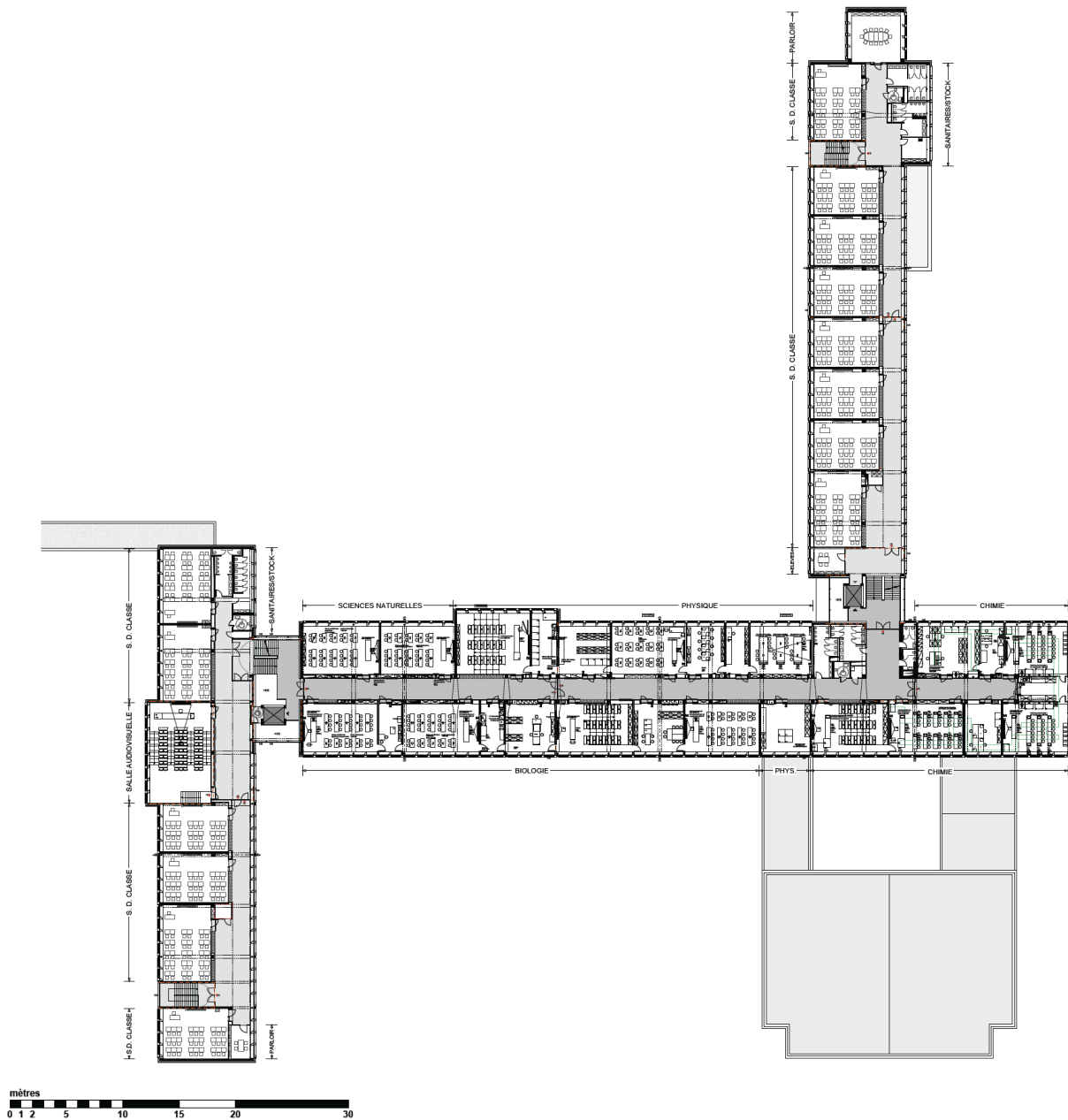
**Rez-de-chaussée**





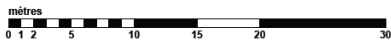
