

N° 6530**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI**concernant la gestion du domaine public fluvial et portant****a) modification**

- de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation,
- de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration l'exploitation du port de Mertert,
- de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,
- de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et

b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale

* * *

*(Dépôt: le 21.1.2013)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (31.10.2012)	2
2) Exposé des motifs	2
3) Commentaire des articles	5
4) Texte du projet de loi	14
5) Fiche financière	27

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi concernant la gestion du domaine public fluvial et portant

a) modification

- de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation,
- de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration l'exploitation du port de Mertert,
- de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,
- de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et

b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale.

Château de Berg, le 31 octobre 2012

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

D'abord, le présent texte crée un cadre légal concis en matière de gestion du domaine public fluvial.

La Moselle a depuis toujours constitué une voie de communication naturelle utilisée d'une manière polyvalente pour la navigation, la force hydraulique, l'alimentation en eau ou encore la pêche.

Si la navigation de la Moselle se trouve attestée depuis l'antiquité, le plus ancien texte visant la conservation des conditions de navigation et ayant eu force de loi, est l'Edit de Louis XIV sur les eaux et forêts du 13 août 1669.

Au cours des siècles suivants, différents arrêts, ordonnances, lois et décrets ont rappelé, confirmé, précisé et adapté la législation intéressant le domaine public fluvial et la navigation mosellane, mais le droit domanial est resté rudimentaire et surtout fragmentaire. Après l'avènement des chemins de fer et le déclin de la navigation qui s'en suivit, ces textes tombaient en désuétude jusqu'à ce que la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg décidèrent d'aménager la Moselle en voie navigable performante.

Or, depuis lors notre droit domanial fluvial n'a guère évolué et l'objectif premier du présent projet est une révision d'ensemble de cette matière diversifiée et complexe de manière à pouvoir disposer d'un outil permettant une gestion cohérente, actualisée et transparente de notre patrimoine fluvial.

En vue de pouvoir s'acquitter des nouvelles tâches et responsabilités, l'Etat luxembourgeois avait jadis créé une structure administrative chargée d'assurer la gestion et la surveillance des infrastructures nouvellement créées, à savoir le Service de la Navigation.

Si la loi du 28 juillet 1973 a mis en place une structure administrative dédiée, la mutation infra-structurelle de la Moselle en voie navigable moderne n'a pas été encadrée par un texte établissant les modalités de gestion et de protection des dépendances relevant du domaine public fluvial.

A rappeler qu'en vu d'assurer la pérennisation des investissements opérés, les Etats signataires de la Convention sur la canalisation de la Moselle ont, au plan international, pris un certain nombre d'engagements dont ceux qui intéressent dans le présent contexte se lisent comme suit:

- article 6: *„Après l'exécution de la voie navigable et dans les conditions financières définies à l'article 19 ci-dessous, chacun des Etats contractants exploitera, entretiendra et renouvellera la partie située sur son territoire, de manière à ce qu'elle réponde à toute époque aux dispositions de l'article 1 ci-dessus.“*
- l'article 36, alinéa (1): *„Les Etats maintiendront en bon état la voie navigable de la Moselle pour la partie située à l'intérieur de leurs frontières et prendront toutes les dispositions nécessaires pour que la navigation puisse s'exercer dans les meilleures conditions.“*

Aussi importe-t-il de rappeler que bon nombre de terrains longeant la Moselle ont jadis été acquis par l'Etat aux frais de la Société Internationale de la Moselle dans l'intérêt du projet de canalisation. L'Etat luxembourgeois se doit donc de mettre en place un régime d'exploitation et de protection conforme.

Au Luxembourg, le domaine public fluvial n'a pas d'assise légale, si ce n'est les articles 537 et suivants du Code civil.

En raison de son affectation à la fonction de transport et les engagements contractés à cet égard, il importe de protéger les biens communs du domaine public fluvial et ses ouvrages et dépendances terrestres, contre les atteintes de toutes sortes et d'assurer l'efficacité économique de sa gestion.

