



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 17 octobre 2012 (14h00)

ORDRE DU JOUR :

1. 6393 Projet de loi concernant les équipements sous pression transportables
 - Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
2. 6452 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
 - Rapporteur: Monsieur Fernand Boden
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
 - Examen et suivi des projets d'infrastructure présentés à la Chambre des Députés depuis 2005
3. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer

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

M. Alain Disiviscour, M. Jeannot Poeker, M. Tom Weisgerber, M. Ricky Wohl, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Jean Leyder, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

M. René Biver, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Henri Werdel, Mme Laurence Zenner, de la Société nationale des chemins de fers luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Lydia Mutsch, M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6393 Projet de loi concernant les équipements sous pression transportables

Pour rappel, le projet de loi sous rubrique a pour objet de transposer en droit national la directive 2010/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2010 concernant les équipements sous pression transportables et abrogeant les directives du Conseil 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE et 1999/36/CE.

Au cours de sa réunion du 19 juillet 2012, la Commission du Développement durable a adopté une série d'amendements parlementaires afin de donner suite aux critiques du Conseil d'Etat. Ainsi, le texte du projet de loi initial, que le Conseil d'Etat avait renoncé à analyser, a été entièrement reformulé. Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, le Conseil d'Etat note que :

- il a été suivi dans son approche de ne pas s'accommoder d'une transposition incomplète de la directive 2010/35/UE précitée ;
- tout renvoi à la directive 2008/68/CE est dorénavant remplacé par le renvoi aux « annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses » et la définition de ce renvoi est insérée dans l'article 2, point 26. Le Conseil d'Etat approuve ce renvoi à une norme ayant un effet direct en droit national et ceci d'autant plus que les accords précités ont été repris dans la législation nationale par divers textes de loi ;
- l'annexe 1 et l'annexe 3 de la directive 2010/35/UE ont été incluses dans leur intégralité dans le projet de loi, ce qui contribue à la lisibilité du texte ;
- le terme « autorité compétente » est précisé dans l'ensemble du nouveau texte et remplacé par le terme « ILNAS ». Vu que cette administration réunira les fonctions d'organisme national d'accréditation, de notification et de surveillance de la qualité des produits et services, la commission parlementaire a également remplacé les termes « organisme national d'accréditation » et « autorité de notification » par le terme « ILNAS » aux endroits indiqués. Dans ce contexte, et en ce qui concerne la problématique du renvoi à un texte de loi qui n'a pas encore reçu l'assentiment de la Chambre des Députés, la Haute Corporation ne peut pas se rallier à la proposition de la commission parlementaire de faire référence uniquement à « la législation relative à l'ILNAS ». En effet, la référence à un texte normatif doit être précise et viser le texte actuellement en vigueur. Le Conseil d'Etat propose dès lors d'écrire « loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services ». En effet, le renvoi à un texte normatif est dynamique, de sorte qu'en cas de modification ou de remplacement ultérieur du texte en question le renvoi est censé viser la dernière version du texte normatif en vigueur ;
- la commission parlementaire a ajouté un nouvel article 16 au projet de loi disposant qu' « il ne peut être fait obstacle à la libre circulation, la mise à disposition sur le marché ou l'utilisation au Luxembourg des équipements sous pression transportables conformes à la directive 2010/35/UE concernant les équipements sous pression transportables ». Le

Conseil d'Etat approuve cette analogie de démarche par rapport à la législation concernant la sécurité des jouets ;

- la Commission a renoncé à insérer au projet de loi un article autorisant le Gouvernement à établir, sur le territoire du Grand-Duché, des exigences applicables sur site pour le stockage à moyen ou à long terme ou pour l'utilisation sur site d'équipements sous pression transportables. Le Conseil d'Etat remarque qu'une autorisation d'exploitation pour des dépôts de stockage est requise sous certaines conditions par les dispositions de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés. Il se demande donc si cette démarche de renonciation est cohérente avec les objectifs du projet de loi n° 6315. Suite à un bref échange de vues, la commission parlementaire décide, à l'instar de la Commission européenne qui n'a pas abordé le sujet du stockage dans la directive, de ne pas faire référence au stockage dans le présent projet de loi. Si des dispositions spécifiques dans le domaine du stockage s'avéraient comme nécessaires, elles devront être reprises par la législation sur les établissements classés.

Article 1^{er}

L'article 1^{er}, tel qu'amendé par la commission parlementaire, se lit comme suit :

Article 1^{er} - Champ d'application

1. La présente loi définit des règles détaillées concernant les équipements sous pression transportables conçus et utilisés pour le transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer et par voie navigable en vue de renforcer la sécurité et de garantir la libre circulation de ces équipements à l'intérieur de l'Union européenne.

2. La présente loi s'applique:

- a) aux nouveaux équipements sous pression transportables définis à l'article 2, paragraphe 1^{er}, qui ne portent pas les marquages de conformité prévus par les directives 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE ou 1999/36/CE, aux fins de leur mise à disposition sur le marché;*
- b) aux équipements sous pression transportables définis à l'article 2, paragraphe 1^{er}, qui portent les marquages de conformité prévus par la présente loi ou les directives 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE ou 1999/36/CE, aux fins de leur contrôle périodique, contrôle intermédiaire, contrôle exceptionnel et utilisation;*
- c) aux équipements sous pression transportables définis à l'article 2, paragraphe 1^{er}, qui ne portent pas les marquages de conformité prévus par la directive 1999/36/CE, en ce qui concerne la réévaluation de la conformité.*

3. La présente loi ne s'applique pas aux équipements sous pression transportables mis sur le marché avant la date de mise en œuvre de la directive 1999/36/CE, soit le 1^{er} juillet 2001, et qui n'ont pas été soumis à une réévaluation de la conformité.

4. La présente loi ne s'applique pas aux équipements sous pression transportables utilisés exclusivement pour le transport des marchandises dangereuses entre des Etats membres de l'Union européenne et des pays tiers effectués conformément aux accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à leurs annexes.

Pour ce qui est du paragraphe 2 de cet article, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faut éviter tout renvoi à une directive européenne et se référer à l'intitulé de la seule mesure nationale de transposition. Dans cet ordre d'idées, il convient de mentionner le texte légal ayant assuré la transposition, sinon de se référer aux mesures d'exécution de la loi qui sert de base au

règlement grand-ducal ayant assuré la transposition, alors que le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est inférieure dans la hiérarchie des sources de droit. La commission parlementaire décide de ne pas suivre la recommandation du Conseil d'Etat et de maintenir le renvoi aux directives, étant donné que la norme nationale ayant transposé les directives en question était un règlement grand-ducal. Le règlement grand-ducal en question avait comme base légale la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports. Cette loi sert uniquement de base légale pour transposer des directives européennes (en général des textes d'ordre technique) par le biais de règlements grand-ducaux sans devoir légiférer. Un renvoi à cette loi ne permettrait donc pas aux intéressés de retrouver les dispositions recherchées.

Au paragraphe 3, le Conseil d'Etat propose d'omettre la référence à la directive européenne et d'écrire : « (3) *La présente loi ne s'applique pas aux équipements sous pression transportables mis sur le marché avant le 1er juillet 2001, et qui n'ont pas été soumis à une réévaluation de la conformité* ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Article 2

L'article, tel qu'amendé par la Commission, se lit comme suit :

Article 2 - Définitions

Aux fins de la présente loi on entend par:

1) «*équipement sous pression transportable*»:

a) tous les récipients à pression, leurs robinets et autres accessoires le cas échéant, tels qu'ils sont couverts par le chapitre 6.2 des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses;

b) les citernes, les véhicules-batteries ou les wagons-batteries, les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), leurs robinets et autres accessoires le cas échéant, tels qu'ils sont couverts par le chapitre 6.8 des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses, lorsque l'équipement visé au point a) ou b) est utilisé conformément à ces annexes pour le transport de gaz de la classe 2, à l'exclusion des gaz ou produits désignés par les chiffres 6 ou 7 dans le code de classification, et pour le transport de matières dangereuses d'autres classes indiquées dans l'annexe I de la présente loi.

Les équipements sous pression transportables comprennent les cartouches à gaz (no ONU 2037), mais ne comprennent pas les aérosols (no ONU 1950), les récipients cryogéniques ouverts, les bouteilles de gaz pour appareils respiratoires, les extincteurs d'incendie (no ONU 1044), les équipements sous pression transportables exemptés au titre du point 1.1.3.2 des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et les équipements sous pression transportables exemptés des règles de construction et d'épreuves des emballages conformément aux dispositions spéciales du point 3.3 des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses;

2) «*mise sur le marché*», *la première mise à disposition d'un équipement sous pression transportable sur le marché de l'Union européenne;*

- 3) «mise à disposition sur le marché», toute fourniture d'un équipement sous pression transportable destiné à être distribué ou utilisé sur le marché de l'Union européenne dans le cadre d'une activité commerciale ou d'un service public, à titre onéreux ou gratuit;
- 4) «utilisation», le remplissage, le stockage temporaire lié au transport, la vidange et le remplissage à nouveau d'un équipement sous pression transportable;
- 5) «retrait», toute mesure visant à empêcher la mise à disposition sur le marché ou l'utilisation d'un équipement sous pression transportable;
- 6) «rappel», toute mesure visant à obtenir le retour d'un équipement sous pression transportable qui a déjà été mis à la disposition de l'utilisateur final;
- 7) «fabricant», toute personne physique ou morale qui fabrique un équipement sous pression transportable ou des éléments d'un tel équipement, ou fait concevoir ou fabriquer un tel équipement, et le commercialise sous son nom ou sa marque;
- 8) «mandataire», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne ayant reçu mandat écrit d'un fabricant pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées;
- 9) «importateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui met un équipement sous pression transportable ou des éléments d'un tel équipement provenant d'un pays tiers sur le marché de l'Union européenne;
- 10) «distributeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne, autre que le fabricant ou l'importateur, qui met un équipement sous pression transportable ou des éléments d'un tel équipement à disposition sur le marché;
- 11) «propriétaire», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui possède un équipement sous pression transportable;
- 12) «opérateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui utilise un équipement sous pression transportable;
- 13) «opérateur économique», le fabricant, le mandataire, l'importateur, le distributeur, le propriétaire ou l'opérateur agissant dans le cadre d'une activité commerciale ou de service public, à titre onéreux ou gratuit;
- 14) «évaluation de la conformité», l'évaluation et la procédure d'évaluation de la conformité définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses;
- 15) «marquage Pi», un marquage indiquant que l'équipement sous pression transportable est conforme aux exigences applicables en matière d'évaluation de la conformité définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi;
- 16) «réévaluation de la conformité», la procédure visant à évaluer a posteriori, à la demande du propriétaire ou de l'opérateur, la conformité d'un équipement sous pression transportable fabriqué et mis sur le marché avant la date de mise en application de la directive 1999/36/CE, soit le 1^{er} juillet 2001;

17) «*contrôle périodique*», le *contrôle périodique et les procédures régissant les contrôles périodiques définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses*;

18) «*contrôle intermédiaire*», le *contrôle intermédiaire et les procédures régissant les contrôles intermédiaires définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses*;

19) «*contrôle exceptionnel*», le *contrôle exceptionnel et les procédures régissant les contrôles exceptionnels définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses*;

20) «*organisme national d'accréditation*», l'*unique organisme dans un État membre chargé de l'accréditation, qui tire son autorité de cet État*;

21) «*accréditation*», une *attestation délivrée par un organisme national d'accréditation selon laquelle un organisme notifié satisfait aux exigences définies au point 1.8.6.8, deuxième paragraphe, des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses*;

22) «*autorité de notification*», l'*autorité désignée par un État membre conformément à l'article 17 de la directive 2010/35/UE concernant les équipements sous pression transportables*;

23) «*organisme notifié*», un *organisme de contrôle satisfaisant aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et aux conditions définies dans les articles 16 et 18 de la présente loi et notifié conformément à l'article 22*;

24) «*notification*», la *procédure d'attribution du statut d'organisme notifié à un organisme de contrôle, comprenant la communication de l'information à la Commission européenne et aux États membres*;

25) «*surveillance du marché*», les *tâches effectuées et les mesures prises par les autorités publiques pour s'assurer que l'équipement sous pression transportable est, pendant sa durée de vie, conforme aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi, et ne porte pas atteinte à la santé, à la sécurité ou à tout autre aspect de la protection de l'intérêt public*.

26) «*accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à leurs annexes*»,

– l'*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957, approuvé par la loi du 23 avril 1970 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957*;

– le *Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), adopté à Genève, le 28 octobre 1993, approuvé par la loi du 24 juillet 1995 portant approbation du Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et*

14(3)b) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), adopté à Genève, le 28 octobre 1993;

- la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), signés à Berne le 9 mai 1980, approuvée par la loi du 4 mai 1983 portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), signés à Berne le 9 mai 1980;
- le Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980, approuvé par la loi du 15 juin 2006 portant approbation du Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980;
- l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, approuvé par la loi du 13 mars 2007 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000.

Au paragraphe 16 de l'article 2, le Conseil d'Etat propose d'omettre la référence à la directive européenne et d'écrire : « ... la conformité d'un équipement sous pression transportable fabriqué et mis sur le marché avant le 1er juillet 2001 ». La Commission du Développement durable fait sienne cette suggestion. Ainsi, le paragraphe (16) de l'article 2 se lira comme suit :

(16) «réévaluation de la conformité»: la procédure visant à évaluer a posteriori, à la demande du propriétaire ou de l'opérateur, la conformité d'un équipement sous pression transportable fabriqué et mis sur le marché avant la date de mise en application de la directive 1999/36/CE, soit le 1^{er} juillet 2001;

Article 3

L'article 3 amendé n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Article 3 – Compétences nationales

1. L'autorité nationale compétente pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE, est le membre du Gouvernement qui a les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « le Ministre ».

2. L'autorité nationale d'accréditation pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE est l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, dénommé ci-après « l'ILNAS ».

3. L'autorité nationale de notification pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE est l'ILNAS.

4. L'autorité nationale compétente pour exercer la surveillance du marché résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE est l'ILNAS.

Article 4

L'article 4 amendé se lit comme suit :

Article 4 – Obligations des fabricants

1. Lorsqu'ils mettent sur le marché leur équipement sous pression transportable, les fabricants veillent à ce qu'il ait été conçu et fabriqué et soit accompagné des documents requis conformément aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

2. Lorsque la procédure d'évaluation de la conformité prévue dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi a établi la conformité de l'équipement sous pression transportable aux dispositions applicables, le fabricant appose le marquage Pi conformément à l'article 15 de la présente loi.

3. Les fabricants conservent la documentation technique mentionnée dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses. Ils la conservent pendant la période prévue dans lesdites annexes.

4. Les fabricants qui estiment ou ont des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou à la présente loi prennent sans délai les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, s'il y a lieu. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, les fabricants en informent immédiatement l'ILNAS, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur les mesures correctives adoptées.

5. Les fabricants fournissent les documents illustrant tous ces cas de non-conformité et les mesures correctives.

6. Sur requête motivée de l'ILNAS, les fabricants lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg. À la demande de l'ILNAS, ils coopèrent à toute mesure prise en vue d'éliminer les risques présentés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis sur le marché.

7. Les fabricants ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Le Conseil d'Etat propose de remplacer les termes « à la requête » par ceux plus appropriés de « à la demande » au paragraphe (6) de l'article 4. La Commission fait sienne cette proposition et ledit paragraphe se lira comme suit :

(6) À la demande de l'ILNAS, les fabricants lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg.

À la demande de l'ILNAS, ils coopèrent à toute mesure prise en vue d'éliminer les risques présentés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis sur le marché.

Article 5

L'article 5 amendé n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Article 5. – Mandataires

1. Les fabricants peuvent désigner un mandataire par un mandat écrit.

Les obligations énoncées à l'article 4, paragraphes 1^{er} et 2, et l'établissement de la documentation technique ne relèvent pas du mandat du mandataire.

2. Le mandataire exécute les tâches précisées dans le mandat reçu du fabricant. Le mandat autorise le mandataire, au minimum:

a) à garder la documentation technique à la disposition de l'ILNAS pendant au moins la période précisée dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses pour les fabricants;

b) à la demande motivée de l'ILNAS, à lui communiquer toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg;

c) à la demande de l'ILNAS, à coopérer avec lui à la mise en œuvre de toute mesure prise en vue d'éliminer les risques présentés par les équipements sous pression transportables couverts par le mandat.

3. L'identité et l'adresse du mandataire sont indiquées sur le certificat de conformité visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

4. Les mandataires ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Article 6

L'article 6 amendé se lit comme suit :

Article 6. – Obligations des importateurs

1. Les importateurs ne mettent sur le marché de l'Union européenne que des équipements sous pression transportables qui sont conformes aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à la présente loi.

2. Avant de mettre un équipement sous pression transportable sur le marché, les importateurs s'assurent que la procédure appropriée d'évaluation de la conformité a été appliquée par le fabricant. Ils s'assurent que le fabricant a établi la documentation technique et que l'équipement sous pression transportable porte le marquage Pi et est accompagné du certificat de conformité visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

Lorsqu'un importateur estime ou a des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable n'est pas en conformité avec les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou la présente loi, il ne peut mettre cet équipement

sur le marché qu'après sa mise en conformité. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, l'importateur en informe le fabricant ainsi que l'ILNAS.

3. Les importateurs indiquent leur nom et l'adresse à laquelle ils peuvent être joints soit sur le certificat de conformité visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses, soit sur un document joint au certificat.

4. Tant qu'un équipement sous pression transportable est sous leur responsabilité, les importateurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

5. Les importateurs qui estiment ou ont des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou à la présente loi prennent sans délai les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, s'il y a lieu. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, les importateurs en informent immédiatement le fabricant et l'ILNAS, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur les mesures correctives adoptées.

Les importateurs fournissent les documents nécessaires à l'appui de tous ces cas de non-conformité et des mesures correctives.

6. Pendant au moins la période précisée dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses pour les fabricants, les importateurs gardent une copie de la documentation technique à la disposition de l'ILNAS et font en sorte que la documentation technique puisse être fournie à celui-ci sur demande.

7. Sur requête motivée de l'ILNAS, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg. A la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

8. Les importateurs ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Au paragraphe (7) de l'article sous rubrique, la Haute Corporation propose de remplacer les termes « à la requête » par ceux plus appropriés de « à la demande ». La Commission fait sienne cette proposition et ledit paragraphe se lira comme suit :

(7) À la demande de l'ILNAS, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg.

À la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

Article 7

L'article 7 amendé se lit comme suit :

Article 7. – Obligations des distributeurs

1. Les distributeurs ne mettent à disposition sur le marché de l'Union européenne que des équipements sous pression transportables qui sont conformes aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à la présente loi. Avant de mettre un équipement sous pression transportable à disposition sur le marché, les distributeurs s'assurent que l'équipement sous pression transportable porte le marquage Pi et qu'il est accompagné du certificat de conformité et de l'adresse de contact visés à l'article 6, paragraphe 3, de la présente loi.

Lorsqu'un distributeur estime ou a des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable n'est pas en conformité avec les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou la présente loi, il ne peut mettre cet équipement à disposition sur le marché qu'après sa mise en conformité. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, le distributeur en informe le fabricant ou l'importateur ainsi que l'ILNAS.

2. Tant qu'un équipement sous pression transportable est sous leur responsabilité, les distributeurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

3. Les distributeurs qui estiment ou ont des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis à disposition sur le marché n'est pas conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou à la présente loi s'assurent que les mesures correctives nécessaires sont prises pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, s'il y a lieu. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, les distributeurs en informent immédiatement le fabricant, l'importateur, le cas échéant, ainsi que l'ILNAS, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur les mesures correctives adoptées.

Les distributeurs fournissent les documents nécessaires à l'appui de tous ces cas de non-conformité et de mesures correctives.

4. Sur requête motivée de l'ILNAS, les distributeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg. A la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

5. Les distributeurs ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Au paragraphe (4) de l'article sous rubrique, la Haute Corporation propose de remplacer les termes « à la requête » par ceux plus appropriés de « à la demande ». La Commission fait sienne cette proposition et ledit paragraphe se lira comme suit :

(4) A la demande de l'ILNAS, les distributeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg. A la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

Articles 8 à 12

Les articles 8 à 12 amendés n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lisent comme suit :

Article 8. – Obligations des propriétaires

1. Lorsqu'un propriétaire estime ou a des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable n'est pas en conformité avec les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses, y compris les exigences relatives au contrôle périodique, ou la présente loi, il ne peut mettre cet équipement à disposition ni l'utiliser qu'après sa mise en conformité. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, le propriétaire en informe le fabricant, l'importateur ou le distributeur ainsi que l'ILNAS.

Les propriétaires fournissent les documents nécessaires à l'appui de tous ces cas de non-conformité et des mesures correctives.

2. Tant qu'un équipement sous pression transportable est sous leur responsabilité, les propriétaires s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

3. Les propriétaires ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

4. Le présent article ne s'applique pas aux personnes privées prévoyant d'utiliser ou utilisant un équipement sous pression transportable pour leur usage personnel ou domestique ou pour leurs activités sportives ou de loisir.

Article 9. – Obligations des opérateurs

1. Les opérateurs n'utilisent que des équipements sous pression transportables qui sont conformes aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

2. Si l'équipement sous pression transportable présente un risque, l'opérateur en informe le propriétaire ainsi que l'ILNAS.

Article 10. – Cas dans lesquels les obligations des fabricants s'appliquent aux importateurs et aux distributeurs

Un importateur ou un distributeur est considéré comme un fabricant aux fins de la présente loi et il est soumis aux obligations incombant au fabricant en vertu de l'article 4 lorsqu'il met un équipement sous pression transportable sur le marché sous son propre nom ou sa propre marque, ou modifie un équipement sous pression transportable déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité aux exigences applicables peut en être affectée.

Article 11. – Identification des opérateurs économiques

A la demande de l'ILNAS, les opérateurs économiques identifient à l'intention desdites autorités, pendant une période d'au moins dix ans :

- a) tout opérateur économique qui leur a fourni un équipement sous pression transportable;*
- b) tout opérateur économique auquel ils ont fourni un équipement sous pression transportable.*

Article 12. – Conformité et évaluation de la conformité des équipements sous pression transportables

1. Les équipements sous pression transportables visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point a), satisfont aux exigences applicables en matière d'évaluation de la conformité, de contrôle périodique, de contrôle intermédiaire et de contrôle exceptionnel énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans les chapitres III et IV de la présente loi.

2. Les équipements sous pression transportables visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point b), satisfont aux spécifications de la documentation en vertu de laquelle ils ont été fabriqués. Les équipements sont soumis à des contrôles périodiques, à des contrôles intermédiaires et à des contrôles exceptionnels conformément aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et aux exigences des chapitres III et IV de la présente loi.

3. Les certificats d'évaluation de la conformité et les certificats de réévaluation de la conformité, ainsi que les rapports de contrôle périodique, de contrôle intermédiaire et de contrôle exceptionnel délivrés par un organisme notifié d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnues au Luxembourg.

Une évaluation de la conformité séparée peut être réalisée pour les parties démontables d'un équipement sous pression transportable rechargeable.

Article 13

L'article 13 amendé se lit comme suit :

Article 13. – Réévaluation de la conformité

La réévaluation de la conformité d'un équipement sous pression transportable visé à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), fabriqué et mis en service avant la date d'entrée en vigueur de la directive 1999/36/CE, soit le 1^{er} juillet 2001, est établie conformément à la procédure de réévaluation de la conformité définie dans l'annexe II de la présente loi.

Le marquage Pi est apposé conformément à l'annexe II de la présente loi.

Le Conseil d'Etat propose d'omettre la référence à la directive européenne et d'écrire : « ...fabriqué et mis sur le marché avant le 1er juillet 2001, est établie ... ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition et l'article 13 se lira comme suit :

Article 13. – Réévaluation de la conformité

La réévaluation de la conformité d'un équipement sous pression transportable visé à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), fabriqué et mis sur le marché avant ~~en service avant la date d'entrée en vigueur de la directive 1999/36/CE,~~ soit le 1^{er} juillet 2001, est établie conformément à la procédure de réévaluation de la conformité définie dans l'annexe II de la présente loi.

Le marquage Pi est apposé conformément à l'annexe II de la présente loi.

Article 14

L'article 14 amendé se lit comme suit :

Article 14. – Principes généraux du marquage Pi

1. Le marquage Pi n'est apposé que par le fabricant ou, dans le cas d'une réévaluation de la conformité, selon les dispositions de l'annexe II de la présente loi. En ce qui concerne les bouteilles de gaz auparavant conformes aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE ou 84/527/CEE, le marquage Pi est apposé par l'organisme notifié ou sous le contrôle de celui-ci.

2. Le marquage Pi n'est apposé que sur les équipements sous pression transportables qui:

- a) satisfont aux exigences relatives à l'évaluation de la conformité énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi; ou
- b) satisfont aux exigences relatives à la réévaluation de la conformité visées à l'article 13.

Il n'est apposé sur aucun autre équipement sous pression transportable.

3. En apposant ou en faisant apposer le marquage Pi, le fabricant indique qu'il assume la responsabilité de la conformité de l'équipement sous pression transportable à toutes les exigences applicables définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

4. Aux fins de la présente loi, le marquage Pi est le seul marquage attestant de la conformité de l'équipement sous pression transportable aux exigences applicables définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

5. Il est interdit d'apposer sur des équipements sous pression transportables des marquages, des signes ou des inscriptions de nature à induire en erreur les tiers sur la signification ou la représentation graphique du marquage Pi. Tout autre marquage apposé sur l'équipement sous pression transportable ne doit pas porter préjudice à la visibilité, à la lisibilité et à la signification du marquage Pi.

6. Le marquage Pi est apposé sur les parties démontables de l'équipement sous pression transportable rechargeable ayant une fonction directe de sécurité.

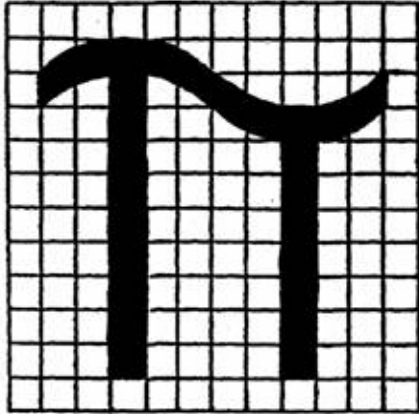
Pour ce qui est du paragraphe 1^{er} de cet article, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faut éviter tout renvoi à une directive européenne et se référer à l'intitulé de la seule mesure nationale de transposition. Dans cet ordre d'idées, il convient de mentionner le texte légal ayant assuré la transposition, sinon de se référer aux mesures d'exécution de la loi qui sert de base au règlement grand-ducal ayant assuré la transposition, alors que le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est inférieure dans la hiérarchie des sources de droit. La Commission décide de ne pas suivre la recommandation du Conseil d'Etat, et ceci pour les mêmes raisons que celles développées à l'endroit de l'article 1^{er}.

Article 15

L'article 15 amendé se lit comme suit :

Article 15. – Règles et conditions d'apposition du marquage Pi

1. Le marquage Pi correspond au symbole ci-dessous selon la représentation graphique suivante:



2. Le marquage Pi a une hauteur minimale de 5 mm. Pour les équipements sous pression transportables dont le diamètre n'excède pas 140 mm, la hauteur minimale est de 2,5 mm.

3. Les proportions données sur papier millimétré au paragraphe 1^{er} sont respectées. La grille ne fait pas partie du marquage.

4. Le marquage Pi est apposé de manière visible, lisible et permanente sur l'équipement sous pression transportable ou sur sa plaque signalétique, ainsi que sur les parties démontables de l'équipement sous pression transportable rechargeable ayant une fonction directe de sécurité.

5. Le marquage Pi est apposé avant la mise sur le marché du nouvel équipement sous pression transportable ou des parties démontables de l'équipement sous pression transportable rechargeable ayant une fonction directe de sécurité.

6. Le marquage Pi est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié intervenant dans les contrôles initiaux et les essais.

Le numéro d'identification de l'organisme notifié est apposé par l'organisme lui-même ou, sur instruction de celui-ci, par le fabricant.

7. Le marquage de la date du contrôle périodique ou, le cas échéant, du contrôle intermédiaire, est accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique.

8. En ce qui concerne les bouteilles à gaz auparavant conformes aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE ou 84/527/CEE qui ne portent pas le marquage Pi, lorsque le premier contrôle périodique est effectué conformément à la présente loi, le numéro d'identification de l'organisme notifié responsable est précédé du marquage Pi.

Pour ce qui est du paragraphe 8 de cet article, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faut éviter tout renvoi à une directive européenne et se référer à l'intitulé de la seule mesure nationale de transposition. Dans cet ordre d'idées, il convient de mentionner le texte légal ayant assuré la transposition, sinon de se référer aux mesures d'exécution de la loi qui sert de base au règlement grand-ducal ayant assuré la transposition, alors que le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est inférieure dans la hiérarchie des sources de droit. Ici encore, la commission parlementaire décide de ne pas suivre la recommandation du Conseil d'Etat

Article 16

L'article 16 amendé se lit comme suit :

Article 16. – Libre circulation des équipements sous pression transportables

Il ne peut être fait obstacle à la libre circulation, la mise à disposition sur le marché ou l'utilisation au Luxembourg des équipements sous pression transportables conformes à la directive 2010/35/UE concernant les équipements sous pression transportables.

Le Conseil d'Etat constate que le libellé de cet article s'inspire d'une proposition de texte qu'il a faite dans son avis complémentaire du 16 novembre 2010 concernant le projet de loi relative à la sécurité des jouets et inscrite dans la loi du 15 décembre 2010 relative à la sécurité des jouets. Il y marque son accord.

Articles 17 à 21

Les articles sous rubrique n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lisent comme suit :

Article 17. – Exigences concernant les organismes notifiés

1. Aux fins de la notification, un organisme notifié satisfait aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

2. Une autorité compétente au sens des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses peut être un organisme notifié pour autant qu'elle satisfasse aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi et qu'elle n'assume pas également les tâches de l'autorité de notification.

3. L'organisme notifié est constitué conformément au droit national et possède la personnalité juridique.

4. L'organisme notifié participe aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes notifiés, ou veille à ce que son personnel d'évaluation en soit informé, et applique comme lignes directrices les décisions et les documents administratifs issus des travaux de ce groupe.

Article 18. – Demande de notification

1. Un organisme de contrôle soumet une demande de notification à l'ILNAS.

2. Cette demande est accompagnée d'une description:

- a) des activités liées à l'évaluation de la conformité, au contrôle périodique, au contrôle intermédiaire, aux contrôles exceptionnels et à la réévaluation de la conformité;*
- b) des procédures relatives au point a);*
- c) de l'équipement sous pression transportable pour lequel l'organisme affirme être compétent;*
- d) d'un certificat d'accréditation délivré par l'ILNAS au sens du règlement (CE) no 765/2008, attestant que l'organisme de contrôle satisfait aux exigences définies à l'article 17 de la présente loi.*

Article 19. – Obligations opérationnelles des organismes notifiés

1. Les organismes notifiés effectuent des évaluations de la conformité, des contrôles périodiques, des contrôles intermédiaires et des contrôles exceptionnels conformément aux conditions de la notification et aux procédures définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

2. Les organismes notifiés effectuent des réévaluations de la conformité conformément à l'annexe II de la présente loi.

Article 20. – Obligation des organismes notifiés en matière d'information

1. Les organismes notifiés communiquent à l'ILNAS les éléments suivants:

- a) tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat;
- b) toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification;
- c) toute demande d'information sur les activités réalisées qu'ils ont reçue des autorités de surveillance du marché;
- d) sur demande, les activités réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités et sous-traitances transfrontalières.

2. Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés au titre de la présente loi qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité, de contrôle périodique, de contrôle intermédiaire et de contrôle exceptionnel couvrant les mêmes équipements sous pression transportables, des informations pertinentes sur les questions relatives aux résultats négatifs et, sur demande, aux résultats positifs de l'évaluation de la conformité.

Article 21. – Procédure applicable aux équipements sous pression transportables qui présentent un risque au niveau national

1. Lorsque l'ILNAS prend des mesures conformément à l'article 20 du règlement (CE) no 765/2008 et conformément à la législation relative à l'ILNAS ou qu'il a des raisons suffisantes de croire qu'un équipement sous pression transportable couvert par la présente loi présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects relatifs à la protection de l'intérêt public couverts par la présente loi, il effectue une évaluation de l'équipement sous pression transportable en cause en tenant compte de toutes les exigences définies dans la présente loi. Si besoin est, les opérateurs économiques concernés coopèrent avec l'ILNAS, notamment en lui permettant d'entrer dans leurs locaux et en lui fournissant des échantillons le cas échéant. Si, au cours de cette évaluation, l'ILNAS constate que l'équipement sous pression transportable ne respecte pas les exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi, il demande immédiatement à l'opérateur économique concerné de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour mettre l'équipement sous pression transportable en conformité avec ces exigences, le retirer du marché ou le rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque, selon la décision prise par l'ILNAS.

L'ILNAS informe l'organisme notifié concerné en conséquence.

L'article 21 du règlement (CE) no 765/2008 et les dispositions de la législation relative à l'ILNAS s'appliquent aux mesures correctives visées au deuxième alinéa du présent paragraphe.

2. Lorsque l'ILNAS considère que la non-conformité n'est pas limitée au territoire national, il informe la Commission européenne et les autres Etats membres des résultats de l'évaluation et des mesures qu'il a demandées à l'opérateur économique de prendre.

3. L'opérateur économique s'assure que toutes les mesures correctives appropriées sont prises pour les équipements sous pression transportables qu'il a mis à disposition sur le marché de l'Union européenne.

4. Lorsque l'opérateur économique concerné ne prend pas les mesures correctives qui s'imposent dans le délai visé au paragraphe 1^{er}, deuxième alinéa, l'ILNAS prend toutes les mesures provisoires appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition de l'équipement sous pression transportable au Luxembourg, pour le retirer du marché ou pour le rappeler.

L'ILNAS en informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres.

5. Les informations visées au paragraphe 4 contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier l'équipement sous pression transportable non conforme, son origine, la nature de la non-conformité alléguée et le risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales prises et les arguments avancés par l'opérateur économique concerné. En particulier, l'ILNAS indique si la non-conformité de l'équipement sous pression transportable est liée:

- a) au non-respect des exigences relatives à la santé ou à la sécurité des personnes ou à d'autres aspects relatifs à la protection des intérêts publics définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi, ou
- b) à des lacunes des normes ou codes techniques visés dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou dans d'autres dispositions de la présente loi.

Article 22

L'article 22 amendé se lit comme suit :

Article 22. – Equipements sous pression transportables conformes qui présentent un risque pour la santé et la sécurité

1. Lorsque l'ILNAS constate, après avoir effectué une évaluation conformément à l'article 21, paragraphe 1^{er}, qu'un équipement sous pression transportable, quoique conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à la présente loi, présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects relatifs à la protection de l'intérêt public, il demande à l'opérateur économique concerné de prendre toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que l'équipement sous pression transportable en cause, une fois mis sur le marché, ne présente plus ce risque, ou pour retirer l'équipement du marché ou le rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque, selon ce qu'il décide.

2. L'opérateur économique s'assure que les mesures correctives s'appliquent à tous les équipements sous pression transportables en cause qu'il a mis à disposition sur le marché ou qu'il utilise dans toute l'Union européenne.

3. L'ILNAS informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres. Les informations fournies contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier l'équipement sous pression transportable en cause, l'origine et la chaîne d'approvisionnement de l'équipement, la nature du risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales prises.

Au paragraphe 1^{er}, le Conseil d'Etat propose de formuler la première partie de la phrase de la façon suivante : « Lorsque l'ILNAS constate, après avoir effectué une évaluation

conformément à l'article 21, paragraphe 1er de la présente loi, qu'un équipement ... ». La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Article 23

L'article 23 amendé se lit comme suit :

Article 23. – Non-conformité formelle

1. Sans préjudice de l'article 21, lorsque l'ILNAS fait l'une des constatations suivantes, il demande à l'opérateur économique concerné de mettre un terme à la non-conformité en question:

a) le marquage Pi a été apposé en violation des articles 12, 13, 14 ou 15;

b) le marquage Pi n'a pas été apposé;

c) la documentation technique n'est pas disponible ou n'est pas complète;

d) les exigences des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et celles de la présente loi n'ont pas été satisfaites.

2. Si la non-conformité visée au paragraphe 1^{er} persiste, l'ILNAS peut restreindre ou interdire la mise à disposition sur le marché de l'équipement sous pression transportable ou il veille à ce que celui-ci soit rappelé ou retiré du marché.

La ligne de partage de compétence tracée par la législation relative à l'ILNAS doit, selon le Conseil d'Etat, être respectée. Partant, le Conseil d'Etat recommande de faire abstraction de l'article sous rubrique. La commission parlementaire décide de faire sienne cette recommandation et de biffer l'article.

Articles 24 à 27

Ces articles se lisent comme suit :

Article 24. – Personnes compétentes en matière d'investigation dans le cadre de la surveillance du marché

Le contrôle de la conformité des équipements sous pression transportables est effectué conformément aux dispositions de la législation relative à l'ILNAS.

Article 25. – Les mesures administratives dans le cadre de la surveillance du marché

Lorsqu'un équipement sous pression transportable ne satisfait pas aux exigences de la présente loi, les mesures administratives dans le cadre de la surveillance du marché sont prises conformément aux dispositions de la législation relative à l'ILNAS.

Article 26. – Les sanctions pénales dans le cadre de la surveillance du marché

1. Est punie d'une amende de 251 euros à 25.000 euros et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché un équipement sous pression transportable dont elle sait ou dont elle aurait dû savoir que celui-ci n'est pas conforme aux prescriptions de la présente loi ou aux dispositions légales ou réglementaires transposant les directives visées par la présente loi.

2. Est punie des mêmes peines, le maximum de l'amende prévue étant porté à 125.000 euros, toute personne qui ne s'est pas conformée aux décisions prises en application de l'article 25.

3. Est punie d'une amende de 25 euros à 250 euros, le distributeur qui a mis à disposition sur le marché un équipement sous pression transportable qui n'est pas conforme aux prescriptions de la présente loi ou aux dispositions légales ou réglementaires transposant les directives visées par la présente loi. La confiscation du produit peut être ordonnée.

4. Est punie des peines prévues au paragraphe 1^{er}, le distributeur qui a commis de nouveau la contravention spécifiée au paragraphe 3 avant l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une telle contravention ou d'un des délits spécifiés aux paragraphes 1^{er} et 2 du présent article sera devenue irrévocable.

Article 27. – Les avertissements taxés

En cas de contraventions punies conformément aux dispositions de l'article 26 (3), des avertissements taxés peuvent être décernés conformément aux dispositions de la législation relative à l'ILNAS, étant précisé que le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum de l'amende prévue à l'article 26 (3).

De l'avis du Conseil d'Etat, ces articles sont superfétatoires et doivent être supprimés, car ils reprennent les dispositions figurant aux articles 17 à 19 de la loi du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services. La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat et de biffer les articles sous rubrique.

Nouvel article 23

Cet article se lit comme suit :

Article 28. – Reconnaissance de l'équivalence

1. Les certificats d'agrément CEE de modèles pour les équipements sous pression transportables délivrés conformément aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE et 84/527/CEE et les attestations d'examen CE de la conception délivrées conformément à la directive 1999/36/CE sont reconnus équivalents aux certificats d'agrément de type prévus par les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et sont soumis aux dispositions relatives à la reconnaissance limitée dans le temps des agréments de type visées auxdites annexes.

2. Les robinets et accessoires visés à l'article 3, paragraphe 3, de la directive 1999/36/CE et portant la marque prévue par la directive 97/23/CE (1) conformément à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 1999/36/CE peuvent encore être utilisés.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faut éviter tout renvoi à une directive européenne et se référer à l'intitulé de la seule mesure nationale de transposition. Dans cet ordre d'idées, il convient de mentionner le texte légal ayant assuré la transposition, sinon de se référer aux mesures d'exécution de la loi qui sert de base au règlement grand-ducal ayant assuré la transposition, alors que le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est inférieure dans la hiérarchie des sources de droit. La Commission décide de ne pas suivre la recommandation du Conseil d'Etat, et ceci pour les mêmes raisons que celles développées à l'endroit de l'article 1^{er}.

Nouvel article 24

L'article sous rubrique, qui n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, se lit comme suit :

Article 29. – Disposition transitoire

En ce qui concerne les récipients à pression et à leurs robinets et autres accessoires utilisés pour le transport des matières des numéros ONU 1745, 1746 et 2495 les dispositions de la présente loi s'appliquent à partir du 1^{er} juillet 2013.

Annexes

Les deux annexes se lisent comme suit :

ANNEXE I

Liste des marchandises dangereuses autres que celles de la classe 2

<i>Numéro ONU</i>	<i>Classe</i>	<i>Matière dangereuse</i>
1051	6.1	CYANURE D'HYDROGENE STABILISE contenant moins de 3 % d'eau
1052	8	FLUORURE D'HYDROGENE ANHYDRE
1745	5.1	PENTAFLUORURE DE BROME Le transport en citernes est exclu
1746	5.1	TRIFLUORURE DE BROME Le transport en citernes est exclu
1790	8	ACIDE FLUORHYDRIQUE contenant plus de 85 % de fluorure d'hydrogène
2495	5.1	PENTAFLUORURE D'IODE Le transport en citernes est exclu

*

ANNEXE II

Procédure de réévaluation de la conformité

1. La méthode visant à garantir que les équipements sous pression transportables visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), fabriqués et mis en service avant les dates de mise en œuvre de la directive 1999/36/CE, soit le 1^{er} juillet 2001, satisfont aux dispositions pertinentes des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et aux dispositions pertinentes de la présente loi, applicables au moment de la réévaluation de la conformité, est définie dans la présente annexe.

2. Le propriétaire ou l'opérateur doit fournir à un organisme notifié répondant à la norme EN ISO/IEC 17020:2004 type A, notifié pour la réévaluation de la conformité, les informations concernant l'équipement sous pression transportable qui permettent à cet organisme de

l'identifier précisément (origine, règles appliquées en matière de conception et, en ce qui concerne les bouteilles à acétylène, également des indications relatives à la masse poreuse). Ces informations comprennent, le cas échéant, les restrictions d'utilisation prescrites, les notes concernant d'éventuels dommages ou les réparations qui ont été effectuées.

3. L'organisme notifié de type A, notifié pour la réévaluation de la conformité, évalue si l'équipement sous pression transportable fournit au minimum le même degré de sécurité que l'équipement sous pression transportable visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses. L'évaluation est effectuée sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 2 et, le cas échéant, de contrôles supplémentaires.

4. Si les résultats de l'évaluation prévue au paragraphe 3 sont satisfaisants, l'équipement sous pression transportable est soumis au contrôle périodique prévu dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses. S'il est satisfait aux exigences de ce contrôle périodique, le marquage Pi est apposé par ou sous le contrôle de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique conformément à l'article 14, paragraphes 1 à 5. Le marquage Pi est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique. L'organisme notifié responsable du contrôle périodique délivre un certificat de réévaluation conformément au paragraphe 6.

5. Lorsque les récipients à pression sont fabriqués en série, chaque récipient à pression, y compris ses robinets et autres accessoires utilisés pour le transport, font l'objet d'une réévaluation de la conformité par un organisme notifié, notifié pour le contrôle périodique des récipients sous pression transportables concernés, sous réserve que la conformité du type ait été évaluée conformément au paragraphe 3 par un organisme notifié de type A, responsable de la réévaluation de la conformité, et qu'un certificat de réévaluation de type ait été délivré. Le marquage Pi est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique.

6. Dans tous les cas, l'organisme notifié responsable du contrôle périodique délivre le certificat de réévaluation comportant, au minimum, les mentions suivantes:

- a) l'identification de l'organisme notifié délivrant le certificat et, s'il est différent, le numéro d'identification de l'organisme notifié de type A responsable de la réévaluation de la conformité conformément au paragraphe 3;*
- b) le nom et l'adresse du propriétaire ou de l'opérateur spécifié au paragraphe 2;*
- c) dans le cas de l'application de la procédure visée au paragraphe 5, les données identifiant le certificat de réévaluation de type;*
- d) les données d'identification de l'équipement sous pression transportable sur lequel le marquage Pi a été apposé, y compris au minimum le ou les numéros de série; et*
- e) la date de délivrance.*

7. Un certificat de réévaluation de type est délivré.

Lorsque la procédure prévue au paragraphe 5 est appliquée, l'organisme de type A responsable de la réévaluation de la conformité délivre le certificat de réévaluation de type, qui comprend au moins les mentions suivantes:

- a) l'identification de l'organisme notifié délivrant le certificat;*
- b) le nom et l'adresse du fabricant et du titulaire de l'original de l'agrément de type pour l'équipement sous pression transportable en cours de réévaluation, lorsque le titulaire n'est pas le fabricant;*

- c) les données identifiant l'équipement sous pression transportable appartenant à la série;
- d) la date de délivrance; et
- e) la mention suivante: «le présent certificat n'autorise pas la fabrication d'équipements sous pression transportables ou d'éléments d'un tel équipement. »

8. En apposant ou en faisant apposer le marquage Pi, le propriétaire ou l'opérateur indique qu'il assume la responsabilité de la conformité de l'équipement sous pression transportable avec toutes les exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi applicables au moment de la réévaluation.

La Haute Corporation propose d'omettre la référence à la directive 1999/36/CE à l'annexe II, point 1 et de remplacer le bout de phrase « (...) mis en service avant les dates de mise en œuvre de la directive 1999/36/CE, soit (...) » par les termes « (...) mis sur le marché avant (...) ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

*

La Commission charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport en vue de son adoption au cours de la prochaine réunion.

2. 6452 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Monsieur le Président-Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se reporter au courrier électronique n°116069. Suite à une modification purement rédactionnelle, il est adopté à l'unanimité des membres présents¹.

- Examen et suivi des projets d'infrastructure présentés à la Chambre des Députés depuis 2005

Il est tout d'abord procédé à l'examen des projets présentés par le Fonds du Rail.

Pour les détails de la présentation, il est prié de se référer au document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal. A noter que ce document reprend uniquement les projets dont la procédure d'approbation est achevée et qui sont à entamer ou en cours de réalisation.

La présentation du projet relatif à la construction de la gare périphérique de Howald (motion 2006/5) ne soulève pas de commentaire de la part des membres de la Commission. Il en est de même pour ce qui est de la présentation du projet relatif au renouvellement et à la modernisation des installations fixes de la gare de Differdange (motion 2006/13).

En ce qui concerne le projet de reconstruction d'un passage supérieur permettant l'accès à la Rue d'Alsace (motion 2006/14), il est précisé qu'après l'achèvement des travaux, la Ville de Luxembourg deviendra propriétaire de l'ouvrage construit et qu'elle sera, en conséquence, responsable de la maintenance et de l'entretien.

¹ Note du secrétariat : une version complétée du projet de rapport sera soumise à l'approbation de la Commission du Développement durable en date du 24 octobre prochain.

Suite à une question afférente, il est précisé que la reconstruction du pont-rivière à Ettelbruck (motion 2006/15) a été conçue de telle manière que les problèmes d'inondation seront résorbés.

Pour le projet d'aménagement d'une voie d'évitement à Michelau (motion 2006/16), Monsieur le Ministre précise qu'il est évident que si l'étude de faisabilité qui est en cours de réalisation devait aboutir à la conclusion que la solution alternative se révélait plus avantageuse, il viendrait expliquer en détail cette solution alternative aux membres de la Commission et requérir leur avis quant à la meilleure façon de procéder.

Le projet concernant la suppression de trois passages à niveaux à Schifflange (motion 2007/17) est un projet fortement sollicité par l'administration communale de Schifflange, qui a d'ailleurs d'ores et déjà procédé à une modification de son PAG en ce sens. Le projet rencontre en outre assez peu d'opposition au sein de la population étant donné les importantes nuisances de circulation engendrées par l'existence de ces passages à niveau.

Il faut savoir que ce projet est un projet commun du Fonds du Rail, de l'Administration des ponts et chaussées et de l'Administration communale de Schifflange. A une question afférente, il est précisé que, pour les projets de ce type, la répartition de la prise en charge des frais n'est soumise à aucune règle précise et se négocie au cas par cas dans le cadre de signatures de conventions entre les administrations et les communes concernées. Il est également indiqué que le Fonds du Rail prend toujours à sa charge les coûts engendrés par les suppressions des passages à niveau et que, si un projet est réalisé au croisement entre un passage à niveau et une route nationale, l'Administration des ponts et chaussées et le Fonds du Rail se répartissent les frais selon une clé de répartition 50/50.

Si les membres de la Commission jugent, de manière générale, très positive la collaboration entre le Fonds du Rail, l'Administration des ponts et chaussées et les autorités communales, ils sont cependant d'avis qu'une ligne de conduite précise devrait être mise en place, afin que toutes les communes soient traitées exactement de la même façon, sur base de critères transparents.

Les mêmes remarques sont faites pour ce qui est des projets de suppression de passages à niveau à Bettembourg et à Oberkorn (motions 2008/24 et 2008/31).

A une question afférente, il est répondu que l'installation du système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel (motion 2008/29) n'a pas engendré de difficultés techniques majeures. Il est notamment précisé que les CFL ont pu bénéficier de l'aide de l'ÖBB (*Österreichische Bundesbahnen*) par le biais de contrats de coopération. A noter également qu'il est prévu de mettre en place une interface qui connectera le système de suivi au nouveau projet télématique que la Communauté des Transports est en train de mettre en place.

En ce qui concerne le projet relatif à la création d'une gestion centralisée nationale des installations de génie technique (motion 2008/30), le respect de la procédure est remis en cause par un membre de la Commission. En effet, alors que la motion votée par la Chambre des Députés en 2008 évoque la création d'une centrale nationale, une centrale de gestion des installations de génie technique a finalement été construite pour le site de Belval-Université. Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il est apparu que le projet de création d'une gestion centralisée nationale devenait superfétatoire, car redondant avec la centrale de gestion technique de Belval. Si les membres de la Commission du Développement durable apprécient qu'une solution pratique ait été recherchée, notamment dans un souci d'économie, ils demandent à être tenus au courant si un tel événement devait se reproduire.

En ce qui concerne les projets relatifs à la suppression du passage à niveau à Oberkorn (motion 2008/31), au renouvellement complet de différents tronçons de voie de la ligne du Nord (motion 2009/32), au renouvellement des postes directeurs dans le cadre de la modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen (motion 2010/33), ainsi qu'à la mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrain avec escaliers et ascenseurs à Differdange (motion 2011/34), ils ne soulèvent aucune question ni commentaire de la part des membres de la Commission du Développement durable.

*

Suite à une demande afférente, Monsieur le Ministre tiendra, le cas échéant, les membres de la Commission informés de tout nouveau développement pour ce qui concerne le projet de construction du nouveau centre de remisage et de maintenance des CFL.

*

Les projets présentés par l'Administration des bâtiments publics et par l'Administration des ponts et chaussées seront examinés au cours d'une prochaine réunion.

3. Divers

Les prochaines réunions auront respectivement lieu le 24 octobre 2012 à 10h30 et à 14h00, ainsi que le 7 novembre 2012 à 10h30 et à 14h00.

Luxembourg, le 26 octobre 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

A high-speed train, likely a TGV, is shown in motion, blurred to suggest speed. The train is white with a prominent red stripe and a red nose. The number '2207' is visible on the side. The background is a blurred landscape of green fields and a cloudy sky.

Examen et suivi des projets d'infrastructure présentés à la Chambre des Députés depuis 2005

Réunion de la
Commission du Développement durable

Mercredi, le 17 octobre 2012

Présentation des projets ferroviaires

**en cours d'exécution
ou
à entamer**



Gare périphérique de Howald (espace public)

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 décembre 2006

1. Objet du projet :

La nouvelle gare périphérique de Howald est située aux abords de la capitale et constitue un élément clef dans le concept retenu par le groupe de travail « Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg ». Ainsi elle permettra un accès direct par chemin de fer classique aux principales zones d'activités situées dans la périphérie de la Ville de Luxembourg tel que p.ex. le quartier de la Cloche d'Or.

Le présent projet, dans le cadre duquel un projet d'architecte est à élaborer suite à l'affinement du Master Plan « Ban de Gasperich », contient le bâtiment de la gare, l'espace public y afférent ainsi que tous les aménagements nécessaires pour garantir l'intermodalité au niveau de la gare périphérique.

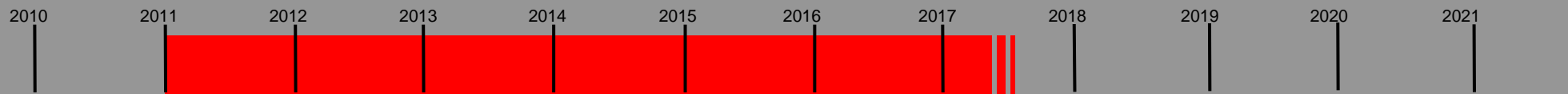
2. Approbation du projet :

La **phase 1** du projet a été approuvée par le législateur en date du **17 décembre 2010 (Projet 25)**

Budget approuvé : **42 878 500 €** (indice du 1.04.2008)

La phase 1 du projet comprend la réalisation d'un quai à voyageurs unique avec tous les travaux d'infrastructures ferroviaires connexes. L'accessibilité vers le quai est assurée par le biais d'une passerelle provisoire.

Le positionnement du quai en première phase correspond à la situation définitive projetée à long terme. Le quai sera raccordé à la zone industrielle „Rue des Scillas“ et à l'arrêt d'autobus „Howald-Ronnebësch“.



Gestionnaire de l'Infrastructure

3. Etat d'avancement :

Le projet „Gare périphérique de Howald – Aménagement Phase 1“ est subdivisé en 3 projets partiels:

- Raccordement voies 10 + 11 : aménagement d'une liaison supplémentaire entre les voies 10 et 11 au Sud de la gare centrale
- Howald Phase 1a: adaptations au triage de Luxembourg: renouvellement des installations ferroviaires à Luxembourg Sud (voies 150 – 154)
- Howald Phase 1b: adaptations de l'Arrêt Howald: construction d'un quai à voyageurs unique

Une première partie des travaux relative à la liaison entre les voies 10 et 11 a été finalisée pour fin juin 2012. Le restant des travaux concernant les voies 10 et 11 est prévu pour octobre et la mise en service de la liaison est programmée pour novembre 2012.

Réalisé au 30.09.2012 : 453 199,04 €
Taux de réalisation financier : 1,06 %
Taux de réalisation technique : 2 %

En ce qui concerne le renouvellement des installations ferroviaires à Luxembourg Sud et la construction d'un quai à voyageurs, les études sont en cours. Le début des travaux sur site en vue de la construction du quai est prévu pour 2016.



Gare de Differdange. Renouvellement et modernisation des installations fixes

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 décembre 2006

1. Objet du projet :

Au courant des années à venir une partie importante des installations fixes de la gare devra être renouvelée en raison des états vétustes et obsolètes des équipements fixes. Les derniers renouvellements importants datent des années 1950 et 1960.

Le projet comprend pour l'essentiel les travaux suivants :

- l'intégration des installations de sécurité dans le poste directeur de Pétange
- la modernisation des installations de télécommunications
- le renouvellement des installations de voie et de la plate-forme
- les adaptations des infrastructures en relation avec les nouveaux plans de voie
- l'adaptation et la modernisation des installations de traction électrique.

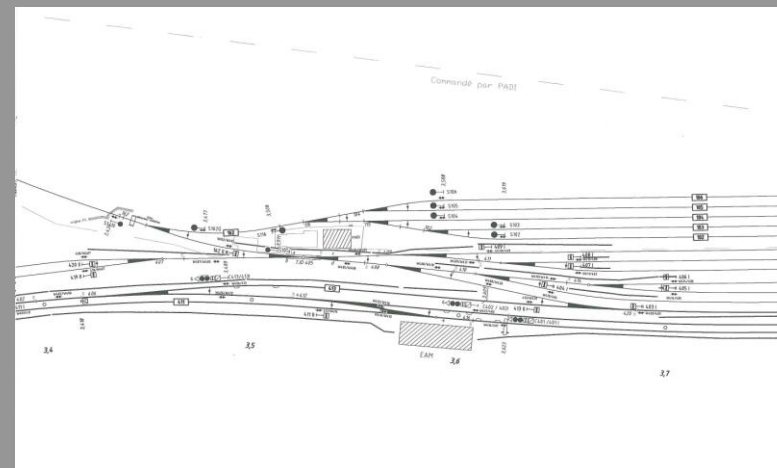
2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé par le législateur en date du **19 juin 2012 (Projet 28)**

Budget approuvé : **51 000 000 €** (indice du 1.10.2010)

3. Etat d'avancement :

Les études d'exécution sont en cours. Une commande pour les nouvelles installations de signalisation sera placée courant 2012.



Gare de Luxembourg. Reconstruction d'un passage supérieur (rue d'Alsace)

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 décembre 2006

1. Objet du projet :

Le projet concerne le passage supérieur permettant l'accès à la rue d'Alsace, reliant les lotissements du quartier de Gasperich et le quartier de la gare. L'ouvrage enjambe dans le secteur ouest de la Gare de Luxembourg les voies ferrées des lignes de Luxembourg à Kleinbettingen (au point kilométrique 0,858) et de Pétange à Luxembourg.

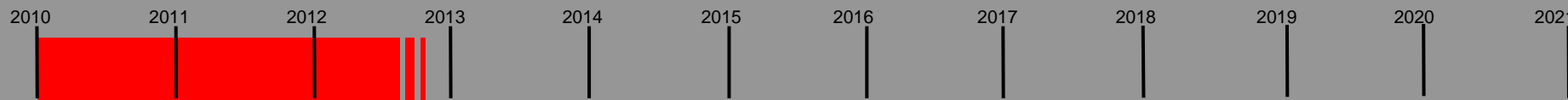
Une expertise de l'ouvrage, construit en 1903, réalisée par un bureau de contrôle a confirmé l'état de vétusté avancé du pont et a amené les CFL à réduire la surcharge admissible. La surveillance annuelle réalisée par le bureau de contrôle a fait apparaître une évolution rapide et alarmante des défauts de sorte qu'un remplacement de l'ouvrage a été décidé.

Un nouveau pont-route de type bow-string métallique à travée unique de 119 m est substitué à l'ancien ouvrage.

2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé par le législateur en date du **5 juin 2009 (Projet 24)**

Budget approuvé : **19 250 000 €** (indice du 1.04.2008)



3. Etat d'avancement :

Les travaux sur site ont été entamés en juin 2010.

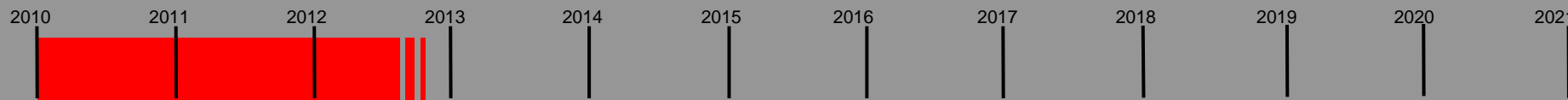
Afin de garantir pendant la durée du chantier une liaison routière sur l'axe de l'actuelle rue d'Alsace, un ripage latéral de l'ouvrage existant a été réalisé en octobre 2010. Après le ripage latéral de l'ouvrage existant, le nouvel ouvrage a été construit.

Fin août – début septembre 2011 la rampe d'accès côté Hollerich a été entièrement renouvelée. Pendant ce temps le passage était hors service, la circulation routière était déviée.

Le 17 septembre 2011 le nouveau pont a été ouvert à la circulation et l'ancien ouvrage a été démoli.

Réalisé au 30.09.2012 : 9 792 835,50 €
Taux de réalisation financier : 50,87 %
Taux de réalisation technique : 95 %

Quelques travaux de finition sont encore à clarifier avec la Ville de Luxembourg. Après achèvement de ces derniers, la réception ainsi que le transfert de propriété de l'ouvrage auront lieu.





Ligne du Nord. Reconstruction d'un pont rivière au PK 46,930 à Ettelbruck

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 novembre 2009

1. Objet du projet :

Le projet concerne un pont rail qui enjambe le cours d'eau de l'Alzette sur le territoire de la Commune d'Ettelbruck et qui livre passage aux deux voies principales de la ligne du Nord ainsi qu'à une voie de service qui dessert la cour à marchandises de la gare d'Ettelbruck.

Ce pont a été construit en 1860 et a subi d'importantes transformations en 1884 et 1900. En 1945 d'importants travaux de réparation ont été exécutés suite à des dommages de guerre.

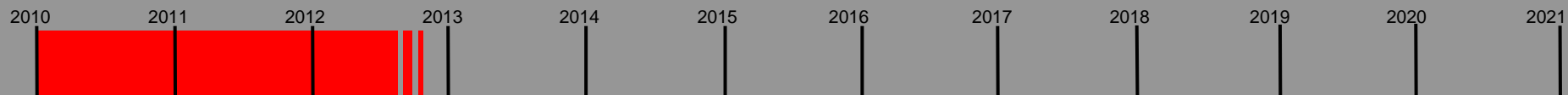
Au cours des dernières années des défauts alarmants comme par exemple des fissures dans la structure métallique des tabliers ont été constatés et le remplacement de l'ouvrage a été décidé.

Le nouvel ouvrage est de type bow-string métallique à travée unique de 59 m, d'une largeur de 19 m' et d'une hauteur approximative de 13 m'. Une passerelle piétonne de 3 m' de largeur est fixée en console d'un côté de l'ouvrage.

2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **16 800 000 €**



3. Etat d'avancement :

Les travaux relatifs à la reconstruction du pont rivière ont débuté en janvier 2010.

Le nouvel ouvrage a été construit à proximité de l'ouvrage à remplacer, ce qui a permis de maintenir la circulation ferroviaire pendant toute la durée des travaux.

Lors du weekend du 1er novembre 2010, le nouvel ouvrage (construction métallique, dalle en béton et étanchéité réalisées) a été mis en place par une opération de ripage transversal.

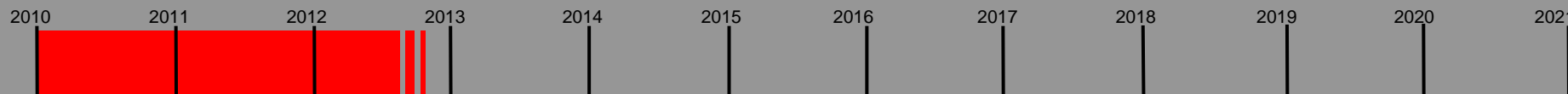
Réalisé au 31.08.2012 : 8 924 020,50 €

Taux de réalisation financier : 53,12 %

Taux de réalisation technique : 98 %

Actuellement 95% des travaux sont achevés. Les travaux de finition, tels que les travaux de serrurerie pour la passerelle pour piétons et la mise en place de l'éclairage, sont en cours.

L'inauguration du nouvel ouvrage est prévue pour le 9 novembre 2012.





Ligne du Nord. Aménagement d'une voie d'évitement à Michelau et pose de liaison d'appareil de voie supplémentaire à Dommeldange et Mersch.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 décembre 2006

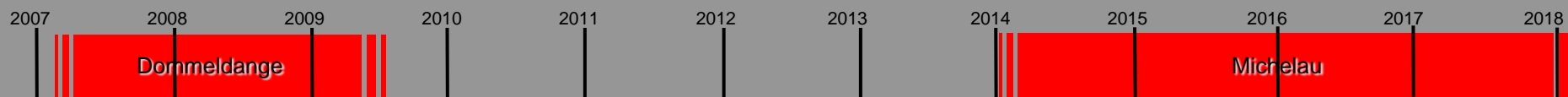
1. Objet du projet :

Entre Luxembourg et Troisvierges la ligne nécessite dans le cadre de l'évolution du trafic voyageurs des adaptations de capacité en terme de circulations.

2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé par le législateur en date du **3 juin 2003 (Projet 3 – partie b)**

Budget approuvé : **15 578 099 €** (adaptation à l'indice du 1.10.2006)



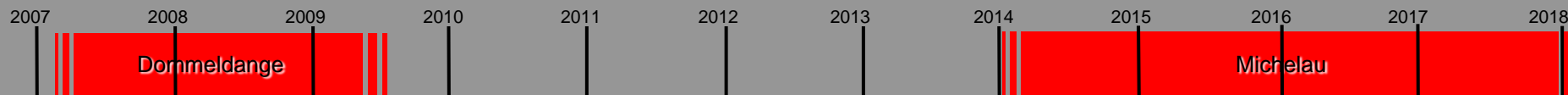
3. Etat d'avancement :

Les travaux en vue de l'augmentation de la capacité de la ligne sont toujours en cours.

Réalisé au 30.09.2012 : 1 039 688 €
Taux de réalisation financier : 6,7 %
Taux de réalisation technique : 6,7 %

Lors d'une première phase, une liaison supplémentaire d'appareils de voie a été réalisée en Gare de Dommeldange. Ces travaux comprenaient en particulier des travaux de voie et des travaux d'adaptation des installations de signalisation et des installations de traction électrique.

En ce qui concerne le projet d'aménagement d'une voie d'évitement à Michelau en vue d'une amélioration de la régularité entre Ettelbruck et Troisvierges, une étude de faisabilité d'une solution alternative consistant en une mise à double voie du tronçon de ligne entre la gare de Clervaux et le Tunnel Pfaffenmühle au sud de Troisvierges, est en cours.



Suppression des passages à niveau N°91, 91a et 92 à Schifflange (participation Fonds du Rail).

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 24 octobre 2007

1. Objet du projet :

En étroite concertation, l'Administration des Ponts et Chaussées, l'Administration Communale de Schifflange et les CFL ont développé un concept d'ensemble d'aménagements permettant entre autres en fin de compte la suppression des 3 passages à niveau Nos 91, 91a et 92 à Schifflange. L'élément-clé du concept est une nouvelle route d'accès, qui reliera le rond-point formant jonction des CR 168 et 169 à l'avenue de la Libération au centre de Schifflange

Il est proposé de partager les frais suivant une clé de financement de 10/45/45 entre la Commune de Schifflange, le Fonds du Rail et l'Administration des Ponts et Chaussées.

D'autres éléments s'inscrivant dans le concept d'ensemble et à imputer sur les crédits afférents du Fonds du Rail sont :

- le souterrain pour piétons construit en 1999 au droit du PN91a, préfinancé par la Commune et à rembourser par le Fonds du Rail dès suppression effective dudit PN ;
- un souterrain pour piétons/cyclistes à créer entre l'avenue de la Résistance et l'avenue de la Libération ;
- la modernisation des quais, accès et installations voyageurs de l'arrêt Schifflange.

2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement. Budget approuvé : **8 000 000 €**

3. Etat d'avancement :

Le projet est inscrit au plan pluriannuel des investissements à charge du Fonds du Rail pour l'exercice 2013. Les études sont en cours. Le début des travaux sur site est prévu pour 2014.



Suppression du passage à niveau N°4a à Bettembourg.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 23 octobre 2008

1. Objet du projet :

Le projet de suppression du passage à niveau No 4a à Bettembourg consiste à remplacer le passage à niveau existant par un passage supérieur routier enjambant les voies ferrées à partir de la rue Dicks et aboutissant sur les terrains de la parcelle « Valvasori », acquise en 2006 par l'Etat. L'ouvrage projeté est destiné à assurer une liaison purement intra-quartier en accueillant du trafic purement local.

2. Approbation du projet :

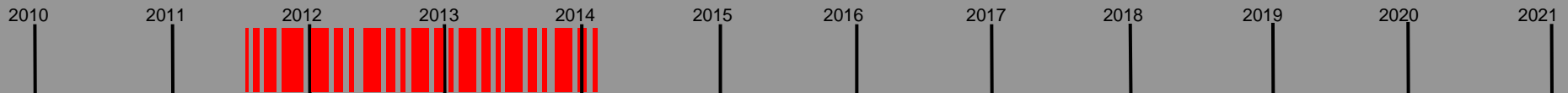
Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : 9 000 000 €

3. Etat d'avancement :

L'adjudication des travaux a été prononcée en 2011.

Toutefois les difficultés rencontrées lors des procédures d'emprises persistent.



Réseau ferré luxembourgeois. Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 23 octobre 2008

1. Objet du projet :

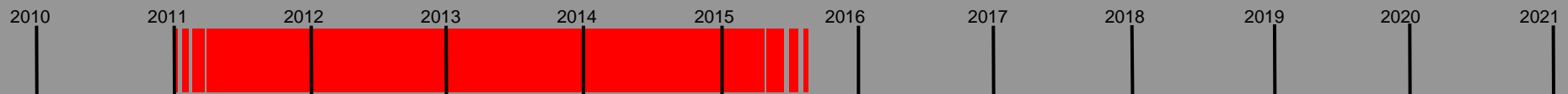
L'objectif essentiel d'un tel système est d'informer le(s) régulateur(s) de la circulation sur l'identité, la position et la succession des trains sur le réseau ferré luxembourgeois afin de leur permettre de prévoir des mesures de disposition nécessaires pour parer à d'éventuels conflits et d'augmenter ainsi la fluidité et la régularité du trafic ferroviaire.

Les missions du système informatisé comprennent la supervision et la disposition des trains sur l'entièreté du réseau ferré luxembourgeois y compris les échanges avec les réseaux limitrophes. Les correspondances pourront être gérées en temps réel. Un archivage complété par des statistiques des données permettra l'analyse des retards des trains.

2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **8 900 000 €**



3. Etat d'avancement :

Réalisé au 30.09.2012 : 720 870,67 €
Taux de réalisation financier : 8,1 %
Taux de réalisation technique : 10 %

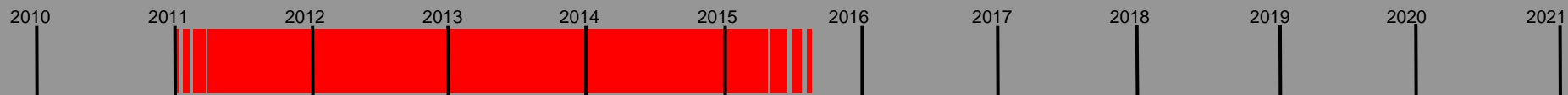
Les travaux d'études pour la conception d'un réseau de transmission des données pour rapatrier en temps réel les données locales sur le trafic au nouveau central de supervision à Luxembourg ainsi que les travaux d'études pour la modernisation et l'aménagement d'installations de suivi automatique des numéros des trains se poursuivent.

Les localités de la « Supervision Trafic » (ancienne « Permanence ») ont été ameuablées et une installation d'essai a été mise en service au mois de février 2012.

Une liaison de transmission de données a été mise en service à l'aide de fibres optiques entre Wasserbillig et Luxembourg, entre Kleinbettingen et Luxembourg ainsi qu'entre Pétange et Luxembourg.

Le 09 août 2012, des modules informatiques permettant le planning et la disposition des trains ont été installés sur un environnement Test de la Supervision Trafic.

Début novembre 2012, les lignes Luxembourg - Wasserbillig, Luxembourg - Kleinbettingen et Luxembourg - Pétange, ainsi que les postes Luxembourg PDL et Luxembourg PAiCR seront disponibles dans le système Test.



Réseau ferré luxembourgeois. Gestion centralisée nationale des installations de génie technique.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 23 octobre 2008

1. Objet du projet :

Il s'avère nécessaire de créer une centrale nationale en vue de la surveillance à distance des multiples installations de génie technique du réseau ferré luxembourgeois, telles, à titre non exhaustif, les installations de protection contre l'incendie, les installations de ventilation et de climatisation, les chauffages, les ascenseurs et escaliers mécaniques, la vidéosurveillance ou encore les contrôle d'accès.

Cette centrale permettra de détecter toute perturbation dans le fonctionnement de ces différentes installations et de déclencher ainsi immédiatement les actions de dépannage. De plus, elle servira d'interface avec les diverses entités représentant les services d'urgence et de l'ordre public.

2. Approbation du projet :

Il est important de noter qu'aucun crédit de financement n'a été accordé sur base de la motion 2008/30 et que la réalisation d'une centrale de gestion nationale des installations de génie technique a eu lieu dans le cadre du projet « nouvelle gare ferroviaire Belval-Université ».

En effet, le règlement grand-ducal du 21 juillet 2009 déterminant les conditions d'aménagement et d'exploitation concernant la gare ferroviaire Belval-Université impose une centrale de gestion des installations techniques du site de la nouvelle gare ferroviaire.

La gestion technique centralisée ainsi conçue pour le site Belval-Université permet également l'intégration d'autres installations de génie technique mises en service sur le réseau ferré luxembourgeois.

3. Etat d'avancement :

Actuellement le concept général de cette gestion centralisée nationale est achevé.
De nouvelles installations de génie technique sont intégrées continuellement et les frais y relatifs sont imputés sur les crédits respectifs.



Suppression des passages à niveau N°13 et N°14 à Oberkorn.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 23 octobre 2008

1. Objet du projet :

Les passages à niveau N°13 et N°14 à Oberkorn donnent chacun accès à un quartier d'habitations n'ayant pas d'autre accès routier à proximité, sauf un détour par la France. Leur population ressent particulièrement les temps de fermeture des barrières qui augmentent en fonction des actuelles et futures densifications du trafic ferroviaire.

En collaboration avec l'Administration Communale, les CFL proposent la suppression des deux passages à niveau moyennant la création d'une nouvelle voirie, qui par un nouveau pont passera en-dessous de la ligne de Pétange à Esch/Alzette pour donner accès aux deux quartiers d'habitations. Sont encore à l'étude la nécessité supplémentaire et la localisation de passages souterrains pour piétons et cyclistes, ainsi que les éventuelles répercussions sur l'arrêt ferroviaire « Oberkorn ».

2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **24 000 000 €**



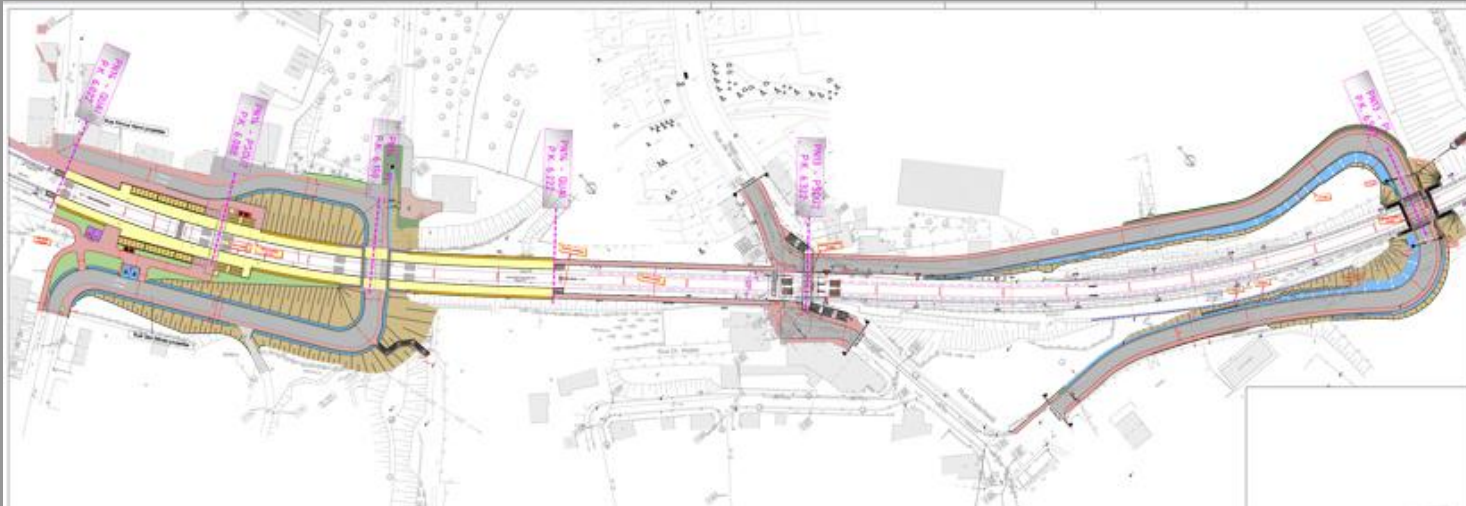
3. Etat d'avancement :

Réalisé au 30.09.2012 : 270 127,19€
Taux de réalisation financier : 1,13 %
Taux de réalisation technique : 0 %

Les études d'avant-projet détaillé se trouvent dans la phase de finalisation.