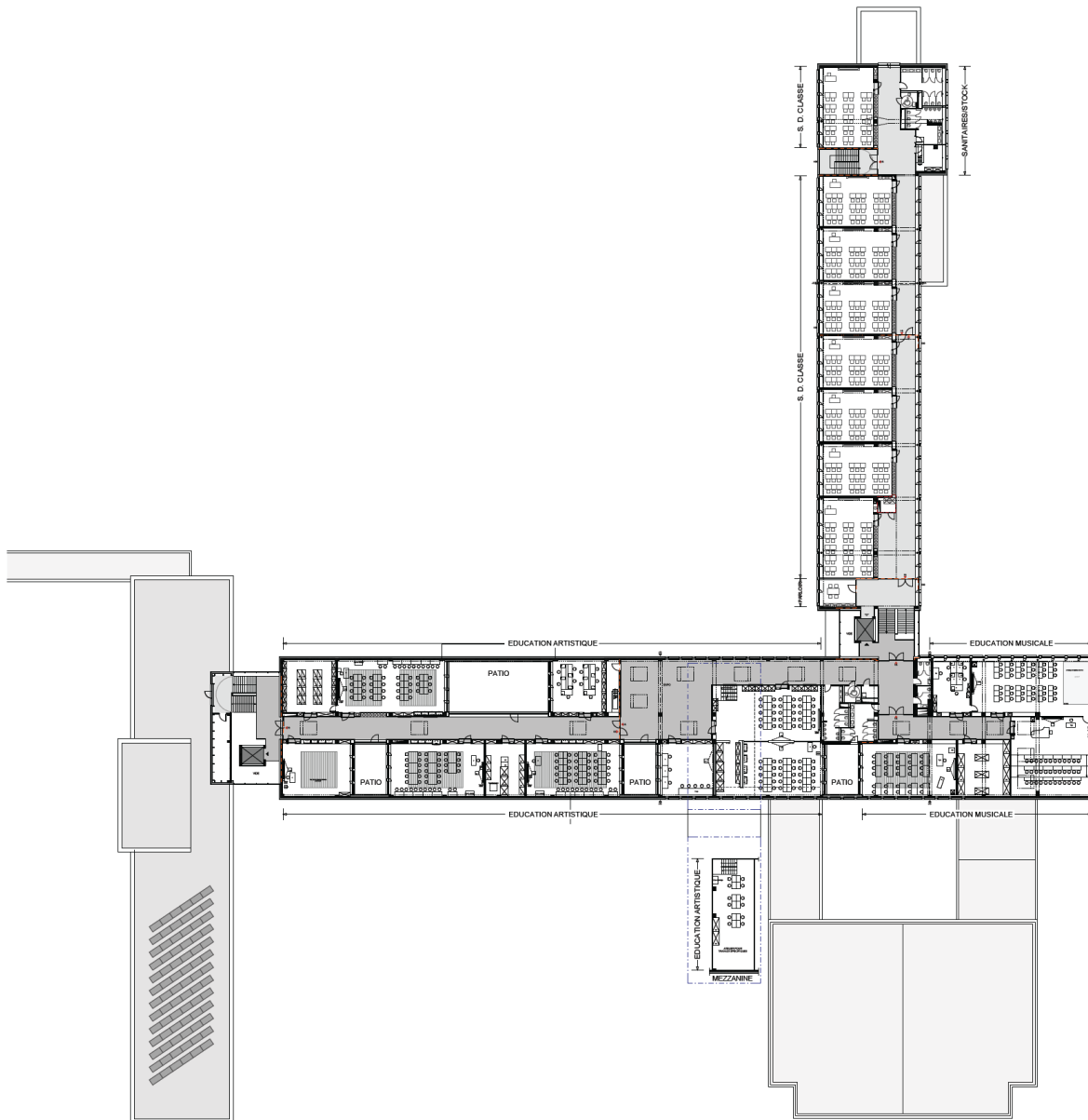
## 1<sup>o</sup> Etage