Ceci est d'autant plus important que des dispositions essentielles de l'Edit de Louis XIV sur les eaux et forêts du 13 août 1669, tout comme l'arrêté du 9 mars 1798 contenant des mesures pour assurer le libre cours des rivières et canaux navigables et flottables ont été abrogées par la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau, de sorte que les dispositions légales relatives au statut des dépendances du domaine public fluvial sont à définir.

A cette fin, et pour être utile à tous ses usagers, la présente loi entend créer le cadre légal indispensable pour protéger cette partie du territoire pour sa plus grande partie sous souveraineté commune avec l'Allemagne suivant la loi du 27 mai 1988 portant approbation du traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne sur le tracé de la frontière commune entre les deux Etats.

En pratique, le Service de la navigation émet d'ores et déjà nombre d'autorisations d'occupation du domaine public fluvial, mais ce sur des bases réglementaires éparpillées, tel l'article 9 du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle, ne couvrant pas l'ensemble du domaine public fluvial.

L'objectif du présent projet est donc de combler ce vide juridique et d'établir les règles de droit permettant à l'autorité gestionnaire de valoriser ce patrimoine commun dans l'intérêt public. Pour ce faire la loi entend, après avoir déterminé la consistance, préciser les conditions de l'usage public, les dispositifs de protection, les modalités d'administration et les outils de gestion et de valorisation (y compris la création d'une assise légale pour la création de taxes et de redevances pour l'octroi d'occupations et d'utilisations privatives) de ce patrimoine commun.

Les dispositions retenues s'appuient autant que faire se peut sur les normes françaises codifiées dans le cadre du code du domaine public et de la navigation intérieure tout en cherchant à créer un cadre cohérent avec la législation allemande en raison du principe de souveraineté partagée.

Si la présente loi vise à établir les normes juridiques d'ensemble pour la gestion de la Moselle en tant qu'infrastructure de transport, une attention toute particulière a été portée à son vecteur naturel, à savoir l'eau. La compatibilité des instruments prévus par la présente loi avec les prescriptions protectrices découlant de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau a été étudiée. C'est dans cet esprit qu'a été élaboré le présent dispositif légal, car la Moselle, respectivement le domaine public fluvial constitue un de nos biens publics les plus précieux.

Protéger les intérêts inhérents à la conservation et à la viabilité de ce domaine, c'est le dessein de la politique de transport notamment à l'heure du développement durable, où le transport par voie navigable apparaît chaque jour davantage comme mode de transport indispensable, vu ses performances énergétiques et environnementales bien plus favorables que ce qui est le cas pour les autres modes de transport.

La présente loi dotera le domaine public fluvial d'un corps de règles modernisées, permettant d'assurer une gestion durable valorisant d'une manière harmonieuse et cohérente les atouts offerts par notre patrimoine fluvial.

Ensuite, le présent texte vise aussi à créer les bases pour un contrôle et une gestion de la flotte digne de ce nom.

En effet, le droit à l'immatriculation de bateaux de navigation intérieure sous pavillon luxembourgeois, créé par la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, engendre un besoin de contrôle de la flotte fluviale luxembourgeoise grandissant.

Fin 2011 une flotte totalisant quelque 50 bateaux, dont une dizaine de bateaux citernes et plusieurs bateaux passagers, était inscrite dans les registres fluviaux. S'ajoute à cela la possibilité d'accroissement des bateaux inscrits dans les registres sachant que plusieurs centaines de sociétés opèrent à partir du Luxembourg sur le marché de la navigation intérieure. Le nombre des affiliés à la sécurité sociale, qui s'élevait à plus de 3.000 en 2007, reflète bien cet état des choses.

Or, la réglementation ayant trait aux prescriptions techniques, aux attestations de navigabilité, aux certificats de conduite ou encore de jaugeage des bateaux, implique non seulement la collaboration au plan international mais aussi la désignation claire d'une autorité nationale compétente et dûment outillée en la matière.

