



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 03 décembre 2015

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 29 octobre 2015 et des 10 et 12 novembre 2015
2. 6715 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
3. Suivi des projets du Fonds Belval: Suite de la présentation et échange de vues
4. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher (remplaçant M. Ali Kaes), M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Gilles Roth (remplaçant M. Marco Schank), M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, Mme Daniela Di Santo, du Fonds Belval

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Henri Kox

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

- 1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 29 octobre 2015 et des 10 et 12 novembre 2015**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

## **2. 6715 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 1<sup>er</sup> décembre 2015, en se basant sur les documents de travail repris en annexe du présent procès-verbal.

Les propositions du Conseil d'Etat sont intégralement suivies.

Les membres de la Commission chargent Madame la Présidente-Rapportrice de rédiger son projet de rapport dans les meilleurs délais.

## **3. Suivi des projets du Fonds Belval: Suite de la présentation et échange de vues**

La présentation du document annexé au présent procès-verbal, qui a été entamée au cours de la réunion du 12 novembre dernier, est poursuivie à partir de la page 24. En marge de cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

Le parking Nord (présentation page 25 du document annexé) se situera en sous-structure de la Maison de l'Environnement I, de la Maison de l'Environnement II et de la Maison de la Vie. De ce fait, il est logiquement prévu que le début des études se déroule parallèlement au début des études relatives auxdits bâtiments.

La Maison de l'Environnement I, la Maison de l'Environnement II et la Maison de la Vie (présentation pages 26 à 28 du document annexé) sont des projets de bâtiments qui comporteront des surfaces de laboratoires et de bureaux. Si ces trois bâtiments posséderont chacun leur identité architecturale, une certaine unité et une cohérence du point de vue de la taille des constructions et des matériaux utilisés ont cependant été prévues.

Le concept de base prévalant à la conception des trois bâtiments est celui de la flexibilité des structures, flexibilité qui garantira leur utilisation multifonctionnelle. En effet, les bâtiments seront équipés de gaines techniques comprenant tous les fluides et réseaux techniques nécessaires, qui sont implantés de façon centrale à espaces réguliers et qui garantissent ainsi cette flexibilité.

Toutes les surfaces seront librement aménageables, ainsi que le représentent les pages 29 à 42 du document annexé qui illustrent plusieurs exemples des différentes configurations envisageables. Cet aménagement donnera toute la flexibilité nécessaire pour s'adapter aux demandes les plus spécifiques, et ce qu'elle que soit l'utilisation future des différentes surfaces.

Un second concept qui sera mis en avant dans la conception des bâtiments est celui de la mixité des fonctions et de la perméabilité urbaine. Concrètement, cela signifie que le rez-de-chaussée des bâtiments recevront également des fonctions accessibles au public afin d'assurer l'animation de la vie du quartier (restaurants, commerces, services,...). Dans ce

contexte et suite à une question afférente, il est précisé que des crèches ou des foyers de jour pourraient également y être installés.

Il est par ailleurs signalé que le concept retenu au niveau de la classe énergétique des bâtiments sera très ambitieux, ceci notamment grâce à la collaboration possible des centres de recherche avoisinants. Les critères d'une « construction durable » seront systématiquement pris en compte dans la planification des bâtiments.

Le programme de construction du Centre Sportif (présentation page 46 du document annexé) est en cours de réévaluation auprès du Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, du Ministère de l'Education nationale et du Ministère des Sports. Dès que cette réévaluation sera achevée, le Fonds Belval se chargera d'analyser la situation à la lumière des décisions nouvellement prises. Il est éventuellement envisageable que la construction de l'infrastructure soit réalisée en une seule étape au lieu de deux, comme initialement prévu.

De l'avis de plusieurs intervenants, la construction du Centre Sportif revêt une priorité absolue, notamment parce qu'il n'existe actuellement pas de solution provisoire et que la population est contrainte d'utiliser les rares infrastructures sportives disponibles dans la région.

Quant à la mise à disposition des futures infrastructures aux communes environnantes et aux lycées de la région, celle-ci va de soi. Pour ce qui est de la participation financière des différents utilisateurs, plusieurs possibilités existent et devront, en temps utile, être discutées.

Le programme de construction des Archives nationales (présentation page 48 du document annexé) a été actualisé et une étude préliminaire succincte a été réalisée sur base de cette réactualisation. Il n'existe à ce stade aucune information précise, ni quant à la planification concrète de la construction, ni quant à la mise à disposition du budget nécessaire. Il apparaît cependant que des synergies ont été recherchées avec d'autres infrastructures disponibles sur le site (ex : grande salle de réunion). Cette recherche de synergies a conduit à une réduction du budget qui avait été initialement prévu par un premier projet, depuis lors abandonné.

Le terrain sur lequel pourrait être construit le bâtiment des Archives nationales ne sera pas entièrement utilisé, ce qui permettra – en cas de besoins futurs accrus en surface de stockage – l'agrandissement du bâtiment initial.

Suite à une question afférente, il est précisé que, d'un point de vue juridique, il reste à clarifier si un nouveau concours d'architecte ou une autre procédure publique devront être organisés ou si le lauréat du concours de 2003 sera approché afin que son projet initial soit adapté aux nouvelles décisions.

Le Fonds Belval poursuit des discussions avec le Ministère du Logement, afin de réfléchir à la construction de nouvelles unités de logement sur le site, tout en favorisant la mixité sociale et en ne se limitant pas aux seuls logements pour étudiants. A ce jour, aucun programme concret n'a cependant encore été établi.

Suite à une question relative à l'éventuelle destruction des conduites de gaz et de vents des anciens hauts-fourneaux A et B, il est signalé que deux options ont été analysées. La première option prévoyait la conservation des deux réseaux de tuyères ainsi que des torchères de la Terrasse de Hauts-Fourneaux. La seconde option prévoyait la conservation des torchères du réseau des hauts-fourneaux A et B, le coude de dilatation du réseau gaz au sud de la halle des coulées du haut-fourneau A ainsi qu'une travée de chaque côté. Les

tuyères entre ces deux éléments seraient démontées et leurs structures de support seraient conservées. Un faisceau lumineux à travers les arceaux des structures devrait servir de témoin pour les anciennes tuyères. A ce jour, aucune décision définitive n'est prise concernant le futur des conduites de gaz des anciens hauts-fourneaux.

#### **4.**            **Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 10 décembre 2015 à 09h00.

Luxembourg, le 9 décembre 2015

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché

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

**Art. 1er.** À l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les modifications suivantes sont apportées :

1. Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant:

« Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire. La mise en œuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand-ducal. Un règlement grand-ducal arrête en outre les normes applicables aux agents chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que les critères du système d'assurance-qualité dont la SNCA est tenue de disposer en vue d'assurer et de maintenir la qualité de travail des agents concernés.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup>, les employés de l'Etat en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la SNCA des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire. Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire ou de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. Avant d'exercer leurs fonctions, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des permis de conduire, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour la SNCA, agissant comme sous-traitant du ministre dans l'accomplissement de ses missions légales prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup>.»

2. Les paragraphes 5 et 6 sont supprimés.

**Art. 2.** L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le libellé suivant :

« Art.4.(1) Les types de véhicules à moteur et les types de remorques qui sont destinées à y être attelées doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg des véhicules routiers qui y correspondent, répondre aux exigences des directives de l'Union européenne en matière de réception automobile et faire l'objet d'une réception conforme aux exigences de ces directives, dénommée réception par type européenne ou homologation européenne, et donnant lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Mémorial et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Mémorial.

A défaut de réception par type européenne, ces types de véhicules doivent faire l'objet d'une réception par type nationale, qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné et présenté à l'immatriculation au Luxembourg, à moins que le véhicule routier à immatriculer fasse l'objet d'une réception nationale individuelle dont question au paragraphe 3.

(2) Tout véhicule à moteur ainsi que toute remorque qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg ou qui appartient à ou est détenu par une personne morale qui a son siège social au Luxembourg ne peut y être mis en circulation sur la voie publique qu'à condition d'y être immatriculé. Les véhicules routiers qui appartiennent ou qui sont détenus par une personne physique n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale n'y ayant pas son siège social ne peuvent être immatriculés que dans les limites déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de remise en circulation au Luxembourg d'un véhicule qui y a été immatriculé et qui a changé de propriétaire, ce véhicule doit faire l'objet d'une transcription.

Les conditions sous lesquelles les véhicules routiers sont soumis à l'immatriculation sont arrêtées par un règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités de cette immatriculation ainsi que les critères de délivrance du certificat d'immatriculation requis en vue de la mise en circulation de ces véhicules sur la voie publique. Il peut en outre prévoir les conditions suivant lesquelles le ministre peut exempter certaines catégories de véhicules de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles le ministre peut autoriser le report temporaire de l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre peut autoriser la mise en circulation d'un véhicule routier sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Les certificats d'immatriculation ainsi que les autorisations aux fins de l'apposition sur des véhicules routiers de signes distinctifs particuliers ou de plaques spéciales sont délivrés par le ministre. Ces documents sont remplacés pour les véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif par une fiche caractéristique dont un règlement grand-ducal détermine les inscriptions, et qui est délivrée par le Chef de l'Etat-major.

A condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé:

1. par le propriétaire ou détenteur du véhicule ainsi que par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été attribué au véhicule en vue de son immatriculation:
  - a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;
  - b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4*bis*;
  - c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;
2. par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à ce garage ou cet atelier:
  - a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;
  - b) dans un rayon de dix kilomètres autour du garage ou de l'atelier de réparation;
  - c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin.

(3) En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers par rapport au type réceptionné est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences.

A défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, d'une réception nationale individuelle.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités des vérifications et contrôles visés ci-avant.

(4) Les modifications et les transformations d'un véhicule soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire ou le détenteur du véhicule en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup> avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues.

Si les conditions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4*bis* sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4*bis*. Lorsque les modifications et les transformations dont question à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont de nature à modifier la structure ou la conception technique d'un véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette modification ou transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de la modification ou transformation par une attestation de modification ou de transformation.

Un règlement grand-ducal détermine le modèle et les modalités de délivrance de l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa 2 ainsi que les modalités du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

(5) Lorsque le châssis ou le cadre ou une partie du châssis ou du cadre d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg a été remplacé, lorsque la visibilité ou la lisibilité du numéro d'identification du véhicule est entravée, ou lorsque malgré son caractère obligatoire, ce numéro fait défaut, la SNCA procède respectivement à la réinscription de ce numéro ou à l'inscription d'un nouveau numéro à un endroit facilement accessible du véhicule.

(6) Les numéros d'immatriculation pour les véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les numéros de plaque rouge et les numéros d'identité pour les véhicules routiers non soumis à l'immatriculation et mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale sont, le cas échéant, attribués par le ministre. Les numéros d'identité des véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif sont attribués par le Chef de l'Etat-major.

Nul ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro d'immatriculation particulier. L'attribution des numéros d'immatriculation se fait en série courante dans l'ordre alphabétique et numérique selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal. Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé.

Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulière de numéros dictées notamment par des considérations

de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier.

Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être accordés sur demande écrite, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur à 250 euros, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal ; des montants différents peuvent être prévus en fonction des conditions d'octroi et de la composition des numéros.

Est considéré comme numéro d'immatriculation personnalisé tout numéro attribué en dehors de l'ordre alphanumérique de la série courante et des séries spéciales.

Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'au retrait de la circulation, de la destruction ou de l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant.

(7) Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que des opérations de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4. Il peut en outre charger la SNCA du traitement des données générées par ces tâches administratives ainsi que par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1, 3 et 6 l'article 4bis.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, la SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de cette gestion, est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires et détenteurs des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation sont agréés par le ministre. Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Sans préjudice des taxes prévues par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la circulation et la conduite de véhicules, le prix que la SNCA peut percevoir pour les prestations effectuées en vue de l'immatriculation des véhicules routiers ne peut pas dépasser le montant de 50 euros par opération, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Un règlement grand-ducal détermine la mise en œuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que le prix que la SNCA est en droit de percevoir en vertu de l'alinéa 4.

Les fabricants des plaques d'immatriculation communiquent à la SNCA les informations à leur disposition concernant les requérants de plaques d'immatriculation afin d'assurer la traçabilité de leur délivrance. Un règlement grand-ducal en détermine les modalités.

(8) A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est

plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique.

(9) Le ministre peut retirer des certificats d'immatriculation périmés ou couvrant des véhicules routiers qui ne répondent pas aux indications du procès-verbal de réception ou du certificat de conformité européen ou national ou qui présentent une ou plusieurs déficiences ou non-conformités comportant un danger immédiat pour la circulation. Dans les mêmes conditions il peut aussi retirer les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers et aux plaques spéciales sous le couvert desquels des véhicules routiers sont mis en circulation sur la voie publique ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation.

(10) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. La décision ministérielle est motivée.

(11) Le refus de remettre aux fonctionnaires de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait des documents mentionnés au paragraphe 9 et des plaques rouges est puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura importé ou mis en vente des véhicules routiers ou des éléments et composants de véhicules routiers qui ne satisfont pas aux exigences du présent article.

Le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule routier muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule routier dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers est puni d'un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent paragraphe prononcera la confiscation de l'objet du délit même si celui-ci n'appartient pas au condamné. »

**Art. 3.** L'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 4*bis*.(1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique ; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3:

1. au moins annuellement pour
  - a) les autobus et les autocars;
  - b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
  - c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
  - d) les camionnettes ;
  - e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;
  - f) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
  - g) les remorques destinées au transport de personnes ;
2. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour
  - a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
  - b) les véhicules historiques;
  - c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
3. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1. sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une déféctuosité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique :

1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h ;
2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg ;
3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers ;
4. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et qui ne sont pas destinés à dépasser 25 km/h, lorsqu'ils traînent un ou plusieurs autres véhicules ;
5. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950.

(2) Le certificat de contrôle technique d'un véhicule routier précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du paragraphe 1. En cas de doute, la validité du certificat de contrôle technique peut être vérifiée avant de le reconnaître.

(3) Tout véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg fait en outre l'objet d'un contrôle technique dans les cas suivants:

1. après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins ;
2. avant sa remise en circulation sur la voie publique, sur instruction de la SNCA, dans le cas d'un contrôle de conformité du véhicule effectué dans les conditions des paragraphes 3 et 4 de l'article 4 et ayant révélé une défectuosité ou une non-conformité de nature à en affecter la sécurité;
3. sur convocation spéciale du ministre, en cas de défectuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette défectuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal de la part des fonctionnaires de la Police grand-ducale ou en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défectuosité grave ou de non-conformité manifeste constatée sur le territoire national de celles-ci dans le cadre d'un contrôle technique routier sur leur territoire;
4. sur convocation spéciale du ministre, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agrément ou de défectuosité technique manifeste du véhicule, constatés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises.

L'obligation du contrôle technique visée aux points 2, 3 et 4 de l'alinéa 1<sup>er</sup> s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, à l'exception de ceux mus par la seule force musculaire.

(4) Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique.

La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les défectuosités ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

Les défectuosités ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes :

1. Si les défectuosités ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des défectuosités constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler ;
2. Les défectuosités ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg:
  - a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;

- b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;
- c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

Après réparation des déficiences ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.

- 3. Les déficiences ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.

Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune déficience ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1.

Un véhicule routier dont les déficiences ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la déficience ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs déficiences ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des déficiences ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces déficiences ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les déficiences et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.

(5) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir du jour du contrôle technique. Toutefois, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir de l'échéance de la validité du dernier certificat de contrôle technique valable pour la durée légale, si le contrôle technique est effectué endéans les huit semaines précédant l'échéance de la validité dudit certificat.

Dans la mesure où plusieurs durées de validité du certificat de contrôle technique sont susceptibles de s'appliquer à un véhicule routier déterminé le jour de la délivrance du certificat, l'échéance la plus rapprochée est d'application, exception faite des véhicules historiques ainsi que des véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

Pour ce qui est des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg, l'émission d'un nouveau certificat de contrôle technique avant l'expiration de l'ancien certificat annule de plein droit la validité de ce dernier.

(6) Sans préjudice des contrôles techniques visés aux paragraphes 1 et 3, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés au présent alinéa, peuvent être immobilisés en vue

d'être soumis de manière inopinée à un contrôle technique routier dans les limites prévues à cet effet par le droit de l'Union européenne et selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal :

1. les autobus et les autocars;
2. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
3. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
4. les tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

Les défauts ou non-conformités constatés à l'occasion du contrôle technique routier sont classés conformément aux dispositions du paragraphe 4.

Si lors d'un contrôle technique routier la ou les défauts ou non-conformités constatés sont à classer comme critiques conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule concerné est interdite sur la voie publique. Le véhicule est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe 1 de l'article 17 jusqu'à sa réparation ou sa mise en conformité, sinon son dépannage vers un atelier en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Toutefois, la conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défauts ou non-conformités peuvent être corrigés, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défauts ou non-conformités techniques en question pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

Si lors d'un contrôle technique routier un défaut ou une non-conformité constatée est à classer comme majeure conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule est interdite sur la voie publique en-dehors du trajet direct vers un atelier situé à moins de 30 km du lieu de contrôle en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Cette restriction est levée dès que le véhicule est réparé ou mis en conformité.

Lorsqu'une ou plusieurs défauts ou non-conformités majeures ou critiques sont constatés sur un véhicule immatriculé au Luxembourg, l'inspecteur de contrôle technique peut décider que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné. Le suivi, et en particulier l'échange d'information, en cas de défauts ou non-conformités majeures ou critiques constatés sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations relatives au contrôle technique routier. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Tout contrôle technique intervenant dans les conditions du présent paragraphe et donnant lieu à la constatation d'une ou de plusieurs défauts ou non-conformités critiques ou majeures à la suite d'un contrôle approfondi oblige le conducteur du véhicule contrôlé à payer le contrôle selon le barème tarifaire appliqué à cet effet par l'organisme de contrôle technique. Le tarif ainsi appliqué, qui est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, est fixé par règlement grand-ducal.

(7) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. Le ministre peut charger la commission du contrôle technique, instituée en vertu du paragraphe 4 de l'article 4<sup>ter</sup>, de l'instruction du dossier. À cette fin, celle-ci peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La décision ministérielle est motivée.

(8) Un véhicule routier soumis au contrôle technique peut être mis en circulation sur la voie publique sans être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité dans les hypothèses énumérées à l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4. »

**Art. 4.** L'article 4<sup>ter</sup> de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est renuméroté article 4<sup>sexies</sup>. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4<sup>ter</sup> est remplacée par celle à l'article 4<sup>sexies</sup>.

**Art. 5.** À la suite de l'article 4<sup>bis</sup> de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4<sup>ter</sup>, libellé comme suit :

« Art. 4<sup>ter</sup>.

(1) Tout organisme effectuant le contrôle technique de véhicules routiers doit être titulaire d'un agrément délivré par le ministre. En vue de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit remplir les conditions suivantes :

1. avoir une personnalité juridique propre ;
2. être titulaire d'une autorisation d'établissement répondant aux exigences de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales ;
3. effectuer le contrôle technique à titre principal;
4. disposer d'un centre de contrôle technique qui est :
  - conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation, tel que défini à l'article 5 de la loi précitée du 2 septembre 2011,
  - aménagé et équipé en vue de permettre l'ensemble des contrôles dont question à l'article 4<sup>bis</sup>, hormis ceux visés au paragraphe 6 de cet article;
5. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;
6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3 ;
7. s'abstenir de toute activité incompatible avec l'indépendance de son jugement et de son intégrité en ce qui concerne ses activités de contrôle technique et veiller aux mêmes garanties d'indépendance de jugement et d'intégrité de la part de son personnel.

(2) La capacité financière dont doit justifier l'organisme consiste à disposer des ressources financières requises pour faire face à tout moment pendant une période d'au moins un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément à ses obligations actuelles et potentielles sur des bases réalistes.

L'examen de la capacité financière s'effectue sur base des comptes annuels de l'organisme, d'un plan d'entreprise portant sur un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément ainsi que du rapport d'un réviseur d'entreprise agréé, accompagné de tous les documents requis à établir par un ou plusieurs établissements bancaires et par les autorités administratives compétentes.

Les informations à joindre à la demande et à apprécier dans le rapport du réviseur d'entreprises agréé doivent comporter au moins les éléments suivants:

1. ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et équipements;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'organisme;
6. absence d'arriérés d'impôts ou de cotisations sociales.

Le rapport du réviseur d'entreprises agréé doit en outre établir que l'organisme dispose de moyens financiers suffisants pour assurer à tout moment les conséquences de sa responsabilité civile. Il est satisfait à cette obligation soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'organisme, soit par la présentation d'une garantie bancaire suffisante.

(3) L'organisme de contrôle technique est tenu d'apporter la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'il a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exécuter, diriger et surveiller de manière sûre et efficace les opérations de contrôle technique conformément à la législation applicable en matière de contrôle technique des véhicules routiers.

Il doit respecter les dispositions légales concernant la sécurité, la santé, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service ainsi que de ses clients.

Il doit établir que son personnel, responsable d'effectuer les opérations de contrôle technique, est titulaire d'un agrément en tant qu'inspecteur de contrôle technique valable, délivré par le ministre conformément à l'article 4quater.

L'organisme doit tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, informations et données renseignant sur l'état du ou des centres de contrôle technique qu'il exploite de même que sur les moyens et mesures de protection et de prévention mis en œuvre. Il doit disposer d'un système d'assurance-qualité qui est accrédité selon les normes techniques à déterminer par règlement grand-ducal.

(4) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec accusé de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation, ~~dont tous ceux~~ prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre accuse réception du dossier de la demande dans les quinze jours à compter de cette réception ; il indique le délai légal dans lequel sa décision est censée intervenir et il invite le demandeur à lui communiquer tout document manquant qu'il juge nécessaire pour l'instruction du dossier. L'envoi des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception du ministre adressé au demandeur dans les quinze jours à compter de la réception desdites pièces.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont précisées par règlement grand-ducal.

Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Ces frais sont fixés par règlement grand-ducal.

La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.

(5) Tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément doit être notifié sans délai au ministre par son titulaire qui, le cas échéant, doit requérir la modification de l'agrément. La procédure de modification suit les modalités de celle prévue en vue de sa délivrance.

(6) L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes 2 et 3.

L'organisme de contrôle technique doit être accrédité conformément au règlement (CE) No 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) no 339/93 du Conseil. Les frais de cette accréditation sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.

En outre, le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies. Il charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès aux installations et aux équipements techniques ainsi qu'aux documents techniques et pièces comptables en vue de la vérification en question. Les frais relatifs à cette vérification sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

(7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes :

1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011 ;
2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué ;
3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand-ducal ;
4. avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique ;
5. garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.

Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand-ducal.

La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand-ducal.

(8) Le ministre peut retirer un agrément, si le titulaire ne l'a pas utilisé dans les deux ans suivant la délivrance, si le titulaire a cessé son activité depuis plus de deux ans, s'il a été mis en liquidation judiciaire, s'il a fait l'objet d'un jugement déclaratif de faillite ou si l'autorisation d'établissement dont question au paragraphe 1<sup>er</sup> a été retirée.

Il peut suspendre ou retirer l'agrément, lorsque des motifs sont donnés qui auraient justifié le refus de délivrer l'agrément, ou lorsque le titulaire a violé gravement ou de façon répétée les conditions de l'agrément ou les dispositions légales européennes ou nationales en matière de contrôle technique des véhicules routiers ou en matière de sécurité ou de droit du travail, ou lorsque en cas de difficulté financière de l'organisme, il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration satisfaisante dans un délai raisonnable.

Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les décisions de suspension ou de retrait de l'agrément prises par le ministre sont précédées d'une enquête administrative à effectuer par la commission du contrôle technique. À cet effet, la commission instruit les dossiers et entend les représentants de l'organisme. Elle peut s'entourer de toutes les informations qu'elle juge utiles et peut s'adjoindre des experts. La commission présente au ministre les résultats de son enquête dans un avis motivé qui contient une proposition sur la décision à prendre.

Les représentants de l'organisme sont convoqués devant la commission du contrôle technique par lettre recommandée avec accusé de réception au moins dix jours avant l'audition pour être entendus en leurs observations et moyens. L'instruction est réputée contradictoire au cas où les représentants de l'organisme, bien que dûment convoqués, n'ont pas comparu devant la commission du contrôle technique.

(9) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros, ou de l'une de ces peines seulement, celui qui a procédé au contrôle technique de véhicules routiers sans être en possession de l'agrément prévu au paragraphe 1er. Est puni des mêmes peines, le titulaire de l'agrément prévu au paragraphe 1er, qui n'a pas, conformément au paragraphe 5, notifié au ministre tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément.

~~Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 5, 6 et 7 du présent article sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~

La condamnation d'un organisme ou d'un de ses dirigeants ayant procédé à des contrôles techniques de véhicules routiers sans agrément en cours de validité donne lieu à l'application des dispositions de l'article 40 de la loi précitée du 2 septembre 2011. »

**Art. 6.** À la suite de l'article 4<sup>ter</sup> de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4<sup>quater</sup>, libellé comme suit :

« Art. 4<sup>quater</sup>.(1) En vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique dont question à l'article 4<sup>ter</sup>, l'intéressé doit

1. être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
2. avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues ;
3. posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour effectuer des opérations de contrôle technique.

Les inspecteurs autorisés à effectuer des contrôles techniques avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensés de l'exigence dont question au point 1 de l'alinéa 1<sup>er</sup>.

(2) La qualification en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique comporte une formation de base et un examen, organisés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'accès à la formation de base, les points enseignés, les modalités de l'organisation de la formation de base et de l'examen ainsi que les conditions d'admission à l'examen et les conditions de réussite des candidats.

En cas de réussite à cet examen, la qualification est attestée par la délivrance au candidat d'un certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions selon les modalités fixées par règlement grand-ducal.

Le contrôle général de la formation de base et de l'examen est assuré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La participation à la formation de base est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'intéressé.

Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités de la commission d'examen sont déterminées par règlement grand-ducal.

(3) L'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique est strictement personnel et incessible.

Avant d'entrer en fonction, l'inspecteur de contrôle technique prête devant le ministre le serment suivant: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité ».

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé annuellement à la formation continue prévue par règlement grand-ducal. Il doit être restitué sans délai au ministre.

La participation à la formation continue est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'organisme pour le compte duquel l'inspecteur effectue des contrôles techniques.

(4) L'agrément ministériel peut être retiré, sa durée de validité limitée, son octroi ou son renouvellement refusé, s'il est établi que son titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne remplit plus les conditions à la base de sa délivrance ou si celui-ci n'a pas respecté son serment.

A ces fins, le ministre peut charger la commission du contrôle technique dont question au paragraphe 4 de l'article 4<sup>ter</sup> de procéder à l'instruction du dossier et d'émettre un avis sur la conformité du dossier avec les dispositions du présent article.

**Art. 7.** À la suite de l'article 4<sup>quater</sup> de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4<sup>quinquies</sup>, libellé comme suit :

« Art. 4<sup>quinquies</sup>.Le ministre peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) No 3821/85 modifié

du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des installations et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire.

Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément. »

**Art. 8.** La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacée par le texte suivant :

« Ce délai est ramené à huit jours, lorsque la voie publique en cause est une route nationale située en-dehors des agglomérations ou une autoroute, ou que le véhicule se trouve immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique. »

**Art. 9.** Le point 3) de l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le texte suivant :

« 3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, que le conducteur omet de payer le tarif mis en compte par l'organisme chargé du contrôle technique routier en cas de constatation d'une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques ou majeures ou que l'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ou le conducteur refusent de coopérer et de donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle. »

**Art. 10.** À la suite de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 17bis, libellé comme suit:

« Art. 17bis. Les certificats de contrôle technique délivrés avant le jj.mm.aaaa restent valables pendant la durée de validité y inscrite. La durée de validité des certificats de contrôle technique délivrés à partir de la date susmentionnée pour des véhicules routiers soumis au contrôle technique et immatriculés avant cette date est calculée comme si le véhicule concerné avait été soumis dès son immatriculation au Luxembourg à la périodicité légale applicable à partir du jj.mm.aaaa. »

**Synoptique du projet de loi et de l'avis complémentaire du CE No 50.748 du 1<sup>er</sup> décembre 2015**

<p align="center"><b>Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques</b></p>	<p align="center"><b>Avis du CE No 50.748 du 1<sup>er</sup> décembre 2015</b></p>	<p align="center"><b>Version amendée suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat</b></p>
<p align="center"><b>Amendement 1 portant sur l'article II initial (nouvel article 2)</b></p>		
<p>Le paragraphe 2, alinéa 3 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques se lira comme suit :</p> <p>« Les conditions sous lesquelles les véhicules routiers sont soumis à l'immatriculation sont arrêtées par un règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités de cette immatriculation ainsi que les critères de délivrance du certificat d'immatriculation requis en vue de la mise en circulation de ces véhicules sur la voie publique. Il peut en outre prévoir les conditions suivant lesquelles <b><u>le ministre peut exempter</u></b> certaines catégories de véhicules de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles <b><u>le ministre peut autoriser le report temporaire de</u></b> l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg, ainsi que les conditions dans lesquelles <b><u>le ministre peut autoriser</u></b> la mise en circulation d'un véhicule routier sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge. »</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>/</p>
	<p>L'amendement 2 du 8 juillet 2015 est articulé en</p>	

<p><b>Amendement 2 du 8 juillet 2015 portant sur l'article III initial (nouvel article 3)</b></p> <p><b>Amendement unique du 2 octobre 2015 portant sur l'article III initial (nouvel article 3)</b></p>	<p>quatre sous-amendements numérotés de 2a à 2d, lesquels concernent respectivement les paragraphes 1er, 2, 6 et 8 du nouvel article 4bis, alors que l'amendement unique du 2 octobre 2015 concerne les paragraphes 1er et 4 du même article.</p> <p>Pour les besoins du commentaire des deux amendements, le Conseil d'État se réfère à l'article 4bis tel qu'il résulte du texte coordonné qui était joint à l'amendement unique du 2 octobre 2015. Le commentaire suit les paragraphes de l'article 4bis ayant subi une modification à la suite de l'un des amendements à aviser.</p>	
<p><u>Amendement 2 a) du 8 juillet 2015</u> <u>Amendement 1 a) du 2 octobre 2015</u></p>	<p><i>Paragraphe 1<sup>er</sup></i></p>	
<p>Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :</p> <p>« (1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. <u>Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.</u></p>	<p>L'amendement 2a du 8 juillet 2015 insère à l'alinéa 1er une nouvelle phrase selon laquelle « <i>un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique</i> ». Ce faisant, la commission parlementaire reprend une suggestion du Conseil d'État, tout en apportant une précision utile au texte proposé. Cette modification ne donne pas lieu à observation.</p>	/
<p><b><u>A compter du 20 mai 2018, les</u></b> organismes de contrôle technique communiquent <b><u>chaque jour</u></b> par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. <b><u>Cette communication a lieu dans un délai de cinq jours</u></b></p>	<p>L'amendement 2a du 8 juillet 2015 modifie l'alinéa 2 en ce sens que les informations figurant sur les certificats de contrôle technique sont communiquées chaque jour au ministre, et non plus dans un délai de cinq jours ouvrables. Il est précisé en plus que</p>	/

<p><del>ouvrables après la délivrance des certificats de contrôle technique.</del> Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.</p>	<p>l'obligation de communication existe à partir du 20 mai 2018. Cette modification ne donne pas lieu à observation.</p>	
<p>Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés <del>normalement</del> d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.</p>	<p>/</p>	<p>/</p>
<p>Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du <b>paragraphe 3:</b>  <b><u>1. au moins tous les neuf mois pour</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les autobus et les autocars;</li> <li>b) <del>les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;</del></li> <li>c) <del>les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;</del></li> </ul> <p>1. <del>2.</del> au moins annuellement pour</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <b><u>les autobus et les autocars;</u></b></li> <li>b) <b><u>les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;</u></b></li> <li>c) <b><u>les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;</u></b></li> <li>d) les camionnettes ;</li> <li>e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;</li> <li>f) les véhicules à moteur destinés au transport de</li> </ul>	<p>L'amendement 2a du 8 juillet 2015 avait prévu de ramener pour certains types de véhicules la périodicité du contrôle technique de douze à neuf mois. L'amendement unique du 2 octobre 2015 revient sur cette proposition de changement et maintient la périodicité à douze mois, tout en insérant au paragraphe 1er un nouvel alinéa 5 selon lequel, dans certaines circonstances et pour certains types de véhicules le délai de la périodicité de contrôle peut être ramené de douze à six mois. Cette modification ne donne pas lieu à observation.</p>	<p>/</p>

<p>personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;</p> <p>g) les remorques destinées au transport de personnes;</p> <p><del>3-</del> 2. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour</p> <p>a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;</p> <p>b) les véhicules historiques;</p> <p>c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question;</p> <p><del>4-</del> 3. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers.</p> <p><b><u>Par dérogation aux dispositions qui précèdent, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1. sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une défektivité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un</u></b></p>		
--	--	--

<b><u>règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois.</u></b>		
<p>Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;</li> <li>2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;</li> <li>3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers;</li> <li>4. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et qui ne sont pas destinés à dépasser 25 km/h, lorsqu'ils traînent un ou plusieurs autres véhicules;</li> <li>5. les véhicules historiques <b><u>qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950.</u></b> »</li> </ol>	<p>L'amendement 2a du 8 juillet 2015 apporte au paragraphe 1<sup>er</sup> encore un changement aux termes duquel sont exempts du contrôle technique périodique les véhicules historiques, mais pour autant seulement qu'ils ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1950. Cette modification répond à une suggestion du Conseil d'État et ne donne pas lieu à observation.</p>	/
<u>Amendement 2 b)</u>	<i>Paragraphe 3</i>	
<p>Le paragraphe 3 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :</p> <p>« (3) Tout véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg fait en outre l'objet d'un contrôle technique dans les cas suivants:</p>	/	/
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b><u>après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de</u></b></li> </ol>	<p>L'amendement 2b du 8 juillet 2015 modifie l'alinéa 1er, point 1, pour y apporter des éclaircissements sur les cas dans lesquels un véhicule accidenté doit faire l'objet d'un contrôle technique. Cette modification ne</p>	/

<p><b>déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins ;</b></p>	<p>donne pas lieu à observation.</p>	
<p>2. avant sa remise en circulation sur la voie publique, sur instruction de la SNCA, dans le cas d'un contrôle de conformité du véhicule effectué dans les conditions des paragraphes 3 et 4 de l'article 4 et ayant révélé une défectuosité ou une non-conformité de nature à en affecter la sécurité;</p> <p>3. sur convocation spéciale du ministre, en cas de défectuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette défectuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal de la part des fonctionnaires de la Police grand-ducale ou en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défectuosité grave ou de non-conformité manifeste constatée sur le territoire national de celles-ci dans le cadre d'un contrôle technique routier sur leur territoire;</p> <p>4. sur convocation spéciale du ministre, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agrément ou de défectuosité technique manifeste du véhicule, constatés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises.</p> <p>L'obligation du contrôle technique visée aux points <u>2.</u>, <u>3.</u> et <u>4.</u> de l'alinéa 1<sup>er</sup> s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, à l'exception de ceux mus par la seule force musculaire. »</p>	<p>/</p>	<p>/</p>

<u>Amendement 1 b) du 2 octobre 2015</u>	<i>Paragraphe 4</i>	
<p>Le paragraphe 4 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :</p> <p>« (4) Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique. La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les déficiences ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.</p> <p>Les déficiences ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Si les déficiences ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des déficiences constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler ;</li> <li>2. Les déficiences ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un</li> </ol>	/	/

<p>certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;</li> <li>b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;</li> <li>c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.</li> </ul> <p>Après réparation des déficiences ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.</p> <p>3. Les déficiences ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.</p>		
<p><b><u>Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle</u></b></p>	<p>L'amendement unique du 2 octobre 2015 insère un nouvel alinéa 4, afin d'aménager la possibilité de présenter volontairement les véhicules routiers dont la durée de validité du certificat de contrôle technique est ramenée à six mois, par application des nouvelles</p>	<p>/</p>

<p><b><u>endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.</u></b></p>	<p>dispositions introduites au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 5, à un nouveau contrôle technique, afin de se voir délivrer à nouveau un certificat de contrôle valable pour douze mois. Cette modification n'appelle pas d'observation.</p>	
<p>Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune défectuosité ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1.</p> <p>Un véhicule routier dont les défectuosités ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la défectuosité ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs défectuosités ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des défectuosités ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défectuosités ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.</p> <p>Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les défectuosités et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.»</p>	/	/
<p><u>Amendement 2 c)</u></p>	<p><i>Paragraphe 6</i></p>	
<p>Le paragraphe 6 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :</p> <p>« (6) Sans préjudice des contrôles techniques visés <u>aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 3</u>, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés <u>au</u></p>	/	/

présent alinéa, peuvent être immobilisés en vue d'être soumis de manière inopinée à un contrôle technique routier dans les limites prévues à cet effet par le droit de l'Union européenne et selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal:

1. les autobus et les autocars;
2. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
3. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
4. les tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

Les défauts ou non-conformités constatées à l'occasion du contrôle technique routier sont classées conformément aux dispositions du paragraphe 4.

Si lors d'un contrôle technique routier la ou les défauts ou non-conformités constatées sont à classer comme critiques conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule concerné est interdite sur la voie publique. Le véhicule est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe 1 de l'article 17 jusqu'à sa réparation ou sa mise en conformité, sinon son dépannage vers un atelier en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Toutefois, la conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défauts ou non-conformités peuvent être corrigés, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défauts ou non-conformités techniques en question pour qu'il

<p>parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.</p> <p>Si lors d'un contrôle technique routier une défectuosité ou une non-conformité constatée est à classer comme majeure conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule est interdite sur la voie publique en dehors du trajet direct vers un atelier situé à moins de 30 km du lieu de contrôle en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Cette restriction est levée dès que le véhicule est réparé ou mis en conformité.</p> <p>Lorsqu'une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités majeures ou <u>critiques</u> sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg, l'inspecteur de contrôle technique peut décider que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné. Le suivi, et en particulier l'échange d'information, en cas de défectuosités ou non-conformités majeures ou <u>critiques</u> constatées sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.</p>		
<p><b>A compter du 20 mai 2018, les</b> organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations relatives au contrôle technique routier. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.</p>	<p>L'amendement 2c du 8 juillet 2015 apporte à l'alinéa 6 du paragraphe sous examen une modification qui est le corollaire de l'amendement 2a.</p>	<p>/</p>
<p>Tout contrôle technique intervenant dans les conditions du présent paragraphe et donnant lieu à la constatation d'une ou de plusieurs défectuosités ou non-conformités dangereuses ou <u>critiques</u> à la suite d'un contrôle approfondi oblige le conducteur du véhicule contrôlé à payer le contrôle selon le barème tarifaire appliqué à cet effet par l'organisme de</p>	<p>L'amendement apporte à l'alinéa 7 du paragraphe sous examen la précision que le tarif y prévu est fixé par règlement grand-ducal. Cette modification fait suite à une opposition formelle du Conseil d'État, laquelle peut être levée.</p>	<p>/</p>

contrôle technique. Le tarif ainsi appliqué, <b>qui</b> est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, <b>est fixé par règlement grand-ducal</b> . <del>A défaut du paiement le véhicule concerné est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe (1) de l'article 17.</del> »		
<u>Amendement 2 d)</u>	<i>Paragraphe 8</i>	
Le paragraphe 8 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit : « (8) Un véhicule routier soumis au contrôle technique peut être mis en circulation sur la voie publique sans être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité dans les hypothèses énumérées à <b>l'alinéa 5</b> du paragraphe 2 de l'article 4. »	L'amendement 2d du 8 juillet 2015 a pour objet de remplacer une référence erronée. Il ne donne pas lieu à observation.	/
<b>Amendement 3 portant sur l'article IV initial (nouvel article 4)</b>		
L'article 4 se lira comme suit : <b>Art. 4.</b> L'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est renuméroté article 4sexies. <b>Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4ter est remplacée par celle à l'article 4sexies.</b>	Sans observation.	/
<b>Amendement 4 portant sur l'article V initial (nouvel article 5)</b>		
<u>Amendement 4 a)</u>		
Le paragraphe 1 <sup>er</sup> de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :	L'amendement porte sur le nouvel article 4ter, paragraphe 1er, en projet de la loi précitée du 14	/

<p>« (1) Tout organisme effectuant le contrôle technique de véhicules routiers doit être titulaire d'un agrément délivré par le ministre. En vue de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit remplir les conditions suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. avoir une personnalité juridique propre;</li> <li>2. être titulaire d'une autorisation d'établissement répondant aux exigences de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales;</li> <li>3. effectuer le contrôle technique à titre principal;</li> <li>4. disposer d'un centre de contrôle technique qui est: <ul style="list-style-type: none"> <li>– conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation, tel que défini à l'article 5 de la loi précitée du 2 septembre 2011,</li> <li>– aménagé et équipé en vue de permettre l'ensemble des contrôles dont question à l'article 4bis, hormis ceux visés au paragraphe 6 de cet article ; <del>et exploiter régulièrement celui-ci;</del></li> </ul> </li> <li>5. <u>disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;</u></li> <li>6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3;</li> <li>7. s'abstenir de toute activité incompatible avec</li> </ol>	<p>février 1955.</p> <p>Dans son avis précité du 22 juin 2015, le Conseil d'État avait demandé, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de définir dans la loi en projet les concepts « installations », « équipements » et « infrastructures », à moins que ceux-ci fassent déjà l'objet d'une définition dans le droit européen. Les auteurs de l'amendement expliquent que les concepts « installations » et « équipements » trouvent effectivement leur définition dans le droit européen. L'expression « infrastructures », englobant selon eux tant les installations que les équipements, est remplacée par l'expression « installations et équipements ». L'amendement comporte encore un léger réagencement du texte sous revue.</p> <p>L'amendement ne donnant pas lieu à observation, l'opposition formelle peut être levée.</p>	
---	---	--

<p>l'indépendance de son jugement et de son intégrité en ce qui concerne ses activités de contrôle technique et veiller aux mêmes garanties d'indépendance de jugement et d'intégrité de la part de son personnel.</p> <p><del>Les centres de contrôle et les autres infrastructures servant au contrôle technique ainsi que les installations et les équipements qu'ils comportent, de même que les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique doivent répondre aux exigences déterminées par un règlement grand-ducal. »</del></p>		
<p><u>Amendement 4 b)</u></p>		
<p>Le nouveau paragraphe 4 de l'article 4<sup>ter</sup> de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :</p> <p>« (4) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée <u>avec accusé</u> de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation dont <u>en particulier</u> tous ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.</p>	<p>Concernant le même paragraphe 4 (anciennement paragraphe 5), le Conseil d'État, dans son avis précité du 22 juin 2015, avait critiqué l'expression « en particulier » au motif qu'elle pouvait laisser sous-entendre « <i>qu'à côté des renseignements prescrits 'par les lois et les règlements pris en son exécution', il en existe encore d'autres sur lesquels la décision ministérielle est susceptible de se fonder</i> ». La critique était assortie d'une opposition formelle au nom de la sécurité juridique. Pour tenir compte de cette opposition formelle, les auteurs ont supprimé dans le texte initial les mots « en particulier ». À la suite de cette suppression, le texte en cause se lit comme suit : « ... tous les renseignements nécessaires à son appréciation, dont tous ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution. » Le texte, dans sa nouvelle version, s'expose toujours à la même critique, alors que l'emploi du mot « dont » laisse en effet sous-entendre qu'il existe encore d'autres</p>	<p><b>OPPOSITION FORMELLE</b></p> <p>Il est proposé de suivre le Conseil d'Etat.</p>