## 2<sup>e</sup> Etage

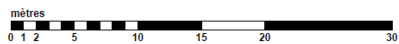
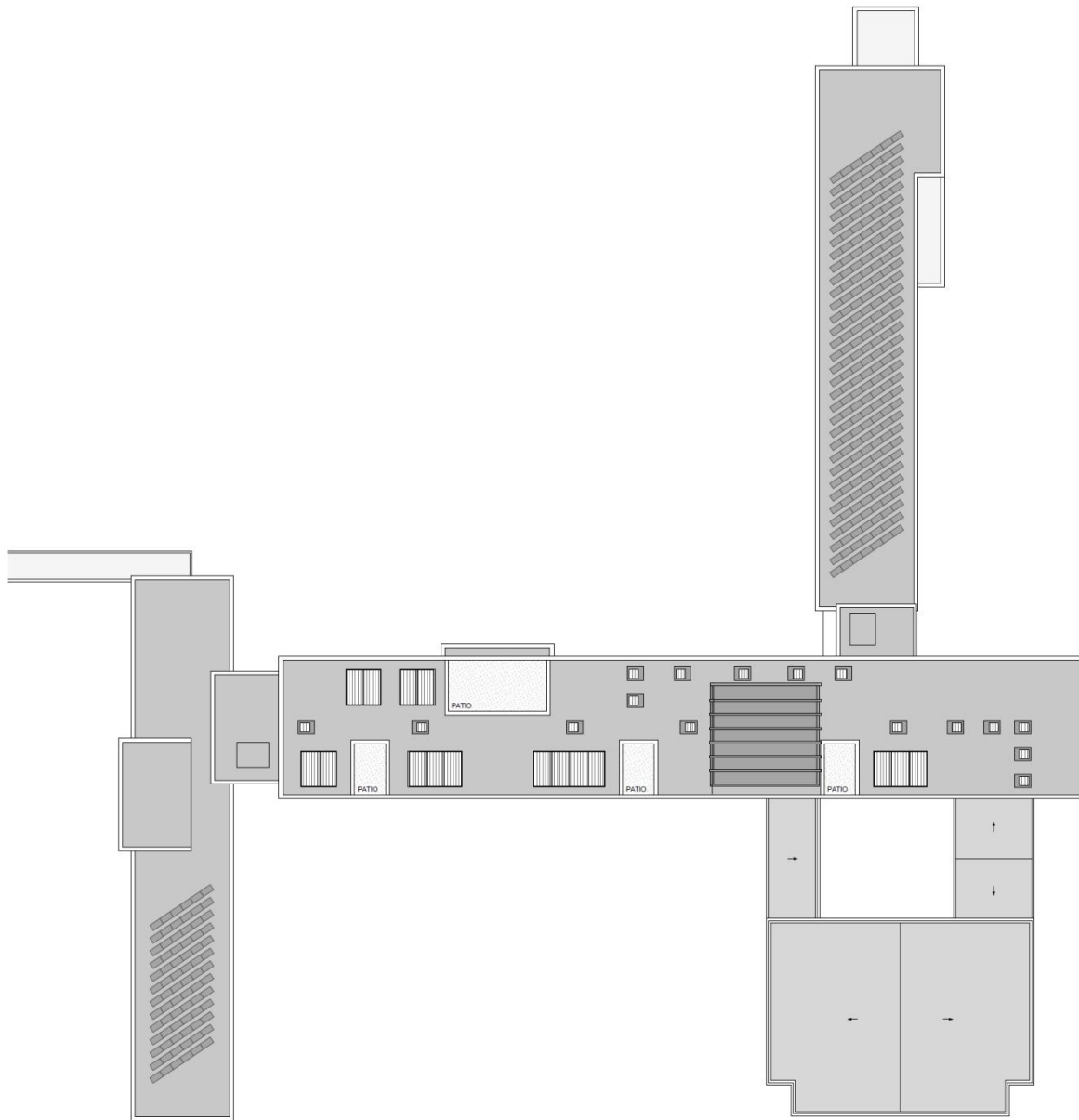