L'accident du Waldhof sur le Rhin, l'accident le plus grave depuis de nombreuses années avec le chavirage dudit bateau-citerne survenu le 13 janvier 2011, a une nouvelle fois mis en exergue l'importance d'une supervision rapprochée du pavillon fluvial, un seul accident pouvant engendrer des conséquences financières et environnementales très importantes (les autorités allemandes parlent d'un préjudice macroéconomique de 150 millions d'euros).

A ce sujet, le présent texte vise à compléter la loi du 28 juillet 1973 créant un service de la navigation qui est rattaché directement au Ministère en mandatant ce service de l'exercice de ces missions d'inspection et de contrôle en prévoyant les moyens en personnel permettant la création d'une entité technique minimaliste capable d'assurer les obligations afférentes découlant de la réglementation européenne et internationale applicable.

Les missions de ce service, se limitant actuellement à la gestion et à la surveillance infrastructurelle et l'exercice des fonctions de police sur le condominium germano-luxembourgeois, sont dûment complétées par celle de gestionnaire de la flotte fluviale. Aussi les pouvoirs des agents sont étendus pour permettre une intervention efficace sur un bateau. Parallèlement le pouvoir de recourir à des sociétés de classification a été introduit.

En même temps la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale a été adaptée pour tenir compte des exigences de qualité qui s'imposent aux bateaux de navigation intérieure demandant une inscription sur les registres d'immatriculation au Luxembourg (exigence d'une assurance RC obligatoire et conditions d'âge pour une première immatriculation) et ce dans un objectif d'éviter tout reproche de pavillon de complaisance.

Parmi les prescriptions techniques à contrôler par ce service, il convient de mentionner le règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et l'ADN, auquel s'ajoute la réglementation applicable en matière de transport intérieur de marchandises dangereuses ADN qui a été transposée en droit national par l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 2010 transposant la directive 2008/68/CE.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1. – Objectifs

Face aux fragilités juridiques de notre droit fluvial et en vue des engagements contractés dans le cadre de la Convention sur la canalisation de la Moselle, respectivement au niveau européen, il importe de mettre en place un cadre légal cohérent. Le besoin de légiférer la matière est d'une part obligatoire pour la gestion efficace du patrimoine fluvial et d'autre part indispensable pour s'assurer que les personnes et les biens peuvent être transportés en toute sécurité.

Ad article 2. – Statut et consistance du domaine public fluvial

Bien que le domaine fluvial soit une sorte d'archétype de la domanialité publique, les questions domaniales en rapport avec le cours d'eau de la Moselle sont longtemps restées délaissées par le législateur luxembourgeois. Abstraction faite des textes spécifiques hérités du passé, l'article 538 du code civil se borne à préciser que les rivières navigables, les rivages et les ports font partie des dépendances du domaine public. En ce qui concerne la Moselle, l'Etat est donc propriétaire du cours d'eau et il dispose du droit d'usage des eaux. L'Etat détient le pouvoir et partant la responsabilité de gestion des dépendances relevant du domaine public fluvial.

Le plus ancien texte visant la conservation des conditions de navigation est l'Edit de Louis XIV sur les eaux et forêts du 13 août 1669. Aussi est-il intéressant de noter que les dispositions de l'article 7 de l'ordonnance de 1669 ont, dans le cadre de l'article 1er du décret datant du 22 janvier 1808, été rendues „applicables à toutes rivières navigables ... soit que la navigation y fût établie à cette époque, soit que le Gouvernement se soit déterminé depuis, ou se détermine aujourd'hui et à l'avenir, à les rendre navigables“.

Or, les dispositions les plus essentielles de l'Edit de Louis XIV sur les eaux et forêts du 13 août 1669, tout comme l'arrêté du 9 mars 1798 contenant des mesures pour assurer le libre cours des rivières et canaux navigables et flottables ont été abrogées dans le cadre de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau de sorte que le législateur est appelé à réglementer d'urgence le statut des éléments relevant du domaine public fluvial.