	<p>renseignements sur lesquels le ministre peut fonder sa décision et qui ne sont pas prévus par la loi et les règlements pris en son exécution. Dans ces circonstances, <b><u>le Conseil d'État doit maintenir son opposition formelle. Celle-ci serait toutefois sans objet si la partie de phrase critiquée était rédigée comme suit: « ... tous les renseignements nécessaires à son appréciation, prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution. »</u></b></p>	
<p>Le ministre accuse réception du dossier de la demande dans les quinze jours à compter de cette réception; il indique le délai légal dans lequel sa décision est censée intervenir et il invite le demandeur à lui communiquer tout document manquant qu'il juge nécessaire pour l'instruction du dossier. L'envoi des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception du ministre adressé au demandeur dans les quinze jours à compter de la réception desdites pièces.</p> <p>La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre <u>après avoir demandé l'avis motivé de la</u> commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont <u>précisées</u> par règlement grand-ducal.</p>	/	/
<p>Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. <b><u>Ces frais sont fixés par règlement grand-ducal.</u></b></p>	<p>En prévoyant que le barème des frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément est fixé par règlement grand-ducal, l'amendement donne suite à une demande du Conseil d'État.</p>	/
<p><u>La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier</u></p>	/	/

<p><u>complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite. »</u></p>		
<p><u>Amendement 4 c)</u></p>		
<p>Le nouveau paragraphe 6 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :</p> <p>« (6) L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences <del>d'honorabilité professionnelle</del>, de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes 2 et 3.</p> <p>L'organisme de contrôle technique doit être accrédité conformément au règlement (CE) n°65/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n°339/93 du Conseil. Les frais de cette accréditation sont à charge de l'organisme de contrôle technique.</p>	/	/
<p><b><u>L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée</u></b></p>	<p>Par cet amendement, la commission parlementaire reprend une réflexion formulée par le Conseil d'État dans les considérations générales de son avis précité du 22 juin 2015. Dans l'intérêt de la permanence et de la continuité du service public, l'amendement impose aux centres de contrôle technique des horaires d'ouverture.</p> <p>L'amendement ne donne pas lieu à observation.</p>	/

<p><b><u>au préalable par le ministre.</u></b></p>		
<p>En outre, le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies. Il charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès <b><u>aux installations et aux</u></b> équipements techniques ainsi qu'aux documents techniques et pièces comptables en vue de la vérification en question. Les frais relatifs à cette vérification sont à charge de l'organisme de contrôle technique.</p>	/	/
<p>Amendement 4 d)</p>		
<p>Le nouveau paragraphe 7 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :</p> <p><b><u>« (7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes :</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b><u>1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011 ;</u></b></li> <li><b><u>2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué ;</u></b></li> <li><b><u>3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand-ducal ;</u></b></li> </ol>	<p>Il répond à une demande formulée par le Conseil d'État dans son avis précité du 22 juin 2015 ainsi que par la Chambre des métiers, de définir dans la loi en projet les critères auxquels doivent satisfaire la mise à disposition des inspecteurs de contrôle et les relations entre l'organisme de contrôle et les tiers mettant à disposition leurs infrastructures.</p> <p>L'amendement ne donne pas lieu à observation.</p>	/

<p>4. <u>avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique ;</u></p> <p>5. <u>garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.</u></p> <p><u>Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand-ducal.</u></p> <p><u>La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand-ducal. »</u></p>		
<p><u>Amendement 4 e)</u></p>		
<p>Le paragraphe 9 (initial) de l'article 4<sup>ter</sup> de la loi précitée du 14 février 1955 est supprimé.</p>	<p>L'amendement supprime le paragraphe 9 (initial) de l'article 4<sup>ter</sup> en projet de la loi précitée du 14 février 1955. La disposition supprimée fixait des limites supérieures aux tarifs que les organismes de contrôle sont autorisés à percevoir en rémunération de leurs services. Dans son avis précité du 22 juin 2015, le Conseil d'État avait critiqué la disposition en question au motif que le Conseil supérieur de la concurrence n'avait pas été consulté conformément à l'article 29, alinéa 2, point 2c, de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence. Donnant suite aux considérations du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé de demander l'avis du Conseil de la concurrence et de « transférer les tarifs maxima du projet de loi vers le projet de règlement grand-ducal (en fonction de l'avis du Conseil de la concurrence) et donc de supprimer le paragraphe 9 (initial) ».</p> <p>À cet égard, le Conseil d'État donne à considérer que la fixation de limites aux prix des services offerts par les organismes de contrôle constitue une entrave à la</p>	<p>Le Conseil d'Etat avait été suivi, en ce sens que le Conseil supérieur de la concurrence a été demandé en son avis (cf. courrier du 8 juillet 2015 au Ministère de l'Economie).</p> <p>Il n'est pas prévu de fixer des limites aux prix des services offerts par les organismes de contrôle.</p>

	<p>liberté du commerce et de l'industrie, garantie par l'article 11(6) de la Constitution, « sauf les restrictions à établir par la loi ». Conformément à l'article 32(3) de la Constitution et à la jurisprudence afférente de la Cour constitutionnelle, un règlement grand-ducal ne peut intervenir dans les matières réservées par la Constitution à la loi formelle qu'à la condition de s'inscrire dans le cadrage normatif essentiel, y compris les fins, les conditions et les modalités, tracé dans la loi.</p> <p>Le Conseil d'État rappelle encore dans ce contexte qu'en subordonnant à une attribution expresse du législateur le pouvoir du Grand-Duc d'intervenir dans les matières réservées, l'article 32(3) de la Constitution enlève le caractère spontané et autonome au pouvoir réglementaire d'exécution. À défaut d'une disposition législative prévoyant expressément l'intervention du Grand-Duc, le recours à un règlement grand-ducal dans ces matières contreviendrait aux exigences constitutionnelles.</p>	
<p><u>Amendement 4 f)</u></p>		
<p>Le nouveau paragraphe 9 de l'article 4<sup>ter</sup> de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :</p> <p>« (9) Les infractions aux <b>prescriptions édictées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 5, 6 et 7 du</b> présent article sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement. »</p>	<p>Il réagit à une opposition formelle résultant de l'avis précité du Conseil d'État du 22 juin 2015. Dans cet avis, le Conseil d'État avait critiqué la disposition selon laquelle « les infractions aux dispositions du présent article » étaient pénalement punissables. Il avait estimé que <i>«l'expression «les infractions au présent article» ne présente pas la précision requise pour répondre au principe de la légalité des peines et des incriminations, inscrit à l'article 14 de la Constitution»</i>. Afin de pallier les insuffisances de précision relevées par le Conseil d'État, l'amendement vient compléter la</p>	<p><b><u>OPPOSITION FORMELLE</u></b></p> <p>Le Conseil d'Etat est suivi.</p>

disposition critiquée par l'ajout des termes soulignés, pour lui donner la teneur suivante : « *Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des paragraphes 1er, 2, 3, 5, 6 et 7 du présent article sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement* ».

Le Conseil d'État estime que, du point de vue de la précision avec laquelle le justiciable peut prendre connaissance des comportements pénalement répréhensibles, la nouvelle formulation n'est pas plus éloquente que la formulation précédente. Elle contient en plus une autre source d'imprécision : que faut-il en effet comprendre par « *prescriptions édictées en vertu* » de certains paragraphes ? Les prescriptions visées, procèdent-elles d'actes à caractère réglementaire ou bien d'actes à caractère individuel, ou bien des deux ? Pour l'ensemble de ces considérations, **le Conseil d'État n'est pas en mesure de lever l'opposition formelle.**

À la lecture du nouvel article 4ter en projet, le Conseil d'État a décelé deux comportements qui, à son avis, doivent être punis pénalement. Il s'agit, premièrement, par référence au paragraphe 1er, du fait d'effectuer le contrôle technique de véhicules sans être en possession de l'agrément requis à cet effet. Il s'agit, deuxièmement, par référence au paragraphe 5, du fait par le titulaire d'un agrément de ne pas avoir notifié au ministre les changements susceptibles d'affecter la validité de l'agrément ou d'en rendre la modification nécessaire. En ce qui concerne les comportements fautifs pouvant se dégager des autres paragraphes visés de l'article en question, le Conseil d'État est à se demander s'ils

	<p>doivent nécessairement être punis pénalement. Ne suffirait-il pas que le non-respect par le titulaire des prescriptions de ces paragraphes entraîne le retrait de son agrément ?</p> <p>Dans cette logique, <u>le Conseil d'État pourrait s'accommoder d'un paragraphe 9, alinéa 1er, libellé comme suit :</u></p> <p><u>« Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros, ou de l'une de ces peines seulement, celui qui a procédé au contrôle technique de véhicules routiers sans être en possession de l'agrément prévu au paragraphe 1er. Est puni des mêmes peines, le titulaire de l'agrément prévu au paragraphe 1er, qui n'a pas, conformément au paragraphe 5, notifié au ministre tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément. »</u></p>	
<p><b>Amendement 5 portant sur l'article VII initial (nouvel article 7)</b></p>		
<p>L'article 7 amendé se lira donc comme suit :</p> <p><b>Art. 7.</b> <u>À la suite de l'article 4quater de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4quinquies, libellé comme suit :</u></p> <p>« Art. 4quinquies. Le ministre peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) n°3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.</p>	<p>L'amendement porte sur le nouvel article 4quinquies en projet de la loi précitée du 14 février 1955. Il apporte à cet article un changement de terminologie devenu nécessaire à la suite des changements de terminologie opérés au texte de la loi en projet par l'amendement 4a.</p> <p>L'amendement ne donne pas lieu à observation.</p>	/

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des **installations** et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire.

Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait

temporaire ou définitif de l'agrément. »		
<b>Amendement 6 portant sur l'article XI initial</b>		
Cet article est supprimé.	Sans observation.	/



LE FONDS  BELVAL

## La Cité des Sciences à Belval état d'avancement

Commission du Développement durable  
12 novembre 2015

## Table des matières

- I. Implantation de la Cité des Sciences
- II. Les projets achevés
- III. Les projets en cours / récemment mis en service
- IV. Récapitulatif
- V. Les projets non encore votés
- VI. Les prévisions



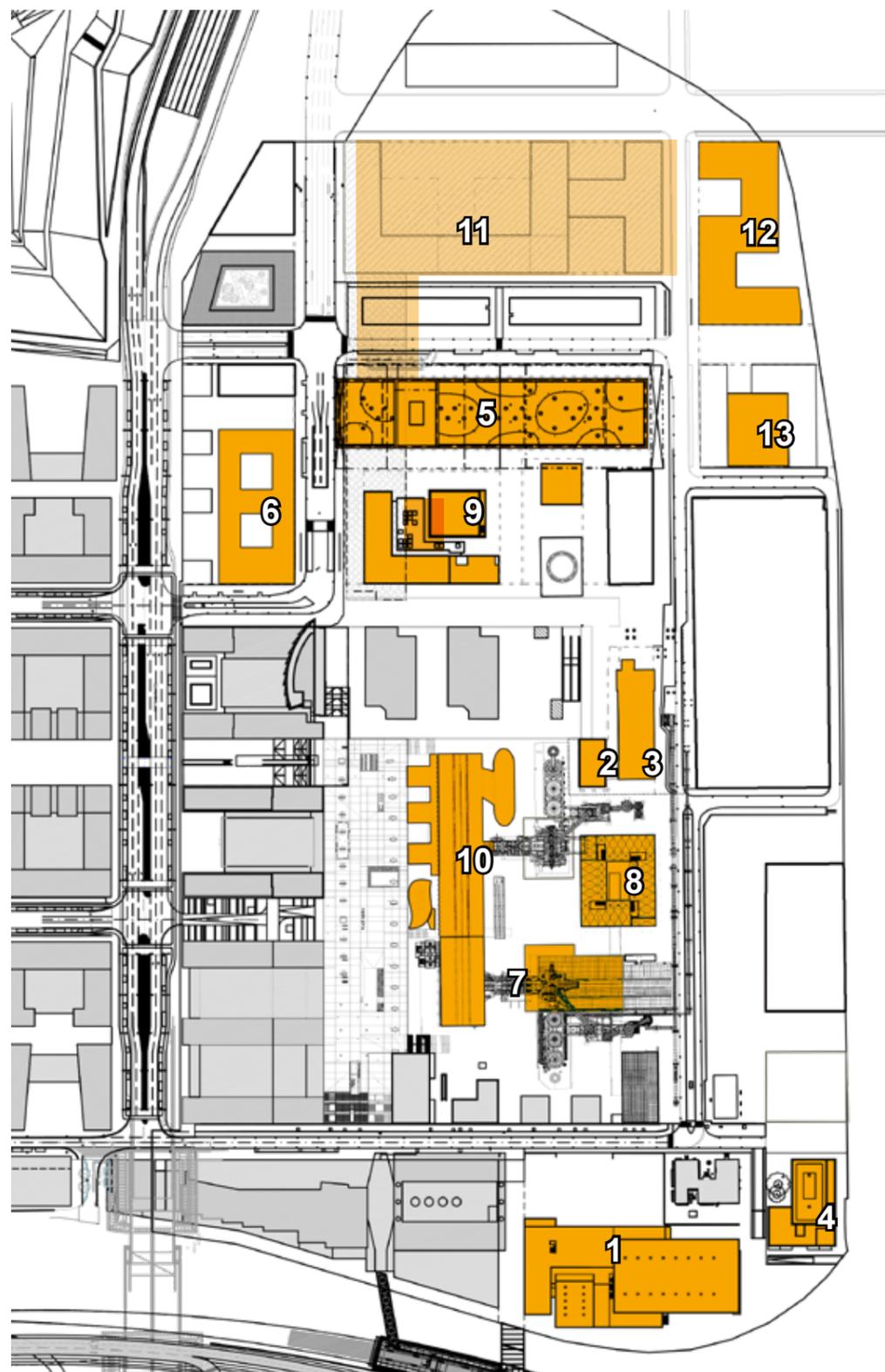
# I. Implantation de la Cité des Sciences

Implantation des parcelles de l'Etat sur le site de Belval  
Implantation des bâtiments sur la Terrasse des Hauts Fourneaux,  
phase 2010 à 2018





## Implantation des bâtiments sur la terrasse des Hauts Fourneaux, phase 2010 à 2018



1. La Rockhal (Salle de concert pour musiques amplifiées)
2. Le Bâtiment Biotec
3. L'incubateur d'entreprises
4. Le Bâtiment administratif pour le compte de l'État
5. La Maison du Savoir
6. La Maison des Sciences Humaines
7. Stabilisation et mise en valeur des Hauts Fourneaux
8. La Maison de l'Innovation
9. La Maison du Nombre, des Arts et des Étudiants
10. La Maison du Livre
11. L'extension du parking de la Maison du Savoir et le parking en plein air provisoire
12. Le Bâtiment Laboratoires, aile Nord et aile Sud
13. La Halle d'essais Ingénieurs



## II. Les projets achevés

La Rockhal (Centre de Musiques amplifiées)

Le Bâtiment Biotec

Le Lycée Bel-Val

L'Incubateur d'Entreprises

Le Bâtiment administratif pour le compte de l'Etat



implantation

## La Rockhal (Centre de Musiques amplifiées)

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF)	16'000 m <sup>2</sup>
espaces culture:	
surfaces nettes (HNF)	14'000 m <sup>2</sup>
capacité max. visiteurs	7'700 personnes
Début travaux:	juillet 2003
Fin travaux:	septembre 2005
Inauguration:	septembre 2005
<b>Loi adaptée</b>	31'708'544.-€ TTC
<b>Liquidations</b>	30'901'736.-€ TTC
<b>Coût prévisionnel</b>	30'903'690.-€ TTC

Le Centre de musiques amplifiées est destiné à la diffusion de spectacles, à l'encadrement et la formation des artistes et à la production. Il comporte 2 salles de spectacles multifonctionnelles d'une capacité d'accueil de 6'500 resp. 1'200 personnes et un centre de ressources avec 6 salles de répétition, 1 studio d'enregistrement, 1 salle de danse et 1 salle multimédia.

Le bâtiment est une construction en béton apparente qui se compose de 4 volumes, à savoir la grande salle, la petite salle, le centre de ressources et la brasserie qui s'articulent autour d'un grand foyer. Les coloris de la façade jouent sur les contrastes du gris, du rouge vif et du vert pâle.

<b>architecture:</b>	Atelier d'architecture BENG
<b>génie civil:</b>	Bureau d'études IC LUX
<b>génie technique:</b>	Bureau d'études SIT-LUX
<b>acoustique:</b>	Xu-ACOUSTIQUE
<b>conseiller en béton:</b>	Atelier Jean-Pierre Aury
<b>décor artistique:</b>	Ingo Maurer



## Le Bâtiment Biotec



implantation

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF)	3'320 m <sup>2</sup>
<i>recherche:</i>	
surfaces nettes (HNF)	1'300 m <sup>2</sup>
ratio	13 m <sup>2</sup> /chercheur
capacité max.	100 chercheurs

Début travaux:	novembre 2009
Fin travaux:	mai 2011
Inauguration:	septembre 2011

<b>Investissement</b>	7'760'000.-€ TTC
	<i>financement par</i>
	<i>l'Université du Luxembourg</i>

<b>Comptes arrêtés à</b>	7'673'470.-€ TTC
--------------------------	------------------

Le Bâtiment Biotec héberge le Centre de Biologie Systémique de l'Université du Luxembourg « Center for Systems Biology - Luxembourg », un nouveau centre interdisciplinaire de recherche en biotechnologies. Ce Centre s'inscrit dans la politique de diversification économique du gouvernement luxembourgeois, essentiellement dans le cadre du plan « Technologies de la Santé ».

Le bâtiment comprend des laboratoires avec des surfaces de bureaux intégrées. Il se présente sous forme d'un monolithe avec une toiture plate. Outre la façade Ouest qui s'ouvre par des grandes baies vitrées, les façades restent en majeure partie fermées sur les trois côtés.

Le bâtiment a été construit en maîtrise d'ouvrage déléguée par le Fonds Belval et financée par l'Université du Luxembourg.

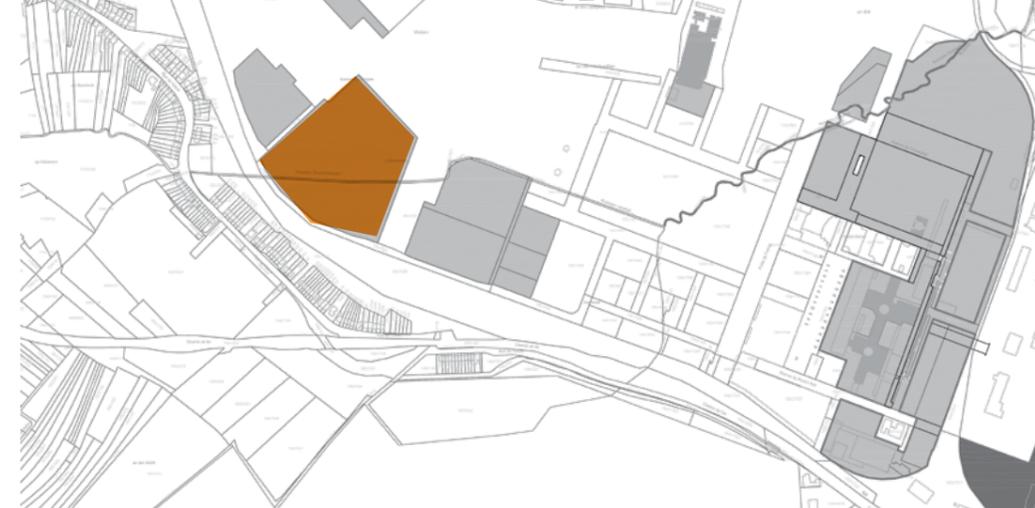
architecture:  
génie technique:  
génie civil:

WW+ architektur + management Sàrl  
Bevilacqua & Associés Luxengineering - S.A.  
GK Engineering S.A.



«Loi du 24 juillet 2007 relative à la construction d'un lycée d'enseignement secondaire et secondaire technique à Belval»

## Le Lycée Bel-Val



implantation

### Capacité

surfaces brutes	40'827 m <sup>2</sup>
surfaces nettes	24'901 m <sup>2</sup>
aménagement extérieur	45'643 m <sup>2</sup>
parking provisoire	11'000 m <sup>2</sup>
nombre d'élèves	1'500 m <sup>2</sup>

Début travaux:	janvier 2008
Fin travaux:	septembre 2011
Inauguration:	septembre 2011

Loi adaptée	121'070'222.-€ TTC
Liquidations	108'124'254.-€ TTC
Coût prévisionnel	111'001'783.-€ TTC

Le Lycée Bel-Val est implanté dans le parc Belval situé entre le nouveau quartier d'habitation de Belvaux et un quartier d'activités mixtes, le Square Mile. Il pourra accueillir un maximum de 1'500 élèves.