### 3<sup>e</sup> Etage



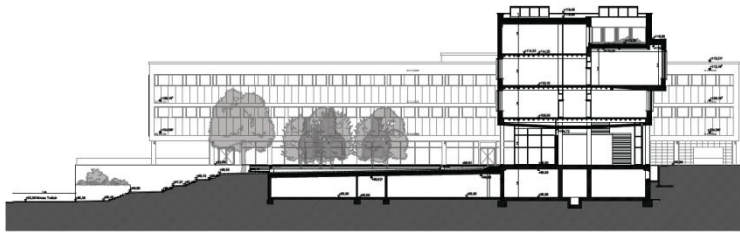




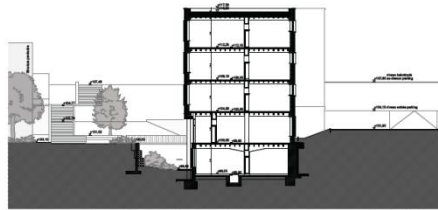
# CONCEPTION ENERGETIQUE

- Infrastructure scolaire :
  - à consommation énergétique minimale
  - confort maximal aux utilisateurs
- Concept basé sur :
  - très bonne isolation thermique de l'enveloppe extérieure
  - activation de l'inertie thermique des dalles pour la régulation de la température intérieure
  - ventilation naturelle grâce aux ouvrants de fenêtres motorisés
  - réduction des installations techniques au strict nécessaire
  - éclairage naturel par le biais de grandes surfaces vitrées
  - protection solaire par stores extérieurs
  - installation photovoltaïque sur toiture
- Raccordement à la centrale de cogénération