A ce titre il convient de rappeler que les terrains nécessaires à la mutation de la Moselle en voie navigable ont formellement été acquis aux frais de la société internationale de la Moselle par les Etats signataires de la Convention du 26 octobre relative à la canalisation de la Moselle. (cf. notamment l'article 2 al. 2 „Les Services de navigation établiront les projets, acquerront les terrains nécessaires, mèneront à bien les enquêtes publiques et les procédures d'expropriation, ...“ ou encore l'article 3 al. 1: „Les Services de navigation des Etats contractants, dans le cadre des travaux qui leur ont été confiés, acquerront, aux frais de la société et au profit de l'Etat dont ils relèvent, les terrains et les droits relatifs à ces terrains qui, en dehors du lit de la Moselle, sont nécessaires au projet de construction.“, respectivement l'alinéa 2: „Les Services de navigation autoriseront sans dédommagement spécial l'exécution des travaux sur les terrains gérés par eux et bordant la Moselle ainsi que la submersion de ces terrains.“)

Les éléments constituant le domaine public fluvial n'ayant jamais fait l'objet d'un inventaire, l'objet de cette loi est de le prévoir, car la limite du domaine public fluvial est déterminante, tant sur le plan de la détermination des limites des propriétés de l'Etat que sur le plan des responsabilités qui en découlent.

L'objectif de l'article 2 est donc de déterminer et de préciser la consistance du domaine public fluvial.

En partant de la situation antérieure, respectivement des acquisitions jadis opérées dans l'intérêt du domaine public fluvial, la consistance du domaine à gérer se retrouvera déterminée de sorte qu'il sera possible d'édicter les règles de protection et les principes de gestion de ce patrimoine unique. Comme les limites de la compétence territoriale de l'autorité gestionnaire seront clairement déterminées, l'organisation administrative s'en retrouvera simplifiée (p. ex. un interlocuteur pour les affaires en rapport avec le domaine public fluvial).

Les éléments du domaine public fluvial seront inventoriés et la délimitation du domaine public fluvial sera matérialisée sur un plan à annexer au règlement grand-ducal dont question au paragraphe (3) de l'article 2. Au-delà du lit de la Moselle, seront obligatoirement à intégrer dans le domaine public fluvial les ouvrages hydrauliques ainsi que les installations nautiques terrestres destinées à

l'accueil, au transbordement, à l'amarrage des bateaux, les installations de signalisation, voire les autres équipements connexes. A remarquer que l'énumération, respectivement la formulation du paragraphe (2) respecte le principe selon lequel les ponts traversant la Moselle n'appartiennent pas au domaine public fluvial, mais à la voirie.

On remarquera que le domaine du port fluvial de Mertert se trouve en principe couvert par la présente loi mais pas soumis à toutes ses dispositions (cf. article 4).

Afin d'éviter que les terrains du domaine public fluvial ne soient soumis à des servitudes d'urbanisme incompatibles avec l'objectif de la présente loi, il doit être tenu compte du statut particulier du domaine public fluvial dans le cadre des plans d'aménagements généraux et particuliers des communes riveraines ainsi que dans les autres instruments de l'aménagement du territoire. L'objectif du paragraphe (4) est donc de définir le domaine public fluvial d'une manière univoque en tant que zone destinée aux infrastructures de transport et d'assurer une publicité adéquate aux servitudes existantes.

Le règlement grand-ducal qui énumérera les parcelles faisant partie du domaine public fluvial visé au paragraphe 3 apportera les modifications requises au règlement grand-ducal du 25 octobre 2004 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune.

Ad article 3. – Servitudes et obligations de tiers

Dans le cadre du présent article sont déterminés le régime juridique ainsi que le droit des servitudes applicable aux terrains attenants au domaine public fluvial. Les dispositions relatives aux servitudes restent d'actualité, vu que les berges tout comme les terrains adjacents ne relèvent pas dans leur intégralité du domaine public.