Le bâtiment s'articule autour d'une grande cour intérieure. Les salles de classe se situent aux niveaux +1 et +2. Le socle prévoit les espaces communs. Les ateliers sont situés en contrebas (rez-de-jardin) autour de la cour intérieure.

architecture:	Atelier d'architecture et de design Jim Clemes
génie civil:	Luxconsult
génie technique:	Jean Schmit Engineering
paysagiste:	Hackl Hofmann Freiraumplanung



«Loi du 21 décembre 2006 relative à la transformation des anciens vestiaires des hauts fourneaux pour les besoins d'un incubateur d'entreprises à Belval-Ouest»



implantation

## L'Incubateur d'Entreprises

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF)	4'900 m <sup>2</sup>
surfaces de recherche (HNF)	2'150 m <sup>2</sup>
ratio	18 m <sup>2</sup> /poste de travail
capacité max.	120 postes de travail
Début travaux:	avril 2007
Fin travaux:	mai 2012
Inauguration:	juillet 2012

<b>Loi adaptée</b>	14'285'820.-€ TTC
<b>Liquidations</b>	12'689'481.-€ TTC
<b>Coût prévisionnel</b>	12'711'891.-€ TTC

L'Incubateur d'entreprises est une infrastructure destinée à accueillir des jeunes entreprises qui se développent à partir de projets de recherche dans le cadre de la Cité des Sciences. Elle met à disposition des locaux et infrastructures appropriées à l'usage industriel ou commercial à des conditions très favorables ainsi qu'une large palette de services qui sont indispensables au développement des idées et à la création d'entreprises.

Le projet a été réalisé selon le principe de la «boite dans la boîte» ce qui a permis de conserver l'apparence extérieure de l'immeuble existant.

L'exploitation du bâtiment est gérée par la société Technoport S.A.

<b>architecture:</b>	Arlette Schneiders Architectes
<b>génie technique:</b>	SIT-LUX S.A.
<b>génie civil:</b>	Simon & Christiansen Ingénieurs-Conseils S.A.





implantation

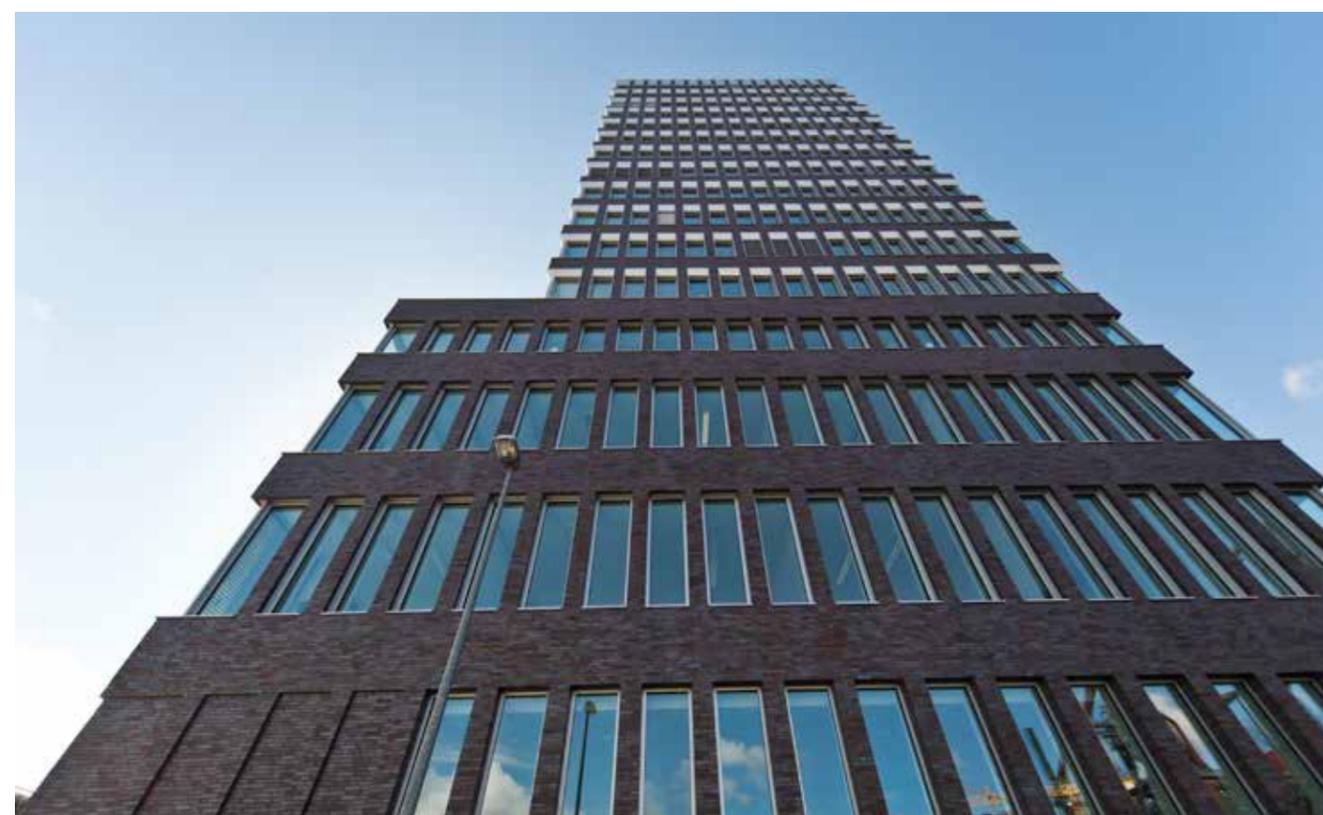
## Le Bâtiment administratif pour le compte de l'État

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF)	18'150 m <sup>2</sup>
<i>laboratoires:</i>	
surfaces nettes (HNF)	1'000 m <sup>2</sup>
ratio (13m <sup>2</sup> )	13 m <sup>2</sup> /chercheur
ratio (18m <sup>2</sup> )	18 m <sup>2</sup> /chercheur
capacité max. (13m <sup>2</sup> )	78 chercheurs
capacité max. (18m <sup>2</sup> )	56 chercheurs
<i>bureaux:</i>	
surfaces nettes (HNF)	4'150 m <sup>2</sup>
ratio (10m <sup>2</sup> )	10 m <sup>2</sup> /personne
capacité max. (10m <sup>2</sup> )	415 places
Début travaux:	septembre 2009
Fin travaux:	octobre 2012
Inauguration:	mars 2013
<b>Loi adaptée</b>	62'022'838.-€ TTC
<b>Liquidations</b>	51'891'599.-€ TTC
<b>Coût prévisionnel</b>	55'795'800.-€ TTC

Le Bâtiment administratif pour le compte de l'Etat accueille des administrations et services de l'Etat, à savoir l'Administration de la Gestion de l'Eau, l'Administration de l'Environnement, la Commission nationale pour la Protection des Données et le Fonds Belval. Le Bâtiment est occupé depuis fin 2012.

Le bâtiment se compose d'un socle comportant 4 niveaux et d'une tour de 12 niveaux. Il comprend des surfaces de bureaux ainsi que des laboratoires. Les laboratoires sont situés dans le socle tandis que les bureaux se trouvent dans la tour. La façade est conçue comme une façade traditionnelle en klinker avec des fenêtres en aluminium éloxé.



## II. Les projets en cours / récemment mis en service

La Maison du Savoir

La Maison des Sciences Humaines

Stabilisation et Mise en valeur des Hauts Fourneaux

La Maison de l'Innovation

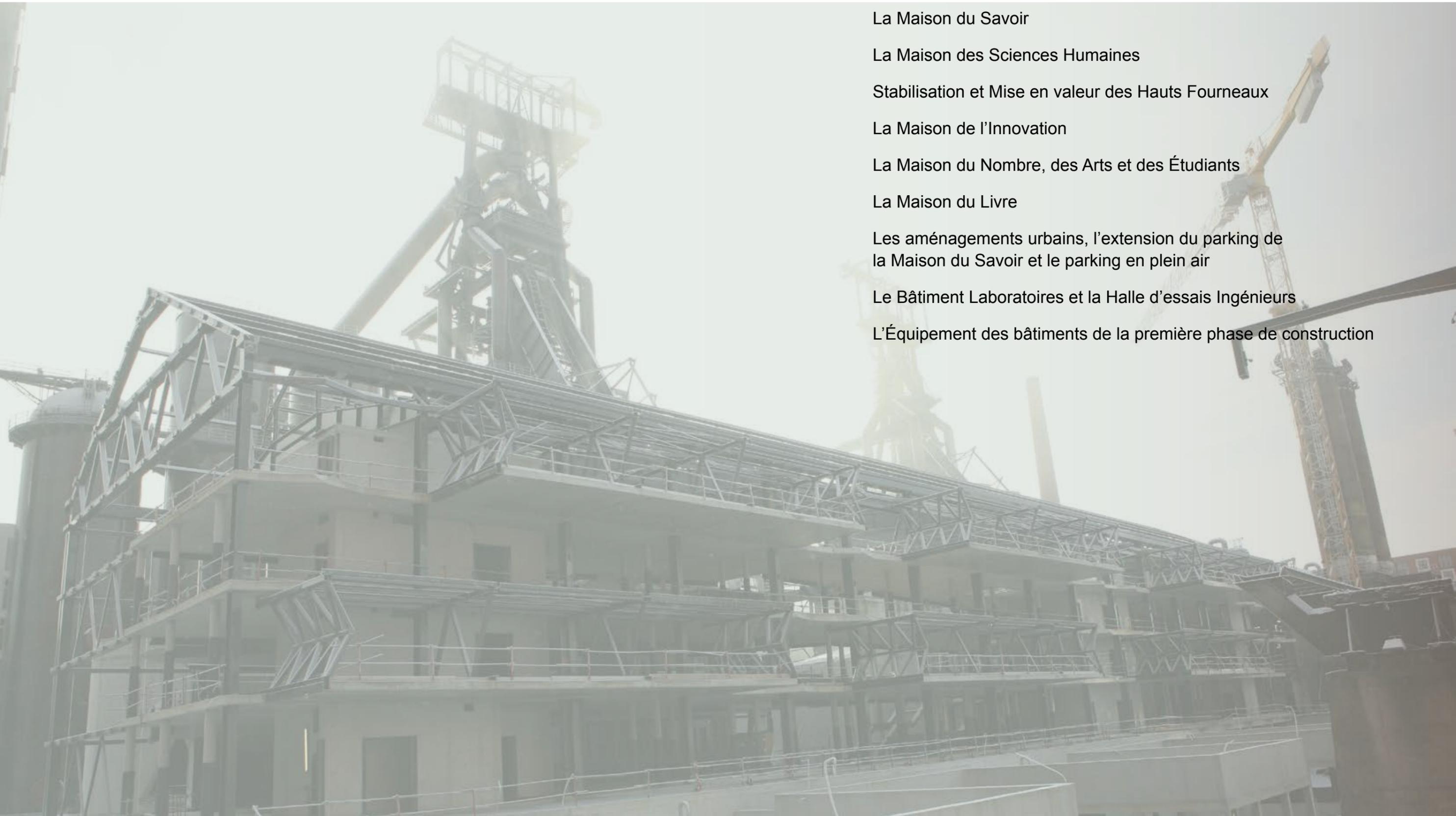
La Maison du Nombre, des Arts et des Étudiants

La Maison du Livre

Les aménagements urbains, l'extension du parking de la Maison du Savoir et le parking en plein air

Le Bâtiment Laboratoires et la Halle d'essais Ingénieurs

L'Équipement des bâtiments de la première phase de construction





implantation

## La Maison du Savoir

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF) avec parking:	62'000 m <sup>2</sup>
<i>enseignement:</i> surfaces nettes (HNF) capacité max.	9'700 m <sup>2</sup> 4'280 places assises
<i>surfaces administratives:</i> surfaces nettes (HNF) ratio capacité max.	5'200 m <sup>2</sup> 10 m <sup>2</sup> / place de travail 500 places de travail
Début travaux:	septembre 2009
Fin travaux:	mai 2014
Inauguration:	septembre 2015

### Loi adaptée

Maison du Savoir 147'330'015.-€ TTC

avec parking 400 empl.

### Liquidations

128'618'424.-€ TTC

### Coût prévisionnel

146'768'948.-€ TTC

La Maison du Savoir est le bâtiment central de la Cité des Sciences. Elle comprend les infrastructures d'enseignement général, à savoir les auditoriums et les salles de séminaires, ainsi que le rectorat et l'administration centrale de l'Université du Luxembourg. Il a également été décidé d'y implanter la Fondation RESTENA, l'Institut Universitaire International Luxembourg (IUIL) et le Fonds National de la Recherche (FNR).

Le bâtiment se compose d'une barre horizontale d'une longueur de 180 m posée sur 2 socles de 45 m et d'une tour d'une hauteur de 80 m. L'immeuble est revêtu d'une maille métallique constituée de caissons d'aluminium qui servent de pare-soleil.

Les infrastructures d'enseignement sont situées dans la barre horizontale tandis que les surfaces de bureaux pour le rectorat et l'administration se trouvent dans la tour.



architecture:

A.M. Baumschlager Eberle St Gallen AG /  
cba Christian Bauer & Associés Architectes S.A.

génie technique:

Jean Schmit Engineering

Ingénieur :

Bureau d'études Jan Van Aelst BVBA





implantation

## La Maison des Sciences Humaines

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF) 26'500 m<sup>2</sup>

recherche:

Début travaux: novembre 2010  
Fin travaux: mai 2014  
Inauguration: septembre 2015

**Loi adaptée** 73'011'990.-€ TTC  
**Liquidations** 53'603'936.-€ TTC  
**Coût prévisionnel** 67'222'897.-€ TTC

La Maison des Sciences Humaines est un volume simple et compact qui s'organise autour de deux cours intérieures. Le bâtiment est revêtu d'une peau en fibre béton rugueuse et mate posé sur un rez-de-chaussée vitré.

La Maison des Sciences Humaines accueille des activités de recherche dans le domaine des sciences humaines et sociales. Les activités de recherche ont comme objectif majeur d'analyser et d'accompagner la société humaine dans son développement.

La Maison des Sciences Humaines comprend les activités de la Faculté des Lettres, des Sciences Humaines, des Arts et des Sciences de l'Éducation, le Luxembourg Incoming Study database (LIS) ainsi que celles du Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER).

**architecture:** Tatiana Fabeck Architecte et ABSCIS ontwerpgroep  
**génie technique:** BETIC S.A. Ingénieurs-conseils et  
Studiebureau R. Boydens n.v.  
**génie civil:** B.E.S.T. Ingénieurs-conseils Sàrl



«Loi du 17 novembre 2003 relative aux études et travaux préliminaires en vue de la réalisation d'un centre national de la culture industrielle sur le site des hauts fourneaux à Belval-Ouest»

«Loi du 3 août 2010 relative aux travaux de mise en valeur des hauts-fourneaux A et B de Belval»



implantation

## Stabilisation et restauration des Hauts Fourneaux

### Stabilisation des Hauts Fourneaux (loi du 17.11.2003)

Loi	13'930'000.-€
Loi adaptée	16'795'151.-€
Liquidations	15'502'892.-€
Coût prévisionnel	15'522'677.-€

Début travaux:	avril 2004
Fin travaux:	septembre 2011
Inauguration:	juillet 2014

### Mise en valeur des Hauts Fourneaux (loi du 03.08.2010)

Loi	26'750'000.-€
Loi adaptée	30'594'484.-€
Liquidations	30'852'740.-€
Coût prévisionnel	31'820'386.-€

Début travaux:	octobre 2010
Fin travaux:	juillet 2014
Inauguration:	juillet 2014

### Récapitulatif stabilisation et mise en valeur des Hauts Fourneaux

Total loi stabilisation et restauration	40'680'000.-€
Total loi stabilisation et restauration adaptée	47'389'635.-€
Total liquidations stabilisation et restauration	46'355'633.-€
Total coût prévisionnel stabilisation et restauration	47'343'063.-€

Après le vote de la première loi du 17 novembre 2003 relative à la stabilisation et sécurisation des Hauts Fourneaux A et B, la deuxième loi du 3 août 2010, complémentaire à la première, prévoit le traitement des surfaces pour préserver les Hauts Fourneaux à long terme, c'est à dire la restauration complète des éléments afin de les intégrer dans le cadre urbain de la Terrasse des Hauts Fourneaux.

Les deux lois du 17 novembre 2003 et du 03 août 2010 constituent l'ensemble du projet de conservation des Hauts Fourneaux de Belval.

Le coût prévisionnel cumulé des deux lois respecte le budget disponible en tenant compte des aides FEDER et remboursements pour mauvaises exécutions et en déduisant les révisions de prix.





implantation

## La Maison de l'Innovation

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF)	13'700 m <sup>2</sup>
recherche:	
surfaces nettes (HNF)	5'000 m <sup>2</sup>
ratio	10 m <sup>2</sup> / place de travail
capacité max.	500 places de travail
Début travaux:	mai 2012
Fin travaux:	septembre 2015
Inauguration:	septembre 2015
<b>Loi adaptée</b>	39'419'399.-€ TTC
<b>Liquidations</b>	28'509'073.-€ TTC
<b>Coût prévisionnel</b>	33'050'482.-€ TTC

Le bâtiment de la Maison de l'Innovation se présente sous forme d'un volume rectangulaire avec une cour intérieure et des entailles au niveau des angles intérieurs et extérieurs pouvant faire fonction de terrasses.

Il met à disposition des surfaces de recherche théorique et des surfaces de bureaux et a pour finalité de contribuer à l'amélioration et au renforcement de la capacité d'innovation des entreprises et des organisations publiques, notamment par ses recherches dans le domaine de l'informatique appliquée.

Le bâtiment est essentiellement réservé aux activités correspondantes du Luxembourg Institute of Science and Technology (LIST), de Luxinnovation et du Centre de Formation professionnelle continue Dr. Robert Widong (CFPC).



architecture:	Bourguignon Siebenaler Sàrl
génie technique:	Betic S.A.
génie civil:	Bureau d'études Greisch

«Loi du 28 juillet 2011 relative à la construction de la Maison du Nombre, de la Maison des Arts et des Étudiants, du Centre de calculs et de la première unité de production à froid à Belval»



implantation

## La Maison du Nombre, des Arts et des Étudiants

### La Maison du Nombre

*recherche*

surfaces brutes (BGF)	19'400 m <sup>2</sup>
surfaces de recherche (HNF)	5'200 m <sup>2</sup>
ratio	10 m <sup>2</sup> / place de travail
capacité max.	520 places de travail

Début travaux:	mai 2011
Fin travaux:	fin 2016

### La Maison des Arts et des Étudiants

*spectacles*

surfaces brutes (BGF)	5'400 m <sup>2</sup>
surfaces nettes (HNF)	625 m <sup>2</sup>
ratio	0.42 m <sup>2</sup> /spectateur
capacité max.	1'500 spectateurs

*enseignement/art/loisirs:*

surfaces nettes (HNF)	1'360 m <sup>2</sup>
capacité max.	350 spectateurs

Début travaux:	mai 2011
Fin travaux:	mi-2017

### Loi

Maison du Nombre,	58'000'000.-€
M. des Arts et des Étudiants,	16'400'000.-€
1 <sup>ère</sup> unité de production froid	14'600'000.-€
<b>Total Loi</b>	<b>83'000'000.-€</b>

<b>Loi adaptée</b>	90'175'489.-€ TTC
<b>Liquidations</b>	34'928'898.-€ TTC
<b>Coût prévisionnel</b>	<b>88'234'273.-€ TTC</b>

architecture:	Witry & Witry S.A.
génie technique:	Atelier d'architecture et de design Jim Clèmes
génie civil:	Jean Schmit Engineering Sàrl INCA Ingénieurs Conseils Associés Sàrl

La Maison du Nombre comporte des surfaces de bureaux pour la recherche, le Centre de calculs central de la Cité des Sciences ainsi que la centrale de production de froid. Elle est liée à la Maison des Arts et des Etudiants. La Maison du Nombre accueillera les activités correspondantes de la Faculté des Sciences, de la Technologie et de la Communication.

La Maison des Arts et des Etudiants accueillera des activités pédagogiques dans le domaine des arts, des activités de création et des activités à caractère social et socio-culturel. Elle sera par ailleurs le siège des organisations estudiantines de l'Université.





implantation

## La Maison du Livre

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF)	19'200 m <sup>2</sup>
<i>enseignement:</i>	
surfaces nettes (HNF)	2'600 m <sup>2</sup>
capacité max.	1'060 places
<i>surfaces administratives:</i>	
surfaces nettes (HNF)	500 m <sup>2</sup>
ratio	10 m <sup>2</sup> / places de travail
capacité max.	50 places de travail
Début travaux:	mai 2013
Fin travaux:	mi-2017
<b>Loi adaptée</b>	64'874'990.-€ TTC
<b>Liquidations</b>	23'610'064.-€ TTC
<b>Coût prévisionnel</b>	63'581'240.-€ TTC

La Maison du Livre héberge la bibliothèque centrale de l'Université. Plus de 600'000 volumes pourront y être stockés et plus de 1.000 places de travail de différents types sont à la disposition des lecteurs dans les espaces de consultation.

La Maison du Livre est aménagée dans la Möllerei, un des derniers vestiges de la fonderie de Belval. Les espaces de consultation sont aménagés sur des grands plateaux successifs librement posés dans le grand volume de la Möllerei. L'administration et les services techniques sont logés dans trois nouveaux volumes construits sur la place de l'Académie.

Les façades de la Möllerei ont été redessinées et se distinguent de l'architecture d'origine. Les matériaux seront les mêmes, la brique, l'acier et le verre.

architecte:	Hermann & Valentiny & Associés Architectes
génie technique:	RMC Consulting
génie civil:	Bollinger und Grohmann
acoustique:	Müller BBM Schalltechnisches Beratungsbüro





implantation

## Les aménagements urbains, l'extension du parking de la Maison du Savoir et le parking en plein air provisoire

### Les aménagements urbains, surfaces en phase I

total surface 16 ha	160'000 m <sup>2</sup>
Début travaux:	mai 2012
Fin travaux:	fin 2017

### Extension du parking de la Maison du Savoir

surfaces brutes (BGF)	6'300 m <sup>2</sup>
nombre d'emplacements	200 empl.
Début travaux:	novembre 2012
Fin travaux:	juin 2015

### Parking provisoire en plein air

nombre d'emplacements	560 empl.
Début travaux:	novembre 2012
Fin travaux:	décembre 2015

<b>Loi adaptée</b>	62'523'670.-€ TTC
<b>Liquidations</b>	42'646'707.-€ TTC
<b>Coût prévisionnel</b>	60'252'574.-€ TTC

paysagiste:	Michel Desvigne / Areal landscape architects
éclairage urbain:	Ingo Maurer
génie civil:	Icône ingénieurs conseils
génie technique / fontainerie:	a.m. Goblet Lavandier & Associés / KN Planung
génie technique / réseau froid:	Goblet Lavandier & Associés
génie technique /	
concept de gestion des eaux:	EEPI
consultant botanique:	Oeko-Bureau
coordinateur pilote:	Arcoop

Les aménagements urbains ont pour objectif de créer un environnement fédérateur et de donner une identité forte au site de Belval. Le projet des aménagements urbains se compose de deux phases: les aménagements au centre de la Terrasse des Hauts Fourneaux sur l'emprise des trois hauts fourneaux et les aménagements en bordure, à l'Est et au Nord de la Terrasse.