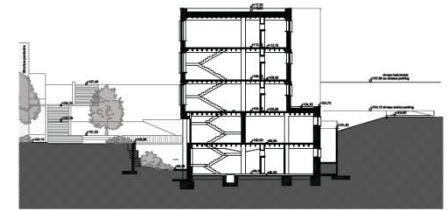




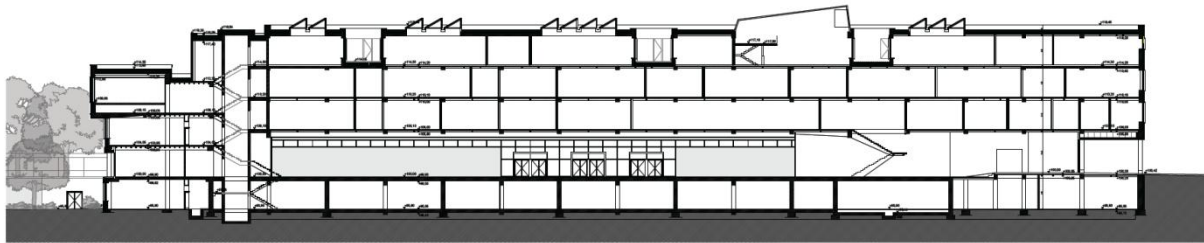
COUPE C-C



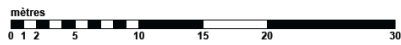
COUPE D-D



COUPE E-E

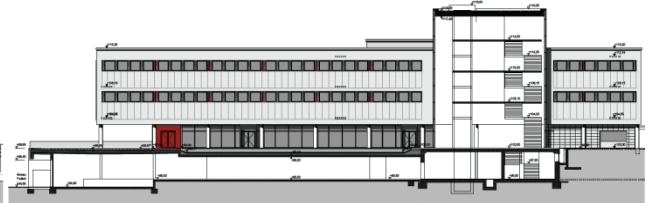


COUPE A-A





FACADE PRINCIPALE - EST



AILE SUD - FACADE NORD



FACADE NORD

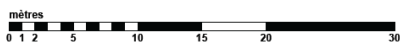




FACADE OUEST



FACADE SUD



## 7. CHIFFRES CLES

### Structure d'enseignement

Capacité	1350 – 1450 élèves
Total des salles de classe	60
- salles grandes	17
- salles moyennes	37
- salles petites	5
- salle polyvalente	1
Total des salles spéciales	29

### Surface et volumes

Surface brute	26'970 m <sup>2</sup>
Volume brut	123'832 m <sup>3</sup>



# DEVIS ESTIMATIF

Indice 696,95 - 1<sup>er</sup> avril 2011

Gros œuvre fermé	EUR	17'100'000.-
Installations techniques (y inclus énergies renouvelables)	EUR	8'400'000.-
Parachèvement	EUR	20'300'000.-
<b>Coût de la construction</b>	<b>EUR</b>	<b>45'800'000.-</b>
Travaux préparatoires (démantèlement, désamiantage, déménagements..)	EUR	4'600'000.-
Mobilier et équipements spéciaux	EUR	4'300'000.-
Aménagements extérieurs – réseaux	EUR	3'300'000.-
Aménagements extérieurs – revêtements, plantations	EUR	2'200'000.-
Décor artistique (~1,5% du coût de construction)	EUR	700'000.-
Frais (~3 %)	EUR	1'800'000.-
Réserve (~10%)	EUR	5'600'000.-
<b>Coût complémentaire</b>	<b>EUR</b>	<b>22'500'000.-</b>
Coût total des travaux	EUR	68'300'000.-
TVA 15%	EUR	10'245'000.-
Coût total des honoraires (15%)	EUR	9'030'000.-
TVA 15%	EUR	1'354'500.-
Total général	EUR	88'929'500.-
<b>Total général arrondi TTC</b>	<b>EUR</b>	<b><u>89'000'000.-</u></b>







## ANNEXE 2

### Projet de loi N° 6368

#### Amendements

#### suite à l'avis du Conseil d'Etat du 8 mai 2012

### I.

#### **Amendements au projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires**

Les propositions d'amendements à apporter au texte initial qui tiennent compte de l'ensemble des observations du Conseil d'Etat, et notamment de ses cinq oppositions formelles, se présentent comme suit :

#### **1. Suppression de l'article 1<sup>er</sup>**

Conformément au souhait du Conseil d'Etat, l'article 1<sup>er</sup> est entièrement supprimé comme n'ayant pas de raison d'être. Il se limite à énoncer l'objet de la loi.

La suppression de l'article 1<sup>er</sup> rend nécessaire la renumérotation de l'ensemble des articles succédants.

#### **2. Suppression de l'article 2**

Etant donné que le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce qu'il soit fait référence à un règlement grand-ducal dans un texte de loi, l'article 2 est entièrement supprimé.

La suppression de l'article 2 rend nécessaire la renumérotation de l'ensemble des articles succédants.

#### **3. Amendement de l'ancien article 3 (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

##### **3.1. Texte proposé**

#### **« Article 31<sup>er</sup>**

#### ~~*Les sanctions administratives*~~

La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes :

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, ~~toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageur concerné~~ tout service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et ~~peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre~~ de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la ~~poursuite~~ procédure disciplinaire administrative sont mis à charge de la ~~société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs~~ du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

### **3.2. Commentaire**

Suite à la demande du Conseil d'Etat, au paragraphe 1<sup>er</sup> le terme « avertissement » est remplacé par celui d' « avertissement écrit ».

A l'alinéa 2, la notion de « société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service de transport de voyageur concerné » est remplacée par celle de « service ferroviaire de transport de voyageurs » telle que prévue par le règlement (CE) n°1371/2007.

