



Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

P.V. DEVDU 31

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 24 septembre 2014

Ordre du jour :

1. 6669 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg-Phase I)
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 6715 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
3. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. André Bauler (remplaçant M. Gilles Baum), M. Alex Body (remplaçant M. Georges Engel), M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Gilles Roth (remplaçant M. Marco Schank), M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Marco Feltes, M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, Mme Félicie Weycker, du Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Tom Braun, Mme Christiane Stemper, M. Henri Werdel, de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 6669 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg-Phase I)

Madame la Présidente-Rapportrice présente le projet de rapport. Pour les détails de sa présentation, il est renvoyé au document n° 137038 publié sur le courrier électronique en date du 19 septembre dernier.

Il est par ailleurs procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- à ce jour, quelque 60% des surfaces à acquérir en vue de la concrétisation du projet sous rubrique font l'objet d'un compromis de vente ;
- en date du 17 mars 2014 au cours d'une réunion de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire, Monsieur le Ministre avait demandé et obtenu une dérogation ponctuelle, dans le contexte du projet de loi n°6669, à la règle selon laquelle les études d'exécution relatives à un grand projet d'infrastructure ne peuvent être entamées que lorsque la loi de financement a été votée par la Chambre des Députés. Il rappelle en effet que ce projet est éligible à l'octroi de subventions de l'Union européenne allouées à certains projets inscrits au programme d'investissement. L'octroi de la subvention, d'un montant de quelque 2,5 millions d'euros, est cependant directement lié à l'achèvement des études d'exécution avant le début de l'année 2015 ;
- entre les mois de novembre 2014 et février 2015, il sera procédé à des déboisements nécessaires à la construction de la ligne ferroviaire ; des mesures de compensation devront donc être prises en parallèle. Dans ce contexte, il est fait valoir que le financement de la renaturation de l'Alzette, qui fait partie des mesures de compensation, est en cours de discussion.

Suite à quelques modifications rédactionnelles mineures, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui optent pour le modèle de discussion n°1 pour les débats en séance plénière.

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

Madame Josée Lorsché est nommée rapportrice du projet de loi.

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique. Pour les détails exhaustifs de la présentation, il est renvoyé au document repris en annexe du présent procès-verbal ainsi qu'au document parlementaire afférent. En bref, le projet de loi a pour objet :

- un allègement de la périodicité du contrôle technique dans le but, d'une part, de parer à la congestion des stations de contrôle et, d'autre part, de rapprocher la fréquence des contrôles nationaux des dispositions européennes ;
- une adaptation du cadre légal en vue de l'ouverture du contrôle technique automobile à la concurrence ;
- l'abolition de l'obligation d'enregistrement de certains véhicules routiers (ex : fauteuils roulants à moteur) ;
- la transposition de trois directives européennes formant le paquet « contrôle technique » : la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des

véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE, la directive 2014/46/UE portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union et abrogeant la directive 2000/30/CE ;

- la réagencement de la loi de 1955 pour séparer les dispositions relatives au permis de conduire de celles relatives à l'immatriculation.

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

- le contrôle technique annuel des taxis reste inchangé. De toute manière, il est en ligne avec la périodicité imposée par la directive 2014/45/UE précitée ;
- la station de contrôle de Wilwerwiltz connaît des problèmes récurrents de manque de places de parking, mais également de manque de place dans les différentes pistes d'attente. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre rappelle qu'il est de la responsabilité des différentes stations d'organiser elles-mêmes leurs centres de contrôle. Le projet de loi sous rubrique, qui ouvrira le contrôle technique à la concurrence, peut impliquer une adaptation des centres existants.

3. Divers

Pour rappel, le 10 juillet dernier, une passerelle en construction s'est effondrée sur la voie ferrée à proximité de la gare de Bettembourg, blessant plusieurs personnes et engendrant d'importantes répercussions sur le trafic ferroviaire. Suite à une question afférente, les responsables des CFL expliquent qu'un rapport d'expertise concernant cet accident leur a été remis le 9 septembre 2014. Ce rapport conclut que, lors de la phase de bétonnage, la structure métallique du pont n'a pas supporté le poids du béton frais et constate qu'il y a eu une déficience dans la méthode du calcul statique. Ce rapport exclut donc tout défaut dans les matériaux ou dans la construction de l'édifice et responsabilise le bureau d'étude en charge des missions d'études, de planification, de surveillance, de direction et de suivi du chantier. Pour de ce qui est de la poursuite des travaux, il faudra attendre qu'une nouvelle solution présentant toutes les garanties de sécurité ait été élaborée et arrêtée. A l'heure actuelle, les délais ne sont pas connus.