Le parking de la phase 2010-2018 prévoit la construction de la passerelle d'accès au parking existant de la Maison du Savoir et la construction d'un parking provisoire en plein air de 560 places. La somme totale maximale des emplacements (plein air et souterrains) sera de quelque 1'200 places. L'accès au parking, par le giratoire à l'entrée du site, permet de décongestionner les autres croisements périphériques.



«Loi du 15 mai 2012 relative à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'essais Ingénieurs et de la deuxième unité de production à froid à Belval»



implantation

## Le Bâtiment Laboratoires et la Halle d'essais Ingénieurs

### Bâtiment Laboratoires

surfaces brutes (BGF)	35'000 m <sup>2</sup>
<i>recherche:</i>	
surfaces nettes (HNF)	13'180 m <sup>2</sup>
ratio	18 m <sup>2</sup> / place de travail
capacité max.	650 places de travail
Début travaux:	novembre 2012
Fin travaux:	fin 2018

### Halle d'essais Ingénieurs

surfaces brutes (BGF)	35'000 m <sup>2</sup>
Début travaux:	novembre 2013
Fin travaux:	fin 2015

<b>Loi adaptée</b>	147'115'582.-€ TTC
<b>Liquidations</b>	35'969'014.-€ TTC
<b>Coût prévisionnel</b>	131'654'118.-€ TTC

Le bâtiment Laboratoires à Belval fait partie d'un ensemble constitué de différents projets permettant le développement de surfaces de laboratoires pour les besoins de l'Université et des centres de recherche publics. Le Bâtiment Laboratoires est composé d'une aile Nord et d'une aile Sud. Elles peuvent, d'un point de vue fonctionnel, être regroupées en un seul bâtiment ou bien être utilisées comme deux bâtiments distincts. Le programme de construction répond aux besoins évolutifs de la recherche par une haute flexibilité des installations et espaces.

La Halle d'essais Ingénieurs fait parti d'un ensemble regroupant des activités techniques des ingénieurs tel que les analyses et les test de matériaux, et se compose de trois parties: une halle d'essais pour des tests sur matériaux à grande échelle, et deux ailes de laboratoires et ateliers pouvant être aménagées de manière flexible. Chaque partie peut être réalisée et affectée indépendamment des autres. En premier lieu, la Halle d'essais Ingénieurs a été réalisée. Les études d'équipement sont en cours. La mise en service de la halle a été documentée par le premier essai de gravimétrie absolue qui a eu lieu le 4 novembre 2015

Bâtiment Laboratoires, aile Nord

**architecture:** Architecture et Aménagement S.A. Bertrand Schmidt  
**génie technique:** Luxconsult S.A.  
**génie civil:** Luxconsult S.A.

Bâtiment Laboratoires, aile Sud

**architecture:** a.m. Behles & Jochimsen / WW+ Sàrl  
**génie technique:** Luxconsult S.A.  
**génie civil:** Luxconsult S.A.

Deuxième centrale de production de froid

**génie technique:** Jean Schmit Engineering

Halle d'essais Ingénieurs

**architecture:** Michel Petit architecte / Jean Petit Architectes  
**génie technique:** Goblet Lavandier & Associés  
**génie civil:** Simon & Christiansen Ingénieurs Conseils S.A.



## L'équipement des bâtiments de la première phase de construction

<b>Loi (loi non adaptée)</b>	140'000'000.-€
<b>Liquidations</b>	4'632'609.-€
<b>Coût prévisionnel</b>	136'349'130.-€

Le projet vise les équipements des immeubles de la Cité des Sciences à Belval. La Cité des Sciences se compose, pour sa première phase de réalisation, de plusieurs immeubles pour l'enseignement et la recherche universitaires ainsi que pour la recherche appliquée et l'innovation, immeubles qui sont regroupés sur les 16 hectares de la terrasse des anciens hauts fourneaux à Belval. Les immeubles sont conçus comme des maisons thématiques, soit regroupant au sein d'un seul bâtiment les chercheurs travaillant sur des domaines de recherche qui leur sont communs, soit ayant une fonction spécifique comme l'enseignement ou la bibliothèque. Ces maisons thématiques ne sont donc pas en principe destinées à un seul utilisateur, et ce dans un but de favoriser les collaborations entre les différents acteurs.

La loi prévoit des budgets afférents aux bâtiments construits dans le cadre de la première phase de la Cité des Sciences. Elle reprend des coûts pour des équipements mobiliers, scientifiques et informatiques pour les utilisateurs des bâtiments.

Les projets, dont certains sont encore en phase de construction, sont équipés au fur et à mesure de l'achèvement des travaux et des plans d'aménagement développés avec les utilisateurs en accord avec les déménagements respectifs.

Actuellement, les Maisons du Savoir, des Sciences Humaines et de l'Innovation ainsi que le Centre de Calcul et le Restaurant de l'Université sont en cours d'équipement.

Les bâtiments équipés dans le cadre de la loi sont:

- la Maison du Savoir
- le Restaurant de l'Université
- la Maison des Sciences Humaines
- la Maison de l'Innovation
- la Halle d'essais Ingénieurs
- le Centre de Calcul
- la Maison du Nombre
- la Maison des Arts et des Étudiants
- la Maison du Livre
- l'animalerie provisoire

Les utilisateurs concernés par la loi d'équipement sont:

- Université du Luxembourg
- Luxembourg Institute of Socio-Economic Research - LISER (anc.CEPS)
- Fonds national de la Recherche - FNR
- La Fondation RESTENA
- Luxembourg Institute of Science and Technology - LIST (320 personnes)
- Luxinnovation (62 personnes)
- Centre de Formation professionnelle continue Dr. Robert Widong

## IV. Récapitulatif



## Récapitulatif

### Récapitulatif des projets

Projet	Loi	Indice loi	Loi adaptée	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel	% Loi adaptée
La Rockhal (Salle de concert pour musiques amplifiées)	29'623'000	554.26	31'708'544	31'913'676	30'901'736	30'903'690	97.46%
Le Lycée Bel-Val	110'875'000	625.70	121'070'222	116'878'092	108'124'254	111'001'783	91.68%
L'incubateur d'entreprises	12'990'000	618.55	14'285'820	14'862'356	12'689'481	12'711'891	88.98%
Le Bâtiment administratif pour le compte de l'État	57'073'000	646.07	62'022'838	57'449'326	51'891'599	55'795'800	89.96%
La Maison du Savoir	136'200'000	646.07	147'330'015	145'621'420	128'618'424	146'768'948	99.62%
La Maison des Sciences Humaines	67'400'000	666.12	73'011'990	59'946'015	53'603'936	67'222'897	92.07%
<b>Stabilisation et mise en valeur des hauts fourneaux (synthèse)</b>	40'680'000	1'220.38	47'389'635	50'174'678	46'355'633	47'343'063	99.90%
- Stabilisation et sécurisation des Hauts Fourneaux	13'930'000	554.26	16'795'151	16'975'458	15'502'892	15'522'677	92.42%
- Mise en valeur des Hauts Fourneaux	26'750'000	666.12	30'594'484	33'199'220	30'852'740	31'820'386	104.01%
La Maison de l'Innovation	36'700'000	677.02	39'419'399	33'581'277	28'509'073	33'050'482	83.84%
La Maison du Nombre, des Arts et des Étudiants	83'000'000	677.02	90'175'489	67'796'632	34'928'898	88'234'273	97.85%
La Maison du Livre	59'500'000	677.02	64'874'990	38'212'364	23'610'064	63'581'240	98.01%
Les Aménagements urbains, l'extension du parking de la Maison du Savoir et le parking aérien provisoire	58'000'000	677.18	62'523'670	54'551'839	42'646'707	60'252'574	96.37%
Le Bâtiment Laboratoires et la Halle d'essais Ingénieurs	136'250'000	685.44	147'115'582	57'925'149	35'969'014	131'654'118	89.49%
L'équipement des bâtiments de la première phase de construction	140'000'000	-	139'992'114	13'586'006	4'632'609	136'349'130	97.40%
<b>TOTAUX</b>	<b>968'291'000</b>		<b>1'040'920'308</b>	<b>742'498'832</b>	<b>602'481'427</b>	<b>984'869'889</b>	<b>94.62%</b>
<b>% Loi adaptée</b>			<b>100.00%</b>	<b>71.33%</b>	<b>57.88%</b>	<b>94.62%</b>	



## V. Les projets non encore votés

Le parking Nord

La Maison de l'Environnement I

La Maison de l'Environnement II

La Maison de la Vie

La Maison de l'Ingénieur

Les Ateliers et Halles d'essais

Les travaux pratiques Ingénieurs, laboratoires et bureaux

Le Centre sportif

L'Internat

Les Archives nationales



## Le parking Nord



implantation

### Capacité

surfaces brutes (BGF) 60'600 m<sup>2</sup>  
nombre d'emplacements 1'800 places

Début des études: mi-2016

Investissement 71'000'000.-€ TTC

Les besoins en stationnement de la Cité des Sciences s'élèvent à un total de 3'600 emplacements. Cette capacité a été évaluée en application d'un modal-split 40/60 pour le personnel des exploitants de la Cité des Sciences.

La Cité des Sciences disposera à la fin de la première phase de la réalisation de la Cité des Sciences 2'500 emplacements de parking.

Le parking de la Maison du Savoir est situé en sous-sol du dit bâtiment et comporte 600 emplacements.

Le parking Nord se situera en sous-structure des Maisons de la Vie et de l'Environnement I et II. Il comprendra quelque 1'800 emplacements qui seront distribués sur trois niveaux pleins.

En vue de faciliter la gestion du trafic sur site, le Parking Nord est relié au parking de la Maison du Savoir par le biais d'une passerelle qui se situe sous la place de l'Université. Les parkings disposent d'un accès principal et unique qui permet d'éviter la circulation des véhicules dans la Cité des Sciences, conçue comme zone piétonne.

Le début des études est prévu en même temps que les nouveaux projets de laboratoires.



# La Maison de l'Environnement I



implantation

## Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF)	22'800 m <sup>2</sup>
<i>recherche:</i>	
surfaces nettes (HNF)	7'155 m <sup>2</sup>
ratio	18 m <sup>2</sup> /chercheur
capacité max.	390 chercheurs
<i>enseignement:</i>	
surfaces nettes (HNF)	1'600 m <sup>2</sup>
capacité max.	160 places
Début des études:	mi-2017
<b>Investissement</b>	62'000'000.-€ TTC

La Maison de l'Environnement I fait partie d'un ensemble constitué de différents projets permettant le développement de surfaces à caractère de laboratoires pour les besoins de l'Université du Luxembourg et des centres de recherche.

Le concept de base répond à la notion de flexibilité des structures qui garantira l'utilisation multifonctionnelle et l'évolution des activités de la recherche.

architecture:	m <sup>3</sup> Architectes
génie technique:	a.m. Goblet Lavandier & Associés
génie civil:	Schroeder et Associés ingénieurs-conseils



## La Maison de l'Environnement II



implantation

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF)	18'200 m <sup>2</sup>
<i>recherche:</i>	
surfaces nettes (HNF)	6'550 m <sup>2</sup>
ratio	18 m <sup>2</sup> /chercheur
capacité max.	360 chercheurs
<i>enseignement:</i>	
surfaces nettes (HNF)	860 m <sup>2</sup>
capacité max.	90 places
Début des études:	mi-2016
<b>Investissement</b>	52'000'000.-€ TTC

La Maison de l'Environnement II fait partie d'un ensemble constitué de différents projets permettant le développement de surfaces à caractère de laboratoires pour les besoins de l'Université du Luxembourg et des centres de recherche.

Le concept de base répond à la notion de flexibilité des structures qui garantira l'utilisation multifonctionnelle et l'évolution des activités de la recherche.

architecture:

a.m. Nicklas Architectes Sàrl /  
bureau d'architectes Teisen & Giesler Sàrl  
EKOpian S.A.  
B.E.S.T. Ingénieurs-Conseils Sàrl

génie technique:  
génie civil:





implantation

## La Maison de la Vie

### Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF) 17'500 m<sup>2</sup>

*recherche:*

surfaces nettes (HNF) 6'550 m<sup>2</sup>  
ratio 18 m<sup>2</sup>/chercheur  
capacité max. 360 chercheurs

*enseignement:*

surfaces nettes (HNF) 860 m<sup>2</sup>  
capacité max. 90 places

### Investissement

42'000'000.-€ TTC

architecture:  
génie technique:  
génie civil:

Architecture et Environnement S.A.  
Bevilacqua S.A.  
INCA Ingénieurs Conseils Associés Sàrl

La Maison de la Vie fait partie d'un ensemble constitué de différents projets permettant le développement de surfaces à caractère de laboratoires pour les besoins de l'Université du Luxembourg et des centres de recherche.

Le concept de base répond à la notion de flexibilité des structures qui garantira l'utilisation multifonctionnelle et l'évolution des activités de la recherche.

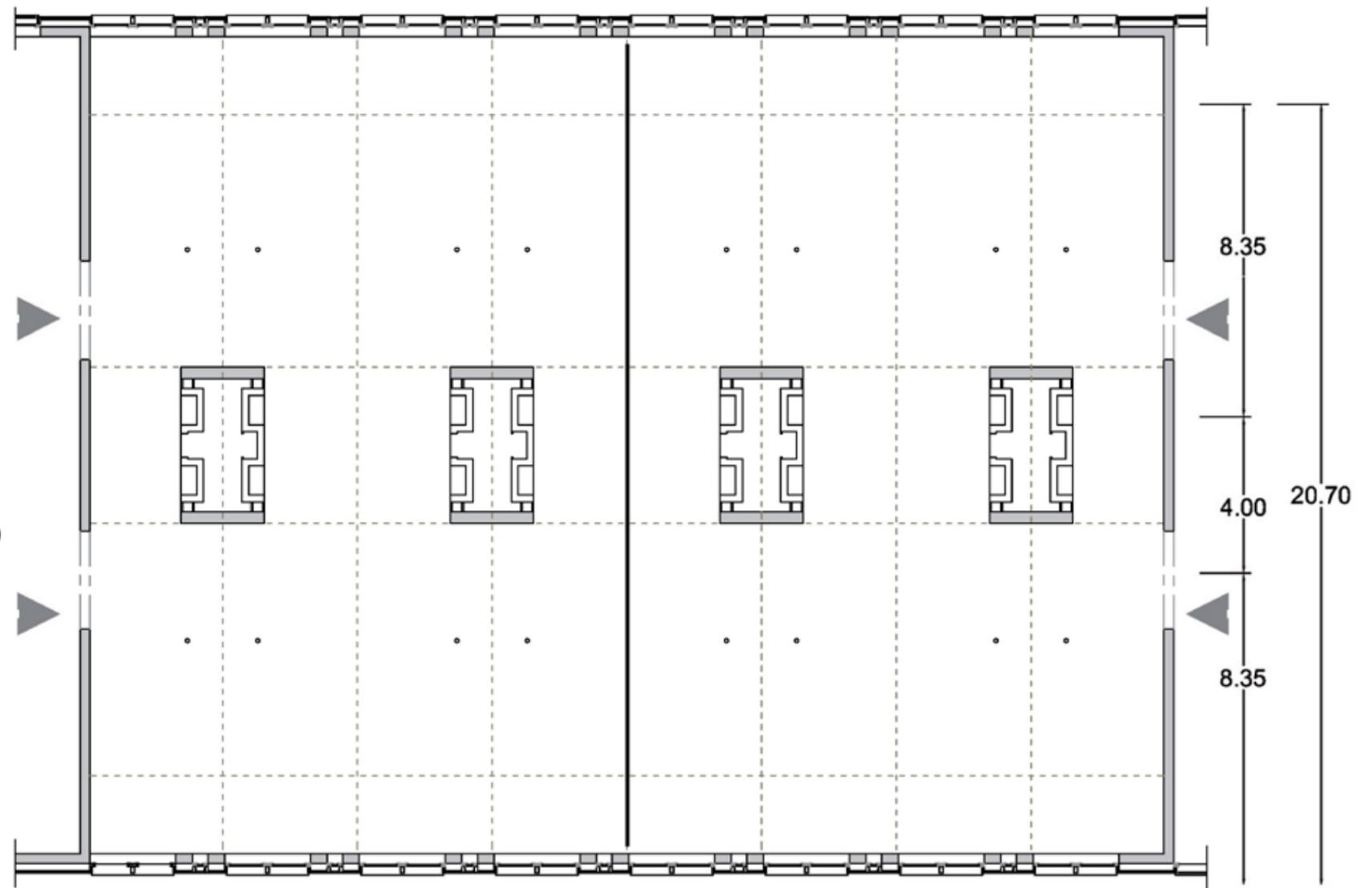


## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

capacité:

taille de laboratoire maximale: 540 m<sup>2</sup> (670 m<sup>2</sup>)  
subdivisible en deux unités indépendantes

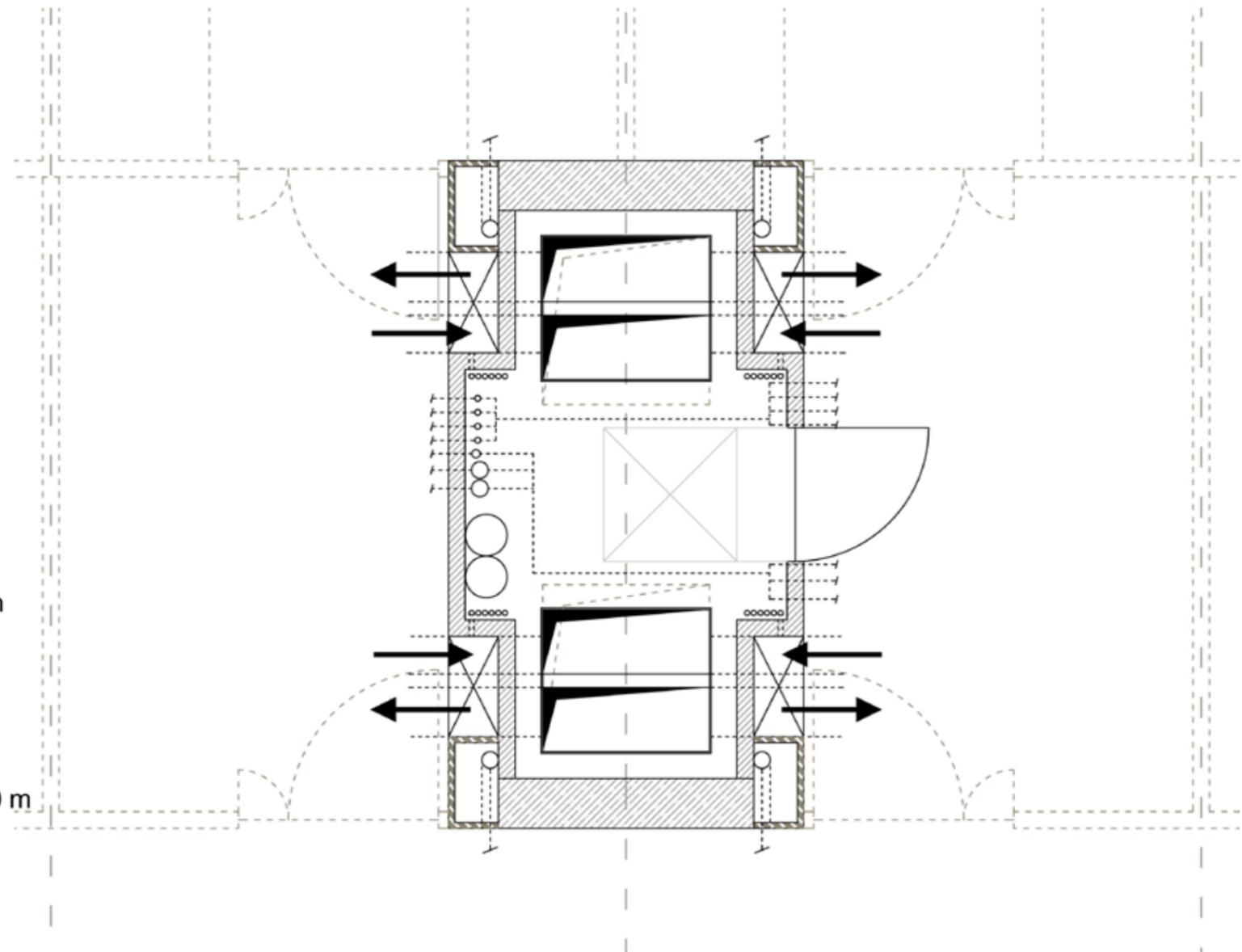
capacité nombre de personnes: max. 30 p ( 37 p)