D'autant plus, les termes impropres « et peut rendre un avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre » sont remplacés, à la demande du Conseil d'Etat, par ceux plus appropriés de « et de présenter ses observations ».

A l'alinéa 4 le terme « poursuite disciplinaire » est remplacé par celui de « procédure administrative ». La notion de « société de chemin de fer associée » a été adaptée.

## **4. Modification et déplacement de l'ancien article 4 vers l'ancien article 5**

Selon les souhaits de la Haute Corporation, le texte a été adapté de manière à ce que l'avertissement se fasse uniquement sous forme écrite. D'autant plus, l'article 4 est incorporé dans l'article 5 (nouvel article 2).

## **5. Amendement de l'ancien article 5 (nouvel article 2)**

### **5.1. Texte proposé**

#### **« Article 5~~2~~**

##### *~~L'avertissement administratif~~*

La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations ~~orales~~ ou écrites.

##### *~~L'amende administrative~~*

~~Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.~~

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe 5, 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes 1<sup>er</sup>, 2 et 4, 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe 1<sup>er</sup>, 21 paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros.

~~Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.~~

~~En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé dont le montant est porté au double.~~

~~En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.~~

~~Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.~~

~~Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.»~~

## **5.2. Commentaire**

Il est renoncé à l'annexe 1 du projet de loi, étant donné que le Conseil d'Etat s'y oppose formellement, ce qui implique la suppression de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'ancien article 5, remplacé par un nouveau libellé de deux alinéas proposé par la Haute Corporation.

L'alinéa 2 est également supprimé comme étant superfétatoire sans l'ancien alinéa 1<sup>er</sup>.

Concernant l'alinéa 3, il a été adapté de manière à contourner l'opposition formelle du Conseil d'Etat. Le texte est adapté selon les souhaits du Conseil d'Etat qui se déclare

d'accord à ce que le montant de l'amende soit porté au double en cas de récidive, à condition de fixer un délai endéans lequel la récidive a lieu.

Les alinéas 4 et 5 relatifs aux comportements punissables concomitants, respectivement aux circonstances atténuantes, sont supprimés à la demande du Conseil d'Etat qui s'y oppose formellement.

A l'alinéa 6, le bout de phrase « et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré » est supprimé aussi.

## **6. Modification de l'ancien article 6 (nouvel article 3)**

### **6.1. Texte proposé**

#### **« Article 63**

##### *~~Le recouvrement des amendes administratives~~*

Les amendes administratives sont perçues par ~~les soins de~~ l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

~~Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire.~~ Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal. »

### **6.2. Commentaire**

A l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « les soins de » sont supprimés.

La première phrase de l'alinéa 2 est reformulée selon la proposition du Conseil d'Etat comme étant contraire aux principes du droit administratif.

## **7. Modification de l'ancien article 7 (nouvel article 4)**

### **7.1. Texte proposé**

#### **« Article 74**

##### *~~Les voies de recours~~*

Un recours en réformation ~~peut être~~ est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte ~~du présent projet de loi~~ de la présente loi.

(...) »

### **7.2. Commentaire**

Il a été tenu compte de l'ensemble des propositions de modification du Conseil d'Etat.

#### **8. Suppression de l'ensemble des intitulés des articles**

Suite à la suppression d'un grand nombre d'articles, il est devenu superfétatoire de garder les intitulés des articles restants.

## II.

### Texte coordonné

Projet de loi  
déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

#### Article 1<sup>er</sup>

La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes :

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, tout service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendu par la Communauté des Transports et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

#### Article 2

La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe 5, 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes 1<sup>er</sup>, 2 et 4, 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe 1<sup>er</sup>, 21 paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

#### Article 3

Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

#### Article 4

Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte de la présente loi.

Mandons et ordonnons que le présent projet de loi soit inséré au Mémorial pour être exécuté et observé par tous ceux que la chose concerne.