*

La récente décision d'une commune en région frontalière française d'interdire la circulation des poids-lourds de plus de 3,5 tonnes sur son territoire risque de créer des difficultés de circulation supplémentaires à Pétange, commune qui souffre déjà des nuisances créées par le transit quotidien de camions passant par les 9 stations-services situées sur la route de Longwy de Pétange avant de rejoindre l'autoroute. Interrogé sur ce point, Monsieur le Ministre fait savoir qu'une éventuelle solution, bien qu'imparfaite, pourrait être l'agrandissement de l'aire de rebroussement existante. S'il est d'avis que le problème naît de la concentration des stations services et est donc une conséquence négative du phénomène de *Tanktourismus*, il se déclare prêt à seconder les responsables communaux de Pétange dans d'éventuelles négociations avec les stations-services pour leur délocalisation à un endroit plus opportun.

*

La sensibilité politique *déi Lénk* a demandé l'organisation d'une réunion jointe entre la Commission du Développement durable et la Commission de la Culture au sujet des Archives nationales. Cette réunion pourrait se tenir le 7 octobre prochain au cours de l'après-midi.

Luxembourg, le 29 septembre 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Réforme du contrôle technique

*Présentation à la Commission du Développement durable
– 24 septembre 2014*



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Réforme du contrôle technique

Programme gouvernemental de 2013:

« Pour ce qui est du contrôle technique des véhicules, le Gouvernement prévoit d'évaluer la performance et l'organisation actuelle afin d'y apporter les améliorations qui s'imposent ».

Réforme du contrôle technique

Un projet de loi et quatre projets de règlement grand-ducal:

1. Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
2. Projet de règlement grand-ducal sur le **contrôle technique des véhicules routiers** et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil
3. Projet de règlement grand-ducal relatif à la **réception** et l'**immatriculation** des véhicules routiers
4. Projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la Route)
5. Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

Réforme du contrôle technique

Objectifs:

1. Intégrer des **allègements** dans le cadre légal relatif au contrôle technique

- pour parer à la congestion des stations de contrôle technique et
- pour rapprocher, la fréquence des contrôles nationaux des dispositions européennes; en effet, on constate que le Luxembourg dispose actuellement d'un régime de loin plus contraignant dans ce domaine que nos pays voisins

2. Adapter le cadre légal en vue de l'**ouverture du contrôle technique** automobile à la concurrence

3. Abolir de manière générale l'**obligation d'enregistrement** de véhicules routiers (pédélec, fauteuil roulant à moteur...)

Réforme du contrôle technique

4. Transposer les trois directives formant le **paquet « contrôle technique »**
 - ✓ directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au **contrôle technique périodique** des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE
 - ✓ directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux **documents d'immatriculation** des véhicules
 - ✓ directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au **contrôle technique routier** des véhicules utilitaires circulant dans l'Union et abrogeant la directive 2000/30/CE

5. Ré-agencer la loi de 1955 pour séparer les dispositions relatives au permis de conduire et à l'immatriculation

Réforme du contrôle technique

1. Un allègement de la périodicité du contrôle technique

Réforme du contrôle technique

1. Un allègement de la périodicité du contrôle technique (1/5)

- a) Réformer le **contrôle de conformité** qui a lieu au moment de l'immatriculation d'un véhicule neuf
- ⇒ il ne sera à l'avenir plus nécessaire de présenter le véhicule neuf sur les pistes de l'organisme de contrôle
- ⇒ l'immatriculation se fera sur base du dossier introduit auprès de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) par voie postale ou par voie électronique. Le certificat d'immatriculation pourra être envoyé par courrier recommandé ou enlevé auprès de la SNCA.

Objectifs:

- simplification administrative
- augmentation du flux des véhicules à passer le contrôle technique

Réforme du contrôle technique

1. Un allègement de la périodicité du contrôle technique (2/5)

- b) De manière générale, remplacer les 3½ ans pour le premier contrôle technique par **4 ans**

 - c) Modifier l'échéance pour les
 - **voitures ordinaires**
 - **motocycles**
 - **remorques (m. m. a. entre 750 et 3.500kg)**
- **4 ans** pour le premier contrôle à compter de la première mise en circulation (par rapport aux 3½ ans actuellement)
 - **6 ans** pour le deuxième contrôle (par rapport aux 4½ ans actuellement)
 - par la suite **annuellement**

Réforme du contrôle technique

1. Un allègement de la périodicité du contrôle technique (3/5)

- d) Supprimer le contrôle technique des **petites remorques** (m.m.a. ne dépasse pas 750 kg)

- e) Augmenter le délai de 6 mois à **1 an** pour
 - **Autobus/autocars**
 - **Camions**
 - **Remorques (m.m.a > 3.500 kg)**

- d) Aligner la fréquence des contrôles techniques des voitures des **auto-écoles** et des **voitures de location (avec ou sans chauffeur)** à celle des voitures ordinaires par rapport à une fréquence annuelle actuelle

Réforme du contrôle technique

1. Un allègement de la périodicité du contrôle technique (4/5)

CATÉGORIES DE VÉHICULES	DIRECTIVE UE	ACTUELLEMENT	RÉFORME
 Voiture ordinaire	4-2-2-2...	0-3½-1-1...	4-2-1-1...
 Bus  Camion  Remorques  Roulottes m.m.a. >3.500 kg	1-1-1-1...	0-½-½...	1-1-1-1...
 Camionnettes	4-2-2-2...	0-1-1-1...	1-1-1-1...
 Remorques m.m.a. ≤ 750 kg	/	0-3½-2-2...	/
 Remorques  Roulottes m.m.a. 750 kg < X ≤ 3.500 kg	/	0-3½-1-1...	4-2-1-1...
 Motocycles > 50 ccm	à partir 2022: périodicité appropriée	0-3½-1-1...	4-2-1-1...

Réforme du contrôle technique

1. Un allègement de la périodicité du contrôle technique (5/5)

CATÉGORIES DE VÉHICULES	DIRECTIVE UE	ACTUELLEMENT	RÉFORME
 Tracteur à grande vitesse v.m. > 40 km/h	4 - 2 - 2 - 2 ...	0 - 3 ½ - 1 - 1 ...	4 - 2 - 1 - 1 ...
 Véhicules historiques	/	1 ^{re} mise en circulation avant 1.1.1950 / 1 ^{re} mise en circulation à partir 1.1.1950 3 ½ - 2 - 2 ...	1 ^{re} mise en circulation > 50 ans / 1 ^{re} mise en circulation à partir 1.1.1950 > 30 ANS
 Auto-écoles	4 - 2 - 2 - 2 ...	0 - 1 - 1 - 1 ...	4 - 2 - 1 - 1 ...
 Taxis	1 - 1 - 1 - 1 ...	0 - 1 - 1 - 1 ...	1 - 1 - 1 - 1 ...
 Voitures de location (avec ou sans chauffeur)	4 - 2 - 2 - 2 ...	0 - 1 - 1 - 1 ...	4 - 2 - 1 - 1 ...

Réforme du contrôle technique

2. L'ouverture du contrôle technique à la concurrence



Réforme du contrôle technique

2. L'ouverture du contrôle technique à la concurrence (1/4)

Actuellement:

Toute entité qui souhaite offrir des services de contrôle technique au Luxembourg doit satisfaire aux conditions prévues

- à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et
- au règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Loi en projet :

Adapter le cadre légal en vue de l'ouverture du contrôle technique automobile à la concurrence, même s'il reste prévu que pour pouvoir exercer l'activité de contrôle technique automobile, l'organisme doit avoir été **agréé par le ministre** en charge des transports.

Réforme du contrôle technique

2. L'ouverture du contrôle technique à la concurrence (2/4)

- a) **Supprimer certaines conditions** d'obtention d'un agrément en tant qu'organisme de contrôle technique, à savoir en particulier :
- disposer d'au moins 3 centres de contrôle, couvrant au moins 90% du territoire national et avec un rayon de convocation de moins de 30 kilomètres
 - être propriétaire des centres de contrôle ou bénéficiaire d'une mise à disposition sur au moins 10 ans
 - situer les centres de contrôle à moins de 12 kilomètres d'une autoroute ou d'une route nationale
 - comporter au moins 2 lignes par centre de contrôle dont une pour les poids-lourds.
- => L'obligation pour l'organisme d'offrir le contrôle technique pour toutes les catégories de véhicules reste**