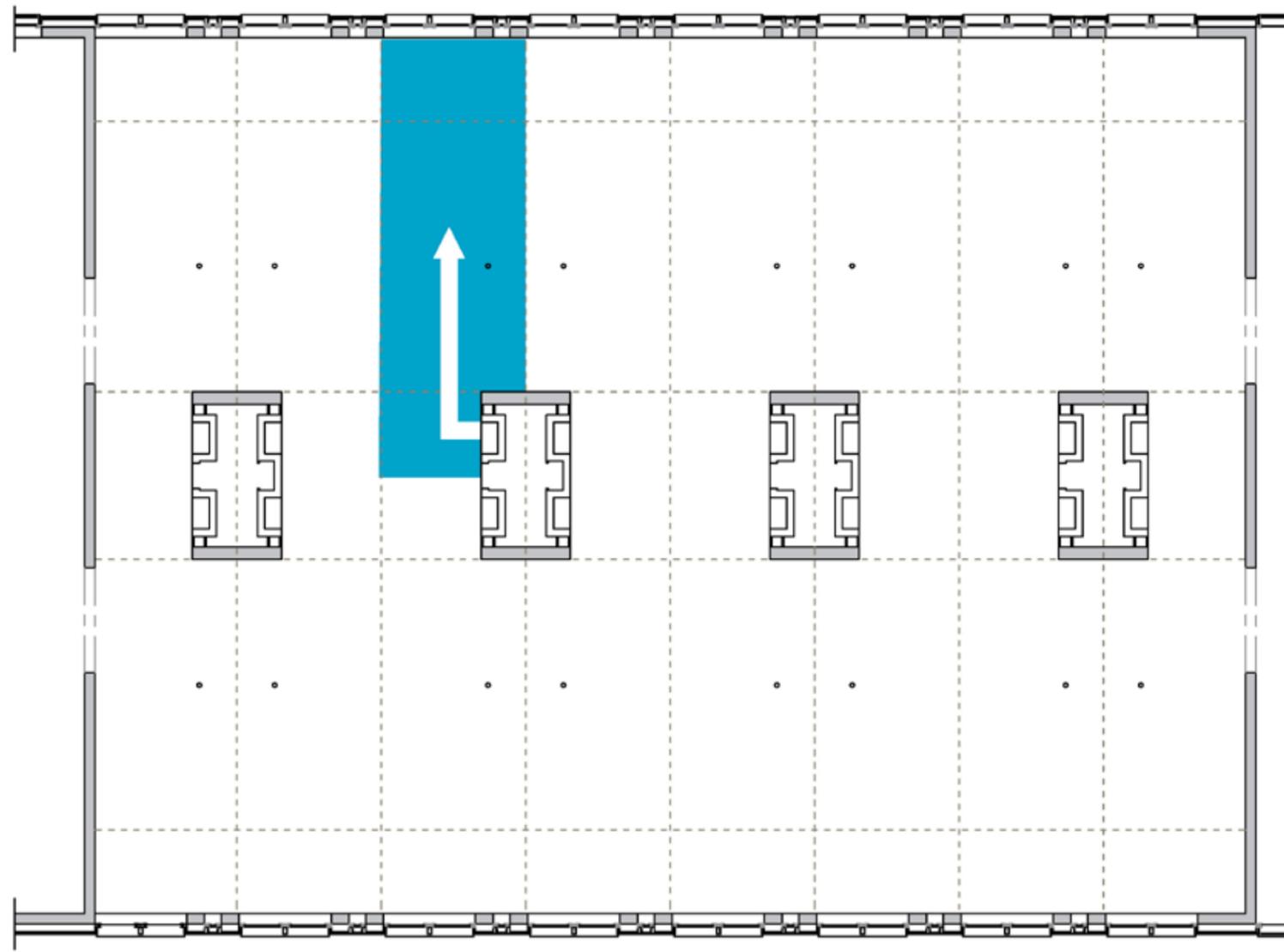
## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

capacité standard par gaine (4 modules):

- \* ventilation:
    - 6 hottes
    - 4 armoires chimiques
  - \* 4 compartiments électriques (500W/m<sup>2</sup>)
  - \* fluides et gaz en réseaux
    - 3 fluides techniques
    - air comprimé
    - eau glacée (machines)
    - eau potable
  - \* 4 points d'évacuations eau usée
  - \* chauffage/eau glacée groupe de ventilation
  - \* 1 accès de maintenance
  - \* 1 échelle de maintenance
- hauteur laboratoires: 3,60m  
hauteur libre sous techniques: 3,60 m à 2,70 m



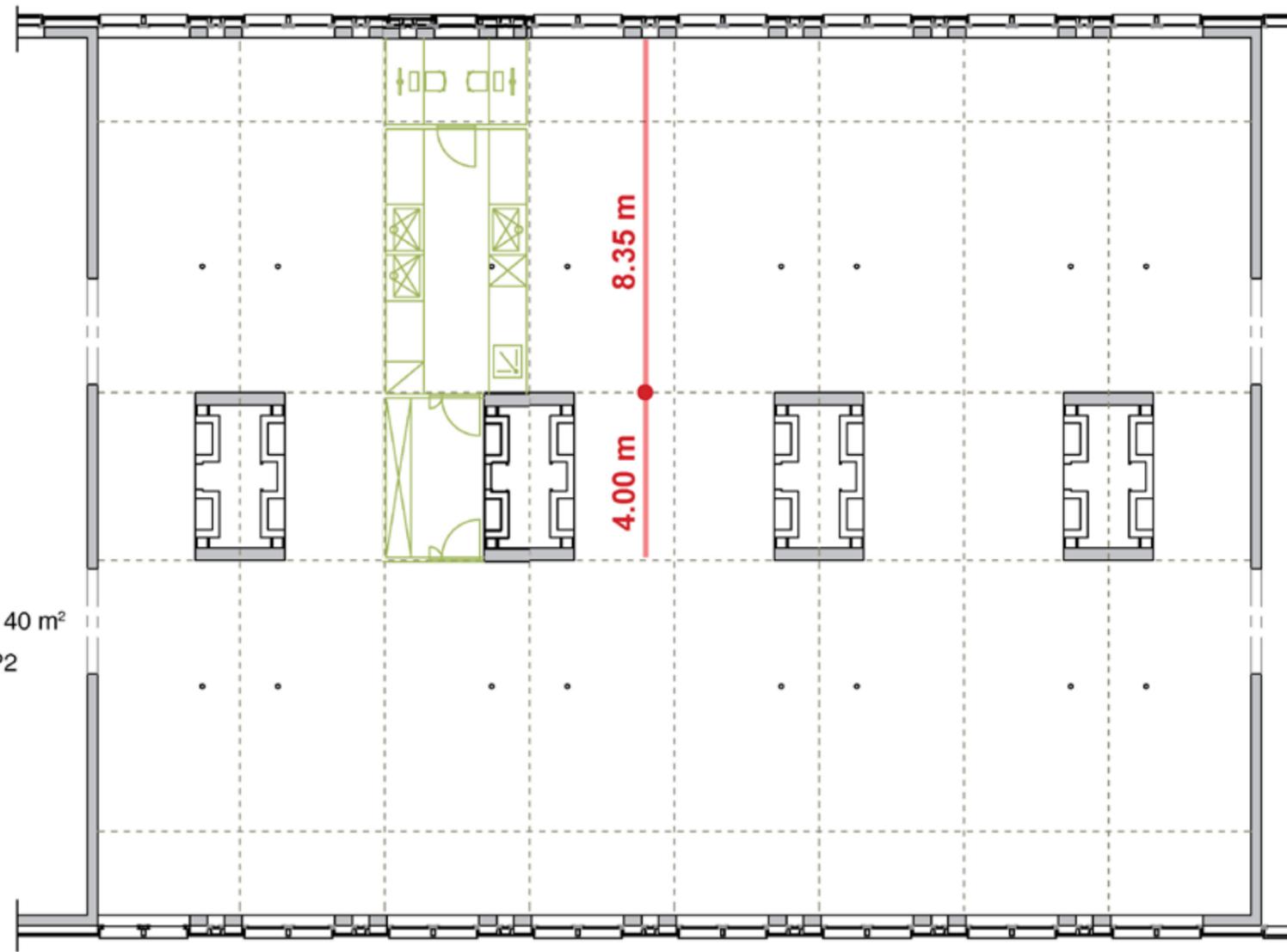
## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement



## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

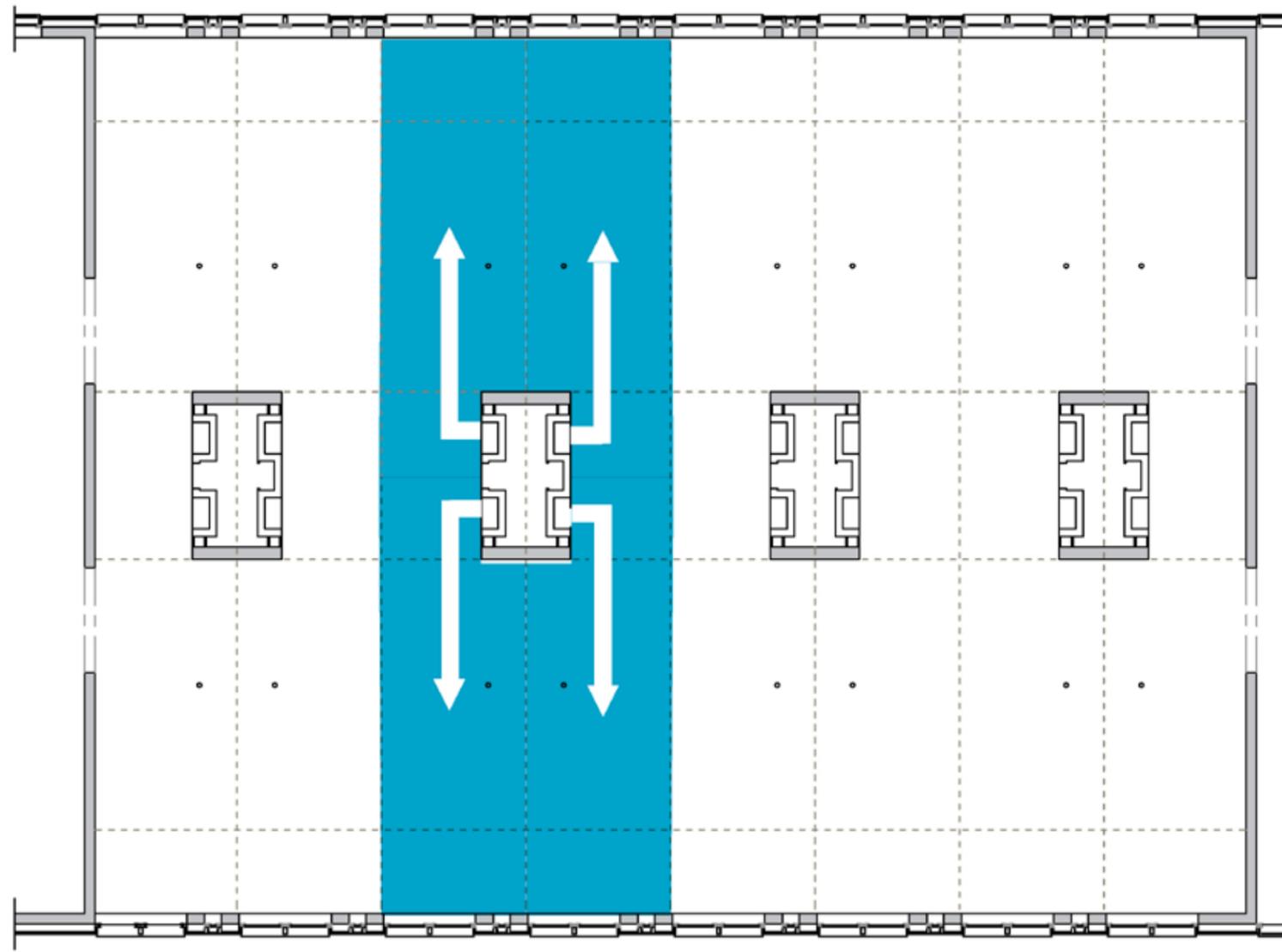
zone librement aménageable  
définie à partir de:

- plus petit module de laboratoire autonome = 40 m<sup>2</sup>
- niveau de confinement maximal possible = P2



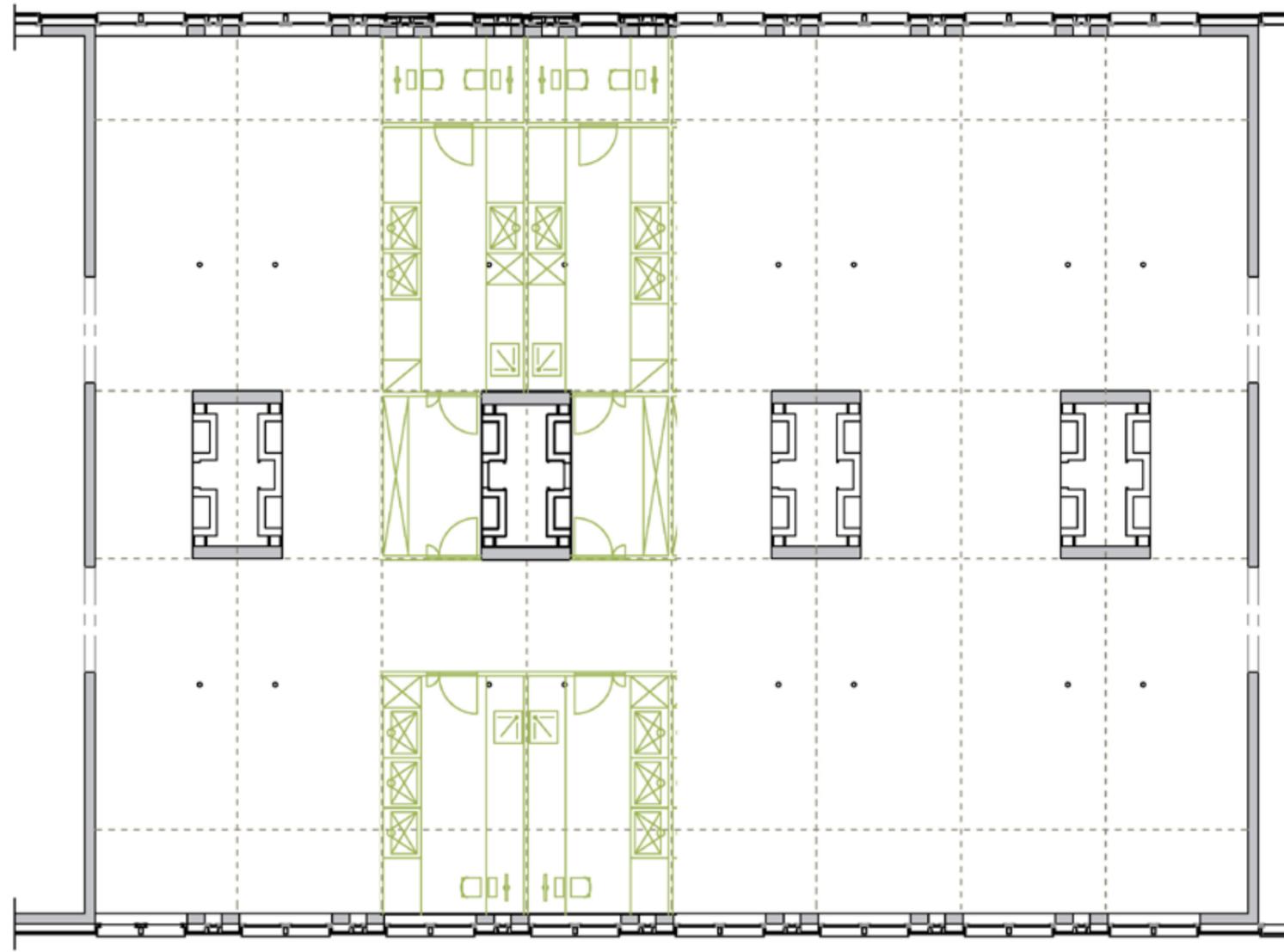
## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

1 gaine =  
alimentation de 4 modules autonomes et  
indépendants entre-eux

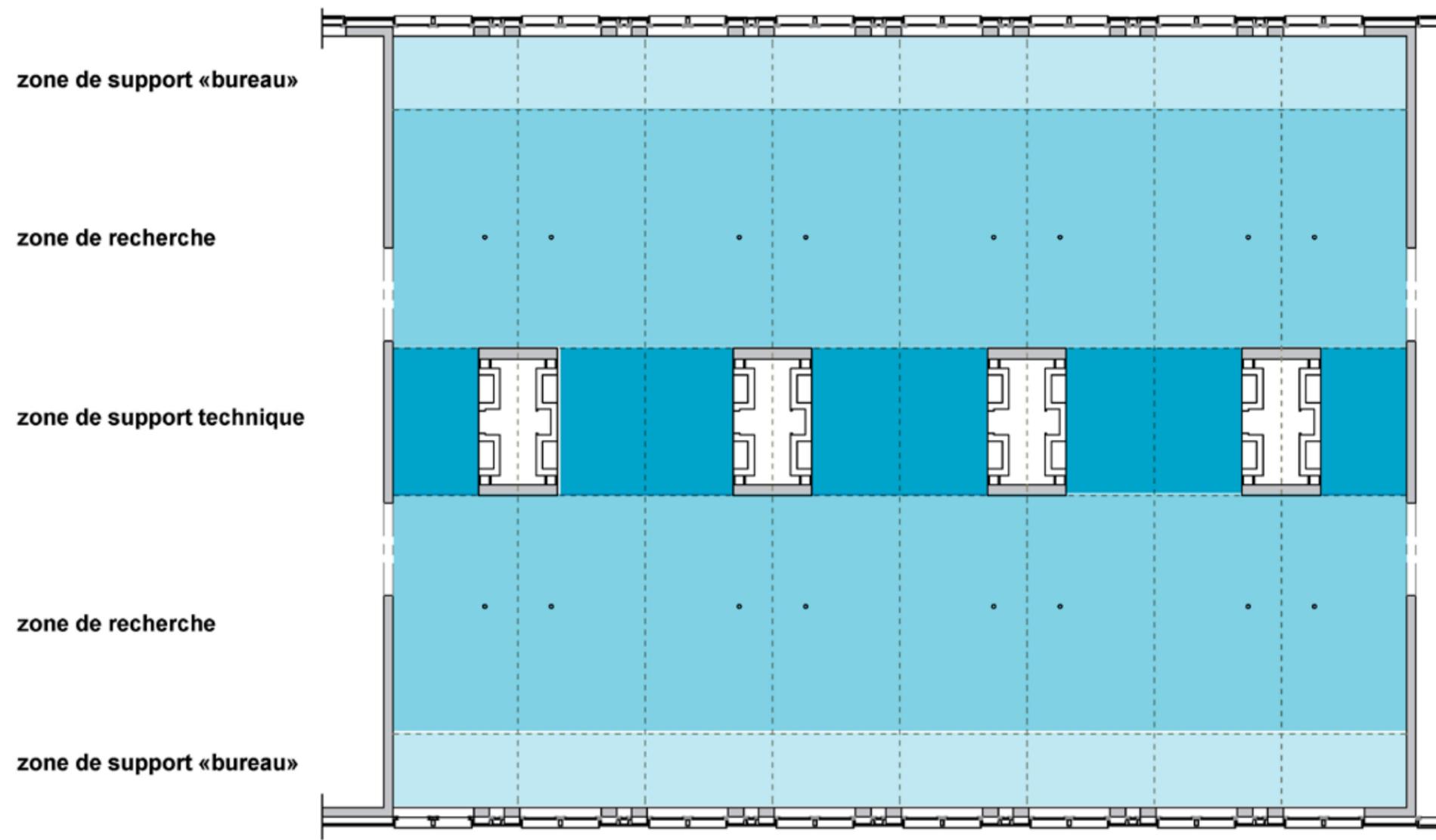


## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

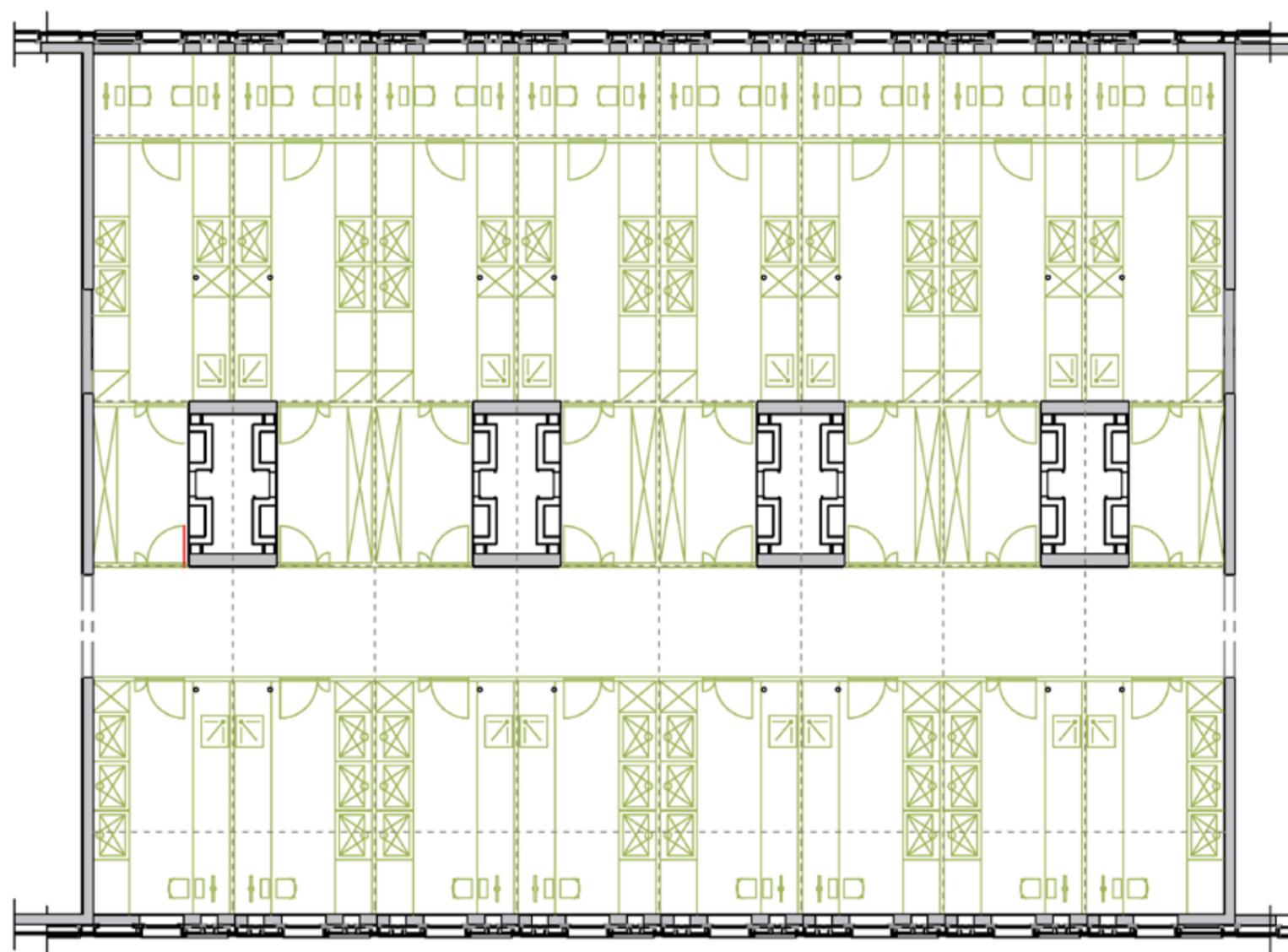
1 gaine =  
alimentation de 4 modules autonomes et  
indépendants entre-eux