La procédure de mise en soumission des travaux de génie civil sera entamée fin 2012 / début 2013.

Le commencement des travaux sur site est prévu pour juin 2013.



Ligne du Nord.

Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 novembre 2009

1. Objet du projet :

Dans le cadre du projet de renouvellement complet de différents tronçons de voie de la ligne du Nord, il est prévu de réaliser:

- suite à l'âge des installations de voie existantes datant des années 1983 à 1988, le renouvellement de la voie courante, sur une longueur totale de \pm 47 km,
- la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en oeuvre de traverses en béton monobloc avec fixation élastique des rails nécessitant moins d'entretien courant que la voie actuelle,
- le renforcement du profil des rails par la mise en oeuvre systématique de rails UIC60 bien adaptés à des charges lourdes,
- le remplacement du ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle pour améliorer le maintien dans le temps de la géométrie de la voie et de réduire ainsi la fréquence des interventions de bourrage/dressage de la voie,
- des travaux de génie civil en vue de l'amélioration de la stabilité de la plateforme pour permettre la pose de traverses en béton et de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie.

2. Approbation du projet :

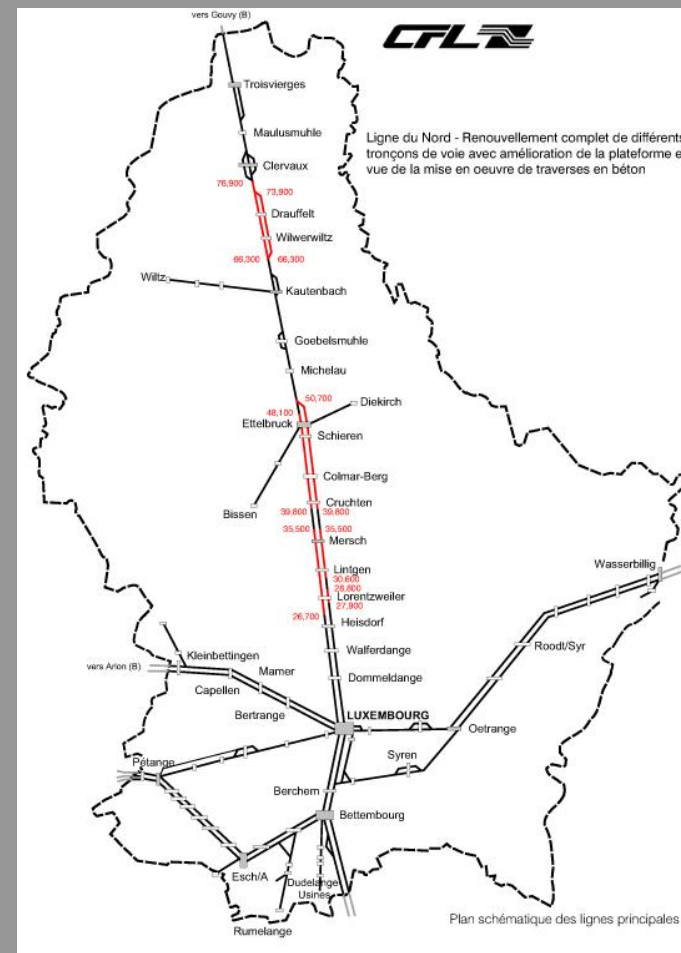
Le projet a été approuvé par le législateur en date du **19 juin 2012 (Projet 26)**

Budget approuvé : **96 200 000 €** (indice du 1.10.2010)



3. Etat d'avancement :

Le lancement des procédures de soumission et d'adjudication ainsi que le commencement des travaux sur site sont prévus pour 2013.



Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 1^{ère} phase : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 21 octobre 2010

1. Objet du projet :

Dans le cadre du projet « Eurocaprail », la Chambre des Députés avait donné son accord de principe par voie de motion lors du débat d'orientation du 19.12.2006 pour le projet « Optimisation de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen. Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes. » .

L'analyse de la situation économique et financière du pays en début d'année 2010 par le Gouvernement s'est soldée par une redéfinition du planning de mise en œuvre des grands projets à réaliser. Ainsi il a été décidé, entre autres, d'étaler les dépenses du projet « Eurocaprail » sur une période allongée, de sorte qu'il est proposé de réaliser ce projet en plusieurs phases.

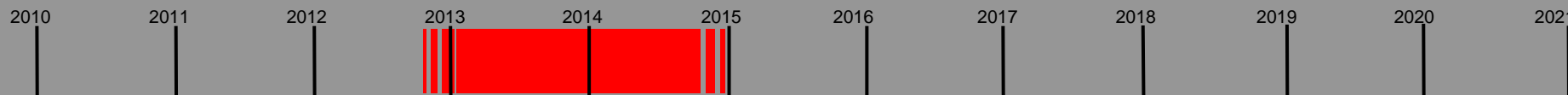
Afin de tenir compte des impératifs de sécurité, il importe de procéder dans une 1^{ère} phase au renouvellement des postes directeurs de la ligne :

Ce projet consiste dans le remplacement des postes à relais des gares de Bertrange-Strassen, Mamer et Kleinbettingen et du poste d'annonce de Capellen par un poste de signalisation informatisé (PSI) en gare de Kleinbettingen et de postes décentralisés en gares de Bertrange-Strassen et de Mamer, intégrés dans le PSI précité. Le poste d'annonce de Capellen sera intégré dans le poste décentralisé de Mamer. Conformément à la stratégie de modernisation et d'homogénéisation des installations techniques du réseau ferré luxembourgeois adoptée par les CFL, les postes informatisés seront du type „ESTW L90“.

2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé par le législateur en date du **19 juin 2012 (Projet 27)**

Budget approuvé : **42 000 000 €** (indice du 1.10.2010)

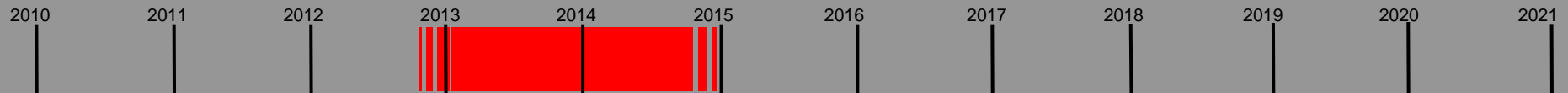
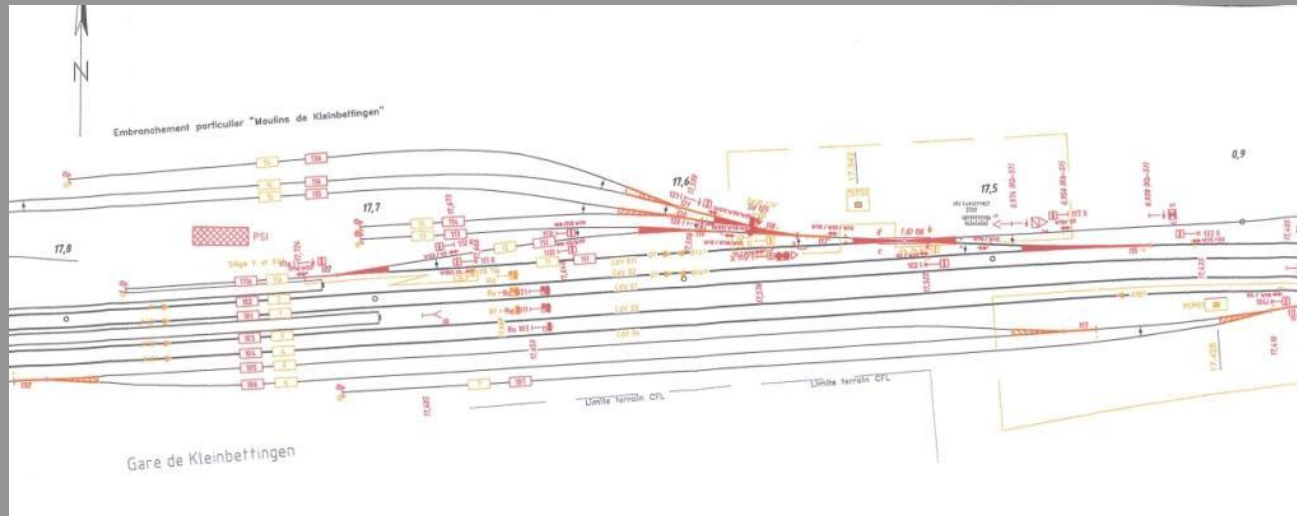


3. Etat d'avancement :

Une commande a été adjugée le 9 août 2012.

La livraison du matériel aura lieu fin 2012 / début 2013.
Les travaux sur site débuteront en 2013.

La mise en service des nouveaux postes de signalisation est prévue pour novembre 2014.



Point d'arrêt Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrains avec escaliers et ascenseurs.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 13 octobre 2011

1. Objet du projet :

Dans le cadre de la nouvelle entrée en ville et en vue de la mise en conformité de l'arrêt ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite, il est prévu de renouveler le souterrain et les quais à voyageurs en gare de Differdange.

Le projet prévoit :

- le renouvellement complet des deux quais à voyageurs,
- la construction d'un nouveau souterrain avec escaliers et ascenseurs,
- la construction d'auvents pour voyageurs,
- l'installation d'une signalétique adaptée.

2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **16 000 000 €**

3. Etat d'avancement :

Actuellement les études d'avant-projet détaillé et d'exécution sont en cours. Différents points relatifs au déplacement de la conduite AIRLIQUIDE sont encore à clarifier. De plus, des travaux sont encore à réaliser par l'Administration des Ponts & Chaussées avant le démarrage des travaux côté des CFL.





Gestionnaire de l'Infrastructure