Réforme du contrôle technique

2. L'ouverture du contrôle technique à la concurrence (3/4)

- b) Obligation de mettre à disposition des garagistes leurs inspecteurs pour garantir une **couverture géographique**
- c) Remplir des conditions d'**honorabilité**, de **capacité financière** (y compris la conclusion d'une assurance responsabilité professionnelle) et de **capacité professionnelle** (y compris l'accréditation d'un système d'assurance-qualité et celle conformément au Règlement (CE) No 765/2008)
- d) Avoir **personnalité juridique propre**
- e) Effectuer le contrôle technique **à titre principal**

Réforme du contrôle technique

2. L'ouverture du contrôle technique à la concurrence (4/4)

- f) Instituer une **Commission du contrôle technique** pour assister le ministre en charge des transports notamment dans le cadre de la délivrance des agréments

- g) Investir l'organisme de contrôle technique comme autorité compétente pour **établir les certificats de contrôle technique** (aujourd'hui, les certificats de contrôle technique sont délivrés par le ministre en charge des transports)

- h) Fixer un **tarif maximum** du contrôle technique (actuellement des prix fixes sont prévus par règlement grand-ducal) et l'organisme de contrôle technique fixera ses prix

Réforme du contrôle technique

3. Autres modifications

Réforme du contrôle technique

3. Autres modifications (1/4)

- a) De manière générale, **abolition de l'obligation d'enregistrement** de véhicules routiers (pédélec, fauteuil roulant à moteur ...)
- b) En cas de changement de propriétaire, **suppression de l'obligation de renoncer formellement au contrôle technique** pour le nouveau propriétaire qui ne veut pas soumettre au contrôle technique son véhicule encore couvert par un certificat valable
- c) Suppression de la réduction de la durée de validité du certificat de contrôle technique, en cas de **présentation tardive** du véhicule au contrôle technique
- d) Modification de la définition des **véhicules historiques** pour se conformer au droit communautaire.

Réforme du contrôle technique

3. Autres modifications (2/4)

- e) **Introduction de l'agrément d'inspecteur de contrôle technique**
- ⇒ la directive 2014/45/UE prescrit que le contrôle technique soit effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation
 - ⇒ les inspecteurs doivent suivre notamment une formation de base et une formation continue annuelle
 - ⇒ ces formations seront organisées par le ministre en charge de la formation professionnelle
 - ⇒ les frais de ces formations seront à charge du candidat respectivement de l'organisme de contrôle technique en ce qui concerne la formation continue

Réforme du contrôle technique

3. Autres modifications (3/4)

- f) Possibilité pour l'organisme de contrôle technique de **refuser l'accès au centre** en cas d'omission de présenter les documents de bords demandés

- g) Considérer comme **abandonné** un véhicule qui n'aura pas été enlevé dans les 8 jours de l'enceinte du centre de contrôle technique suite à la constatation d'une défectuosité dangereuse

- h) Obligation pour les conducteurs des véhicules soumis à un **contrôle technique routier** sur lesquels ont été constatées des défectuosités dangereuses ou majeures à **payer ce contrôle** (prévu par la directive 2014/47/UE); cette obligation est combinée avec la possibilité pour les autorités d'immobiliser le véhicule concerné en cas de non-paiement du tarif

Réforme du contrôle technique

3. Autres modifications (4/4)

- i) Mise à profit du **système de classification par niveau de risque** instauré dans le cadre du contrôle des dispositions relatives aux transports routiers aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives aux déficiences constatées lors du contrôle technique routier

- j) Introduction du **délit d'usurpation de plaques d'immatriculation** (à l'instar de la législation française et en vue de l'installation de radars sur notre réseau routier)

Réforme du contrôle technique

Conclusions

Réforme du contrôle technique

Conclusions

Simplification administrative pour :

- une amélioration en matière de performance et d'organisation du contrôle technique
- une meilleure compétitivité des entreprises : disponibilité accrue des véhicules et chauffeurs (allègement périodicité)
- un gain de temps pour les particuliers / garagistes (immatriculation d'un véhicule neuf par voie postale ou électronique, sans présentation du véhicule à la station de contrôle technique)

Réforme du contrôle technique

MERCI!