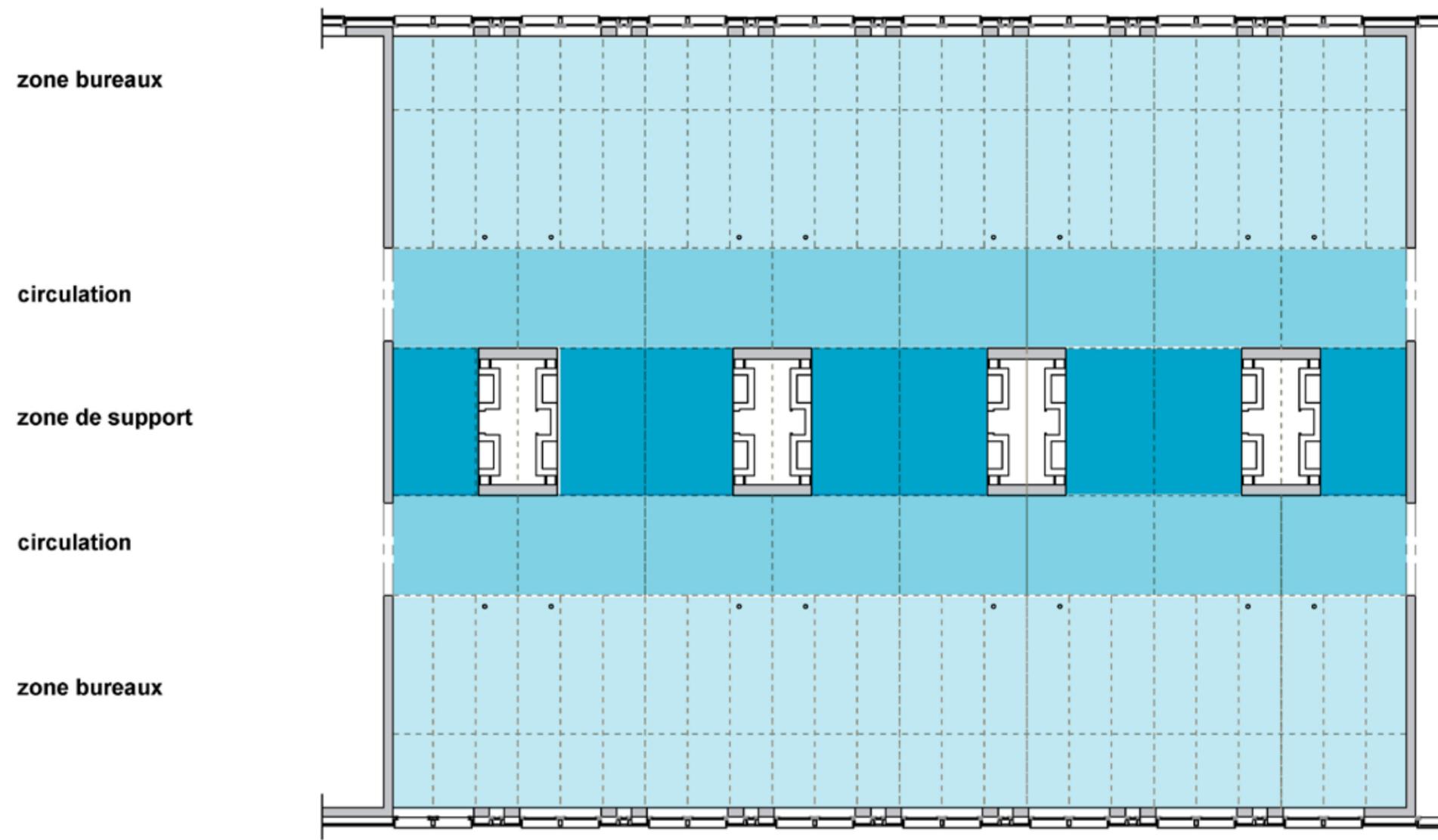
## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement



## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

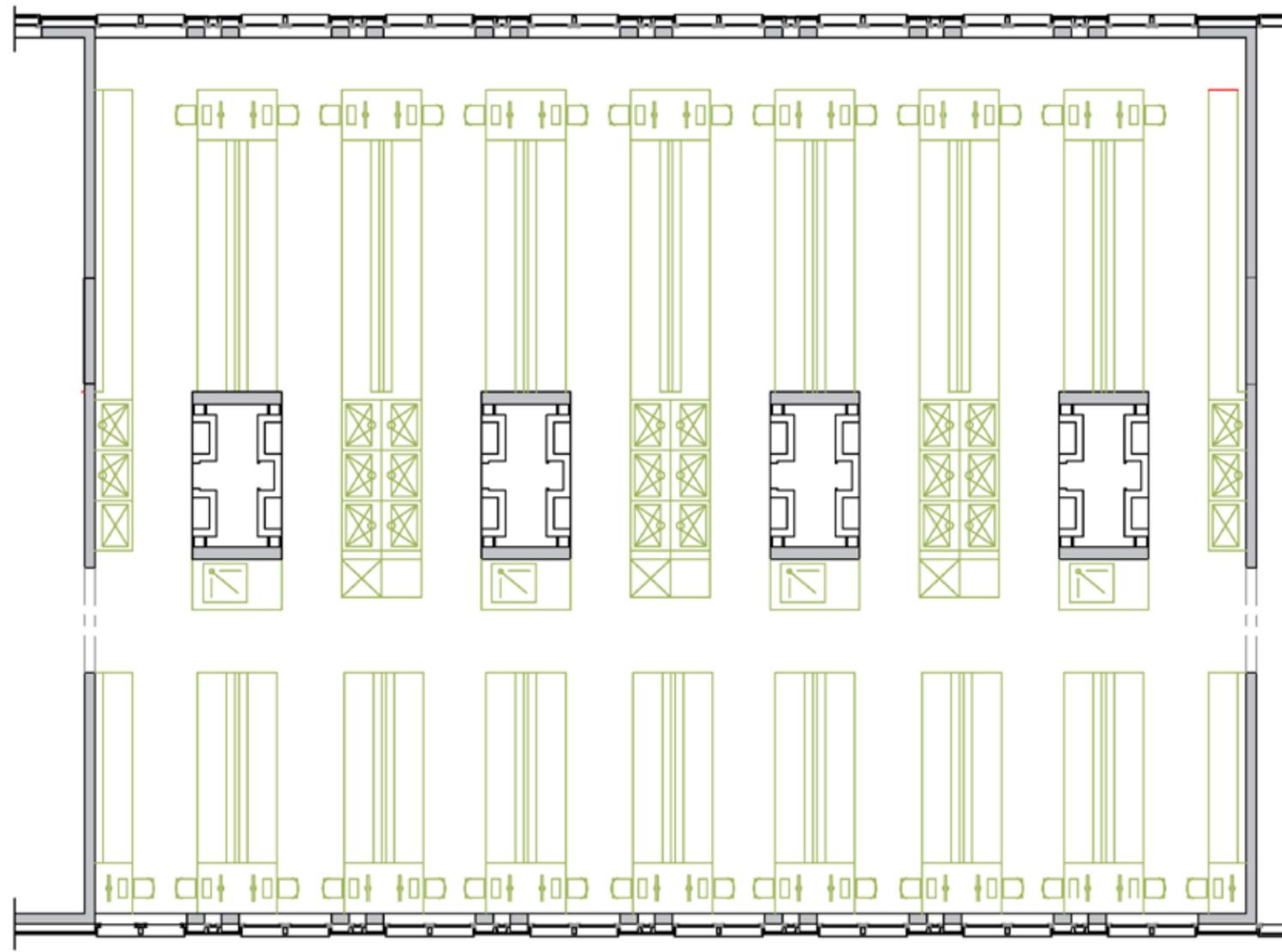


## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement



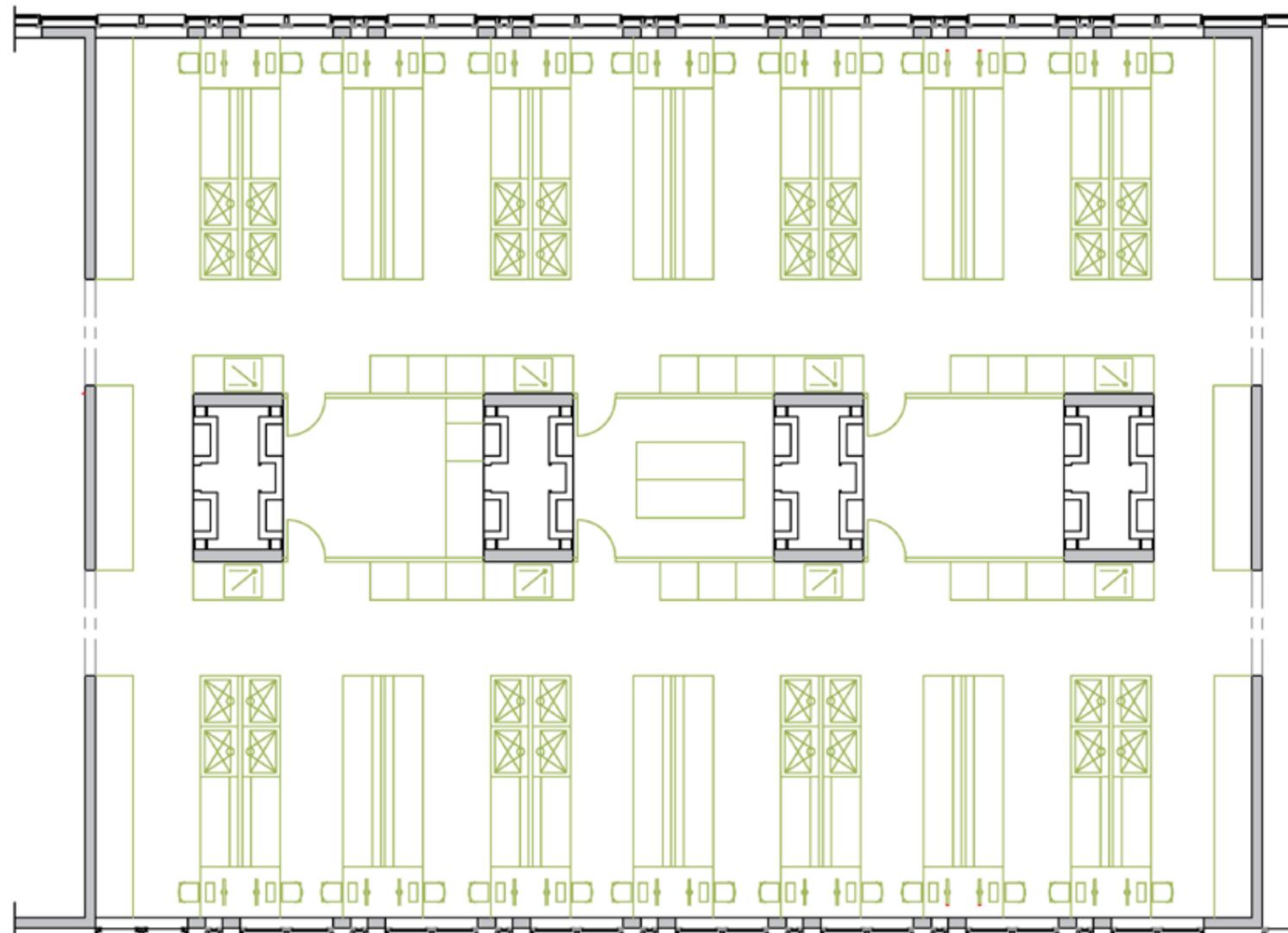
## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

laboratoire open space,  
deux accès



## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

laboratoire open space,  
4 accès



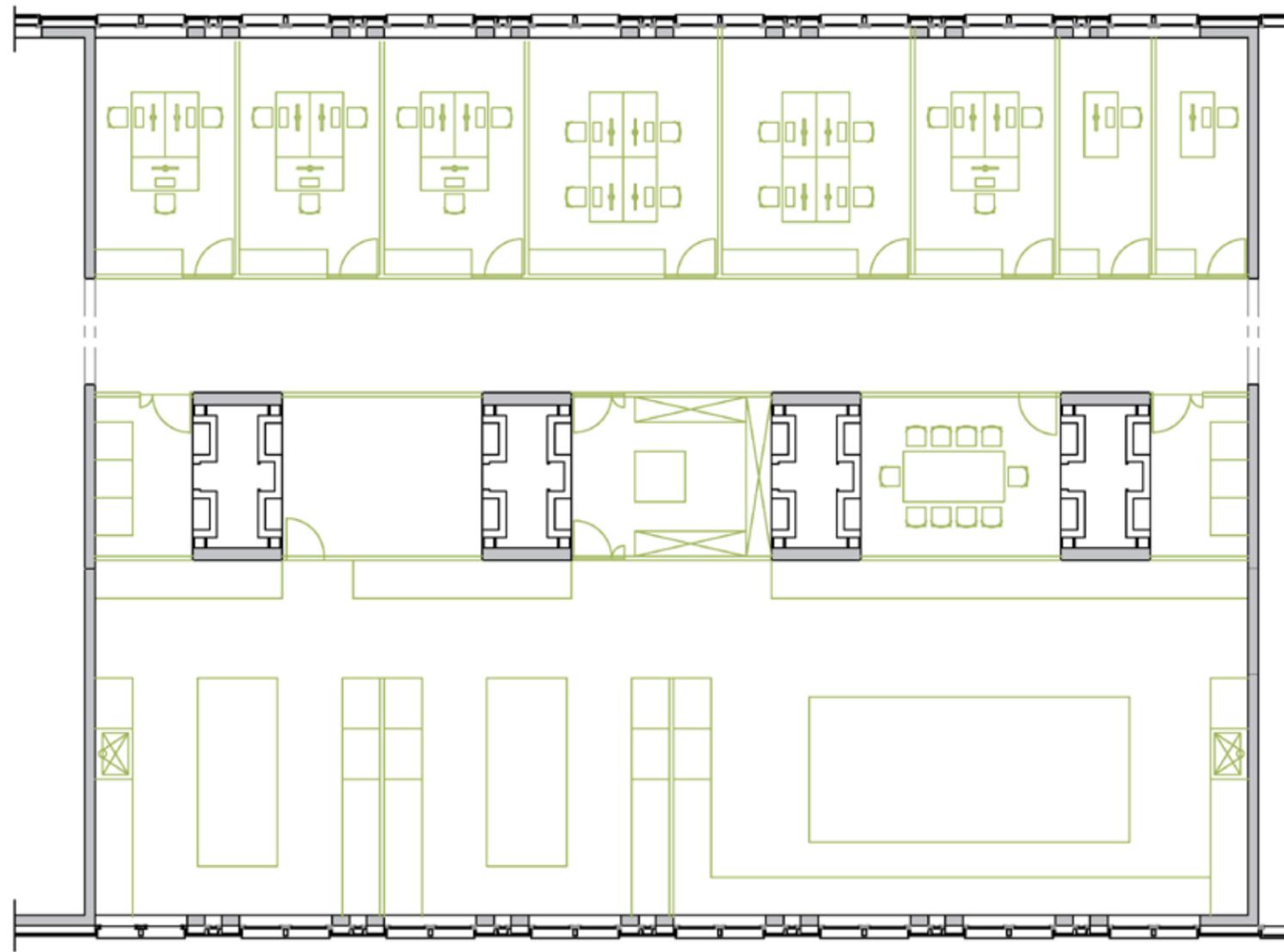
## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

laboratoire open space p2  
laboratoires d'analyses  
bureaux cloisonnés

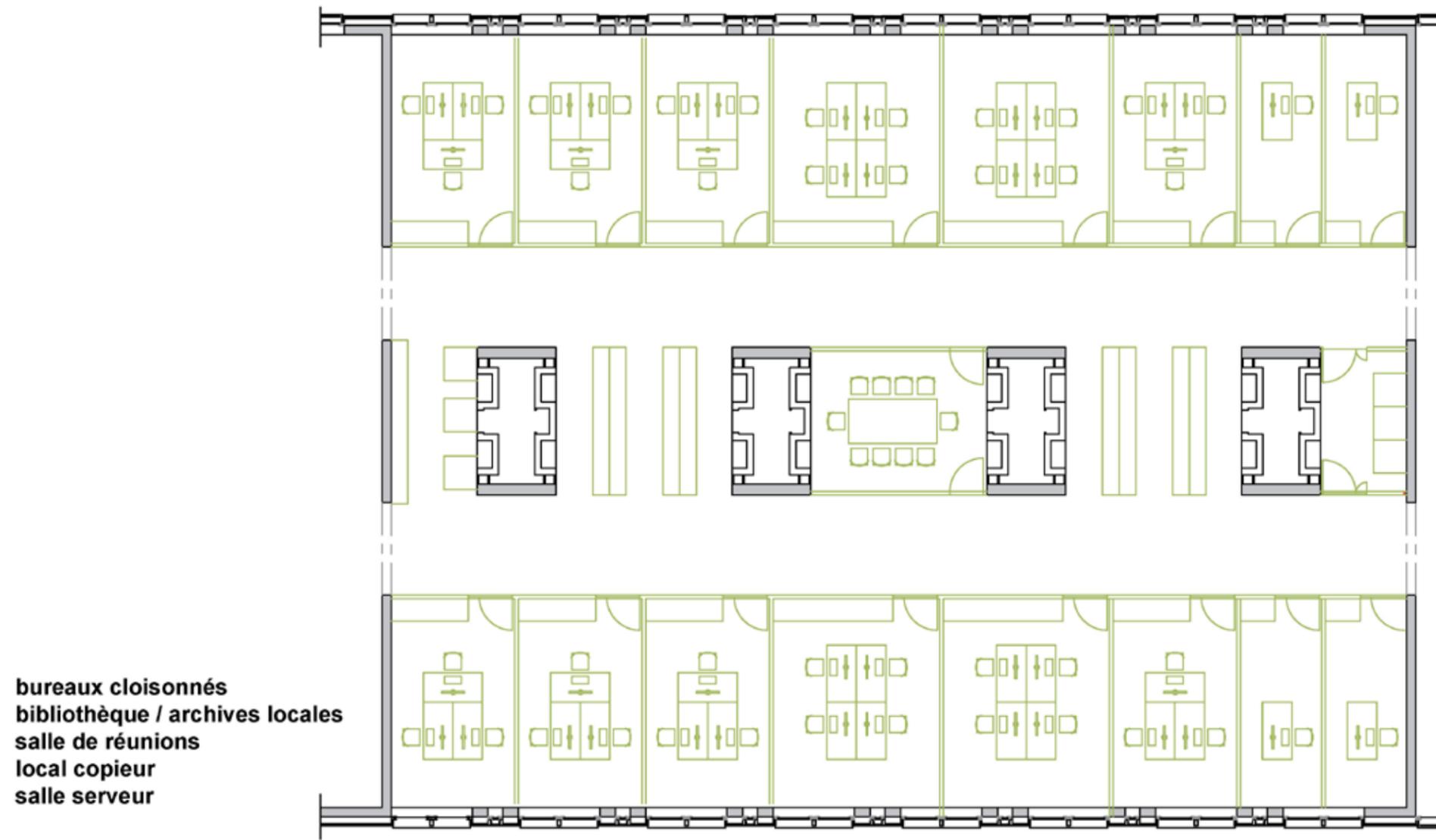


## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement

laboratoire open space  
bureaux cloisonnés  
stocks  
salle de réunions  
locaux serveurs



## Surfaces librement aménageables - exemple d'aménagement



# La Maison de l'Ingénieur



implantation

## Capacité du bâtiment

surfaces brutes (BGF) 16'600 m<sup>2</sup>

### recherche:

surfaces nettes (HNF) 3'700 m<sup>2</sup>  
ratio 10 m<sup>2</sup>/chercheur  
capacité max. 370 chercheurs

### enseignement:

surfaces nettes (HNF) 3'300 m<sup>2</sup>  
capacité max. 330 places

## Investissement

44'000'000.-€ TTC

La Maison de l'Ingénieur accueillera des activités de recherche et d'enseignement dans les domaines de l'ingénierie. Les activités de recherche se limitent à la recherche théorique sur support informatique. Les activités d'enseignement se limitent aux séminaires de recherche pour les étudiants en master.