En ce qui concerne les terrains riverains, il convient de rappeler à titre documentaire et comparatif, que l'article 7 du titre XXVIII de l'édit du 13 août 1669 disposait en substance que: *Les propriétaires des héritages aboutissants aux rivières navigables laisseront le long des bords 24 pieds au moins (7,80 m) de place en largeur, pour chemin royal et trait de chevaux, sans qu'ils puissent planter arbres ni tenir clôture ou haie plus près que 30 pieds (9,75 m) du côté que les bateaux se tirent, et 10 pieds (3,25 m) de l'autre bord ...*

Même si des servitudes au profit du domaine public fluvial ont été instaurées du temps de la navigation par halage, elles sont loin d'avoir perdu leur utilité de nos jours. Elles sont en effet indispensables dans la mesure où la propriété riveraine ne revient pas dans tous les cas à l'Etat. De nos jours elles trouvent leur fondement dans la nécessité de garantir le libre passage pour des raisons de sécurité d'exploitation ou d'entretien de la voie navigable, respectivement pour faciliter l'exercice de la pêche. Pour ce type de servitude l'article 650 du code civil impose un fondement légal ou réglementaire. Tel est l'objectif du présent article.

A remarquer qu'en France l'arrêt de la cour de cassation du 3 février 1982 a confirmé que „la servitude de halage constitue une règle de police administrative, qui ne s'éteint pas par le non-usage“.

Il est donc indispensable de maintenir le régime de servitudes, car c'est l'outil juridique permettant:

- de répondre aux besoins de prévenir l'affectation de zones riveraines à des fins non compatibles avec le domaine public fluvial,
- de garantir le libre accès des usagers et des pêcheurs au rivage de la voie d'eau,
- d'assurer l'accessibilité de la voie d'eau aux fins d'exploitation et de la mise en oeuvre de dispositifs de sécurité.

Ces servitudes légales doivent également être dûment reprises au niveau des actes notariés concernant les terrains en question (voir article 2, paragraphe 3) et au niveau des plans d'aménagements et plans directeurs, en tant qu'instruments de planification territoriale (article 2, paragraphe 4).

En ce qui concerne la largeur de la bande de servitude il a été jugé utile d'adopter, tout comme le législateur français, la distance de 7,80 m. C'est à partir de la ligne frontière, c'est-à-dire de l'intersection de la surface de l'eau avec la surface de la terre telle qu'elle se forme au niveau moyen des eaux s'écoulant librement que les servitudes érigées dans l'intérêt de la protection du domaine public fluvial seront applicables.

Le même article détermine d'autre part les devoirs des propriétaires privés des terrains riverains au domaine public fluvial. Les dispositions retenues sont sensiblement analogues à la législation allemande applicable sur la rive droite de la Moselle.

Pour les sections de rive relevant d'une propriété privée, les travaux de protection des berges ainsi que l'entretien des servitudes de halage et de marchepied doivent, selon les règles du droit commun, être à la charge des propriétaires. La disposition inscrite dans le cadre du paragraphe (4) entérine cette maxime, car de telles situations continuent d'exister. Elle est nécessaire pour renforcer l'égalité de traitement et elle est d'autre part de nature à faciliter un transfert de propriété, de sorte qu'il n'est pas exclu qu'à terme la bande riveraine luxembourgeoise de la Moselle relèvera d'une manière homogène du domaine public fluvial (en créant une certaine unicité de droit avec la rive allemande).

Ad article 4. – Des principes de gestion

Le domaine public fluvial se caractérise par rapport aux autres modes de transport terrestres, par des usages multiples et divers. Contrairement aux autres modes de transport, la Moselle constitue un écosystème et le support pour d'autres activités humaines. Les atouts offerts par la Moselle navigable sont non seulement valorisés