La Maison de l'Ingénieur est un volume monolithique d'apparence minérale qui s'articule autour d'une cour ouverte. Une aile du bâtiment est placée en biais. Elle matérialise l'angle de la Porte des Sciences et de l'Avenue de l'Université.

architecture:  
génie technique:  
génie civil:

Anorak architecture  
Jean Schmit Engineering  
Bureau d'études Greisch



## Les Ateliers et Halles d'essais



implantation

Début travaux:

**Investissement**

38'000'000.-€ TTC

Les ateliers et halles d'essais permettent des activités de recherche ou d'enseignement sur des échantillons grandeur nature qui nécessitent des installations et équipements techniques industriels.



## Les travaux pratiques Ingénieurs, laboratoires et bureaux



implantation

### Capacité du bâtiment

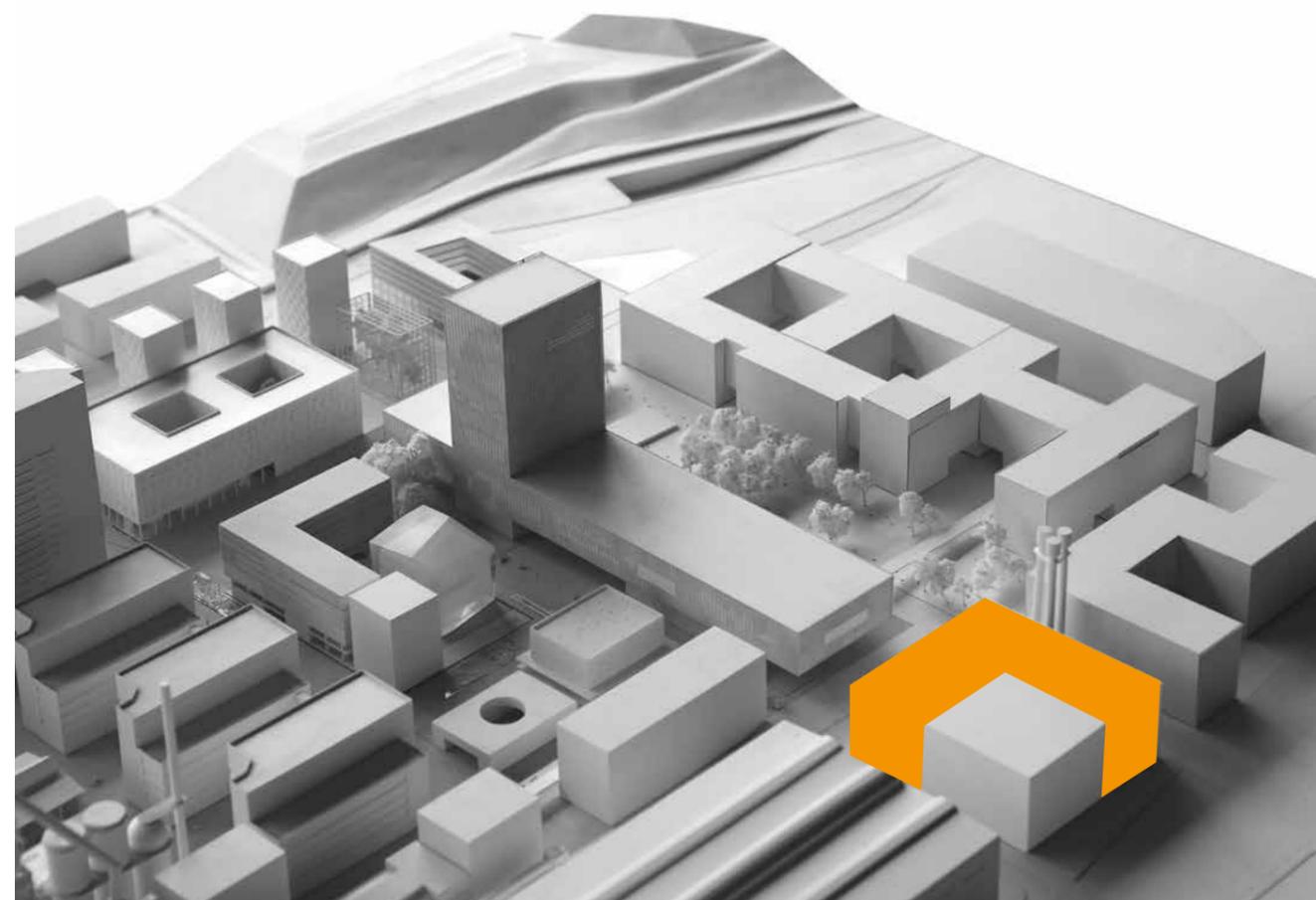
surfaces brutes (BGF)  
halles et laboratoires / bureaux 10'000 m<sup>2</sup>

### Investissement

partie laboratoires / bureaux 32'000'000.-€ TTC

La parcelle de développement des activités techniques des ingénieurs tel que les analyses et les test de matériaux est composée de trois parties: une partie ateliers halle d'essais, une aile de laboratoires flexibles et une aile de bureaux modulables. Chaque partie peut être réalisée et affectée indépendamment des autres.

L'ensemble est implanté au Nord Est de la Terrasse des Hauts Fourneaux. Les travaux de la Halle d'essais Ingénieurs ont été achevés en juin 2015.

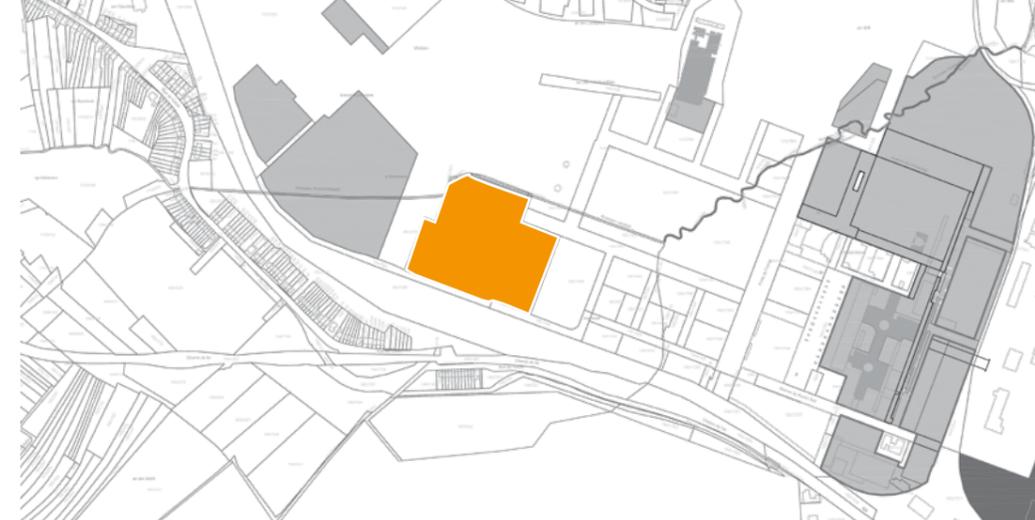


architecture:  
génie technique:  
génie civil:

Michel Petit architecte / Jean Petit Architectes  
Goblet Lavandier & Associés  
Simon & Christiansen Ingénieurs Conseils S.A.



## Le Centre Sportif



implantation

### Capacité du bâtiment

#### phase 1 :

Centre de natation et  
hall sportif pédagogie (BGF) 17'200 m<sup>2</sup>

#### phase 2 :

Centre régional multisport (BGF) 22'300 m<sup>2</sup>

Début des études: 2016

### Investissement

phase 1 57'500'000.-€ TTC

phase 2 58'500'000.-€ TTC

Le projet prévoit un programme diversifié s'adressant à un public très varié. Il est destiné à un usage scolaire et extra-scolaire et sera mis à disposition des établissements scolaires de l'agglomération d'Esch-sur-Alzette implantés à proximité du site de Belval en tant qu'équipements annexes pour les leçons de natation, de l'Université du Luxembourg pour la formation pédagogique et pour les organisations sportives de la région du Sud. Il sera par ailleurs accessible au grand public.

Le Centre sportif est constitué de plusieurs parties: une structure d'accueil, un ensemble piscine, une infrastructure sportive pédagogique, un ensemble multisport indoor et d'un parc de sport en plein air. Le projet du Centre sportif était prévu d'être réalisé en phases de constructions successives.

Le programme de construction est actuellement révisé par le Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche et le Ministère des Sports.



## L'Internat

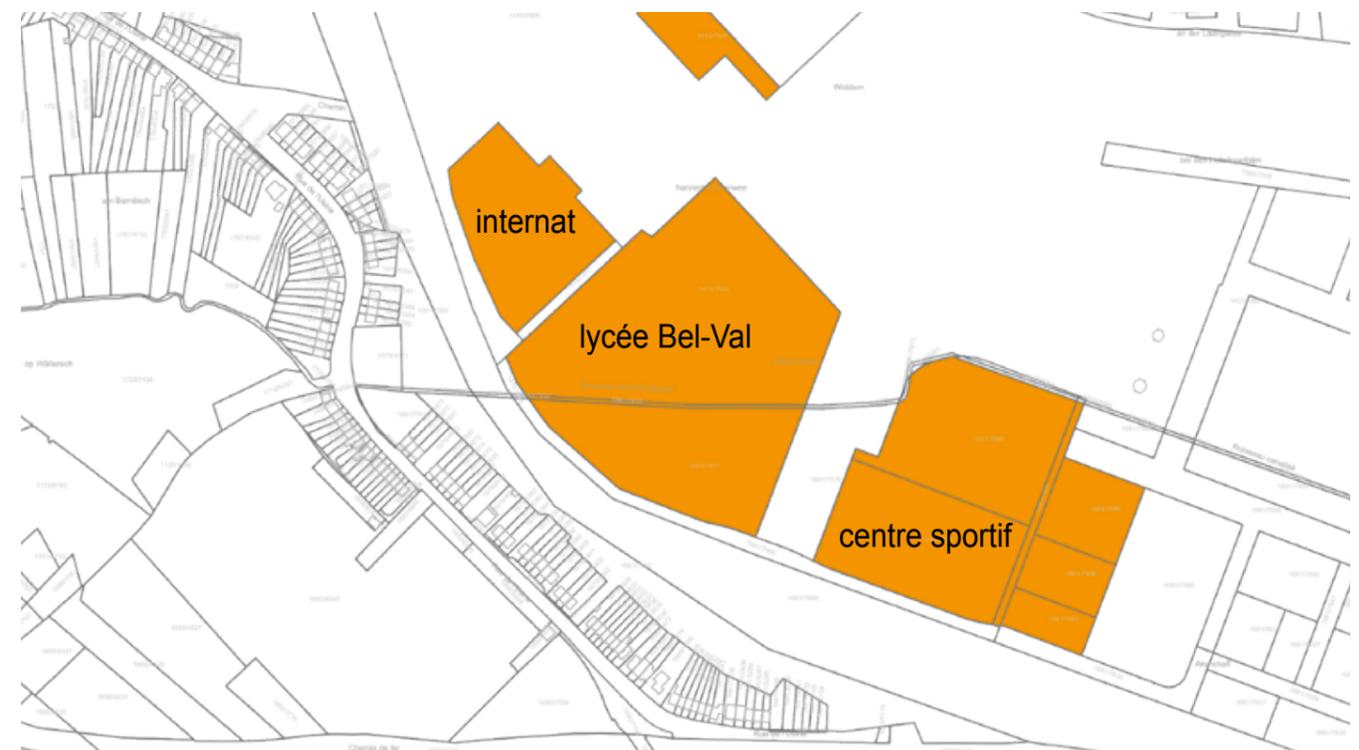


implantation

L'internat public est destiné à des élèves de l'enseignement secondaire. L'internat comprendra des infrastructures d'hébergement, d'accueil d'études, de restauration et de loisirs.

Son implantation est prévue à proximité du Lycée Bel-Val et du Centre sportif, permettant l'accès à pied tout en garantissant une séparation nette des trois infrastructures. Ceci évite d'une part la nécessité de transports entre l'internat et l'école et d'autre part l'encloîtement des élèves. L'intégration des élèves de l'internat dans le contexte social des nouveaux quartiers de Belval est un objectif premier du projet.

La proximité avec le Centre sportif permettra le développement des activités sportives dans le cadre des programmes éducatifs de l'internat et du lycée.



# Les Archives nationales



implantation

## Capacité du bâtiment

surfaces brutes:	16'515 m <sup>2</sup>
zone publique (HNF):	1'310 m <sup>2</sup>
zone de stockage (HNF):	13'600 m <sup>2</sup>
zone administrative (HNF):	630 m <sup>2</sup>
longueur de rayonnages:	90 km

**Investissement** 65'000'000.-€

Le concours d'architecture du projet a été lancé en 2003. Un premier projet de loi, avec 45'000 m<sup>2</sup> de surfaces brutes, a été finalisé en 2004 pour être abandonné début 2005. La faisabilité d'un projet alternatif a été étudiée en 2007, dont le programme de construction a été finalisé en 2009.

En septembre 2015, le gouvernement retient Belval comme lieu d'implantation définitif des Archives nationales.



## VI. Les prévisions

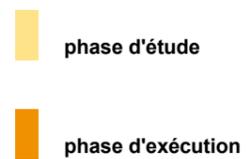
Les prévisions d'achèvement 2015-2021



# Les prévisions d'achèvement 2015-2021

		2015												2016												2017												2018												2019												2020												2021																							
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12												
CEIN	La Maison du Nombre	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]																							
PARA	La Maison des Arts et des Étudiants	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]											
BIUN	La Maison du Livre	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]											
AMUR	Les aménagements urbains	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]											
PARK	L'extension du parking de la Maison du Savoir et le parking à ciel ouvert	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]											
FACS MALI	Le Bâtiment Laboratoires, aile Nord et aile Sud	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]											
CRT3	La Halle d'essais Ingénieurs	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]											

PRKN	Le parking Nord	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]																							
CRPL	La Maison de l'Environnement I	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]											
CRBI	La Maison de l'Environnement II	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]											
ISPO	Le Centre sportif	[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]												[Execution]											



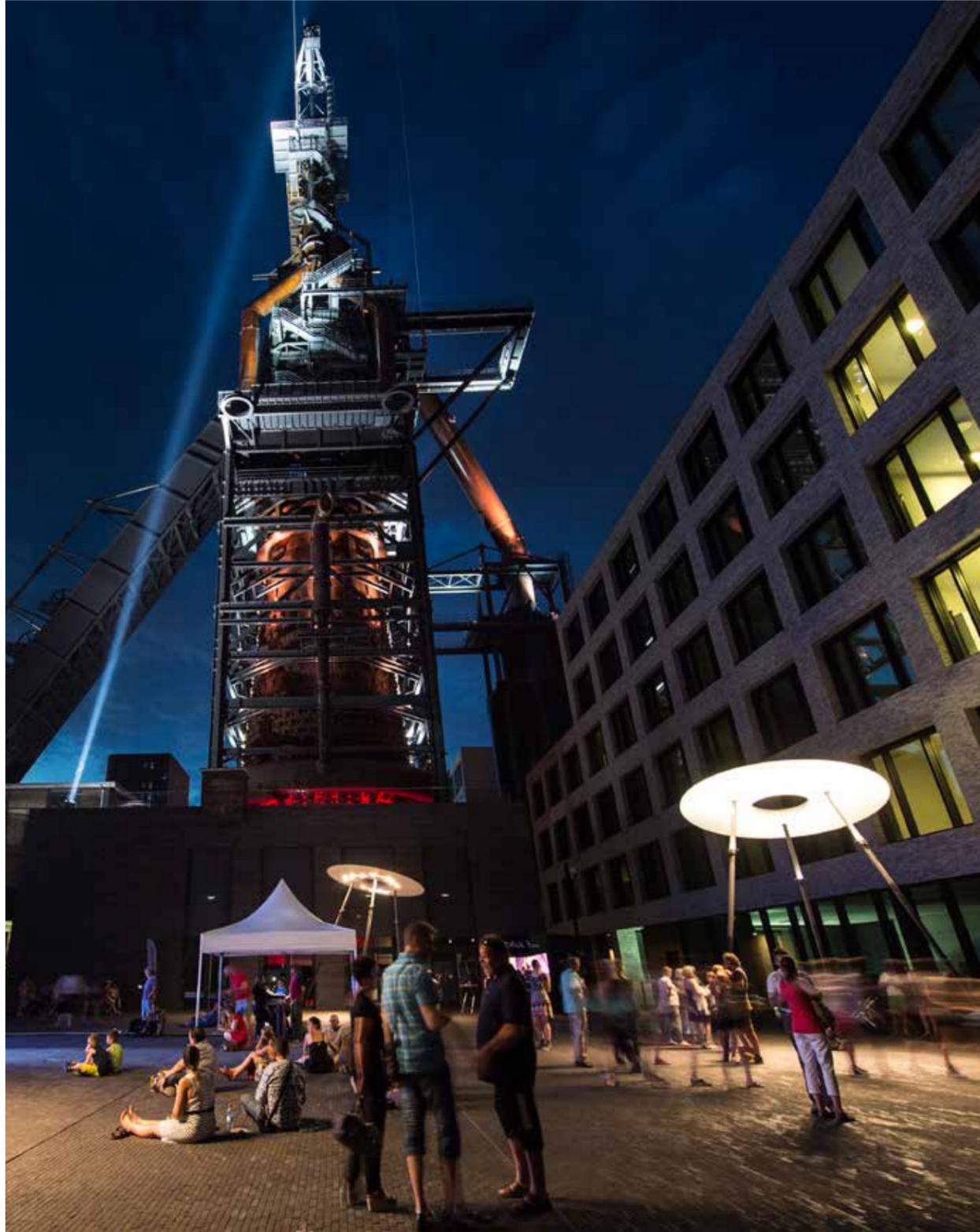
## Vue élargie de la Terrasse des Hauts Fourneaux



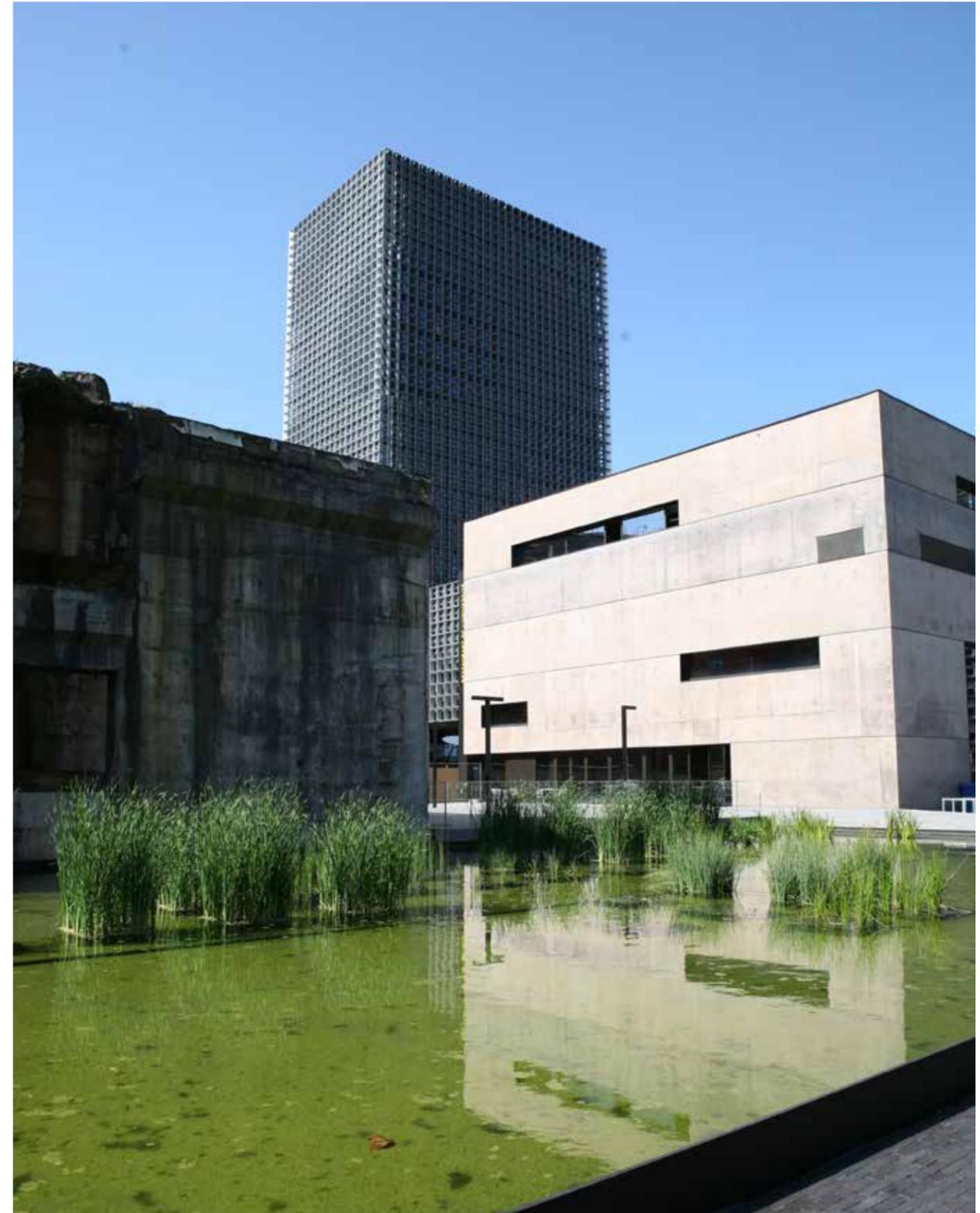
## Vue de la Terrasse des Hauts Fourneaux



# Belval by night



# Belval



Belval



# Belval



# **La Cité des Sciences à Belval** état d'avancement

Commission du Développement durable  
12 novembre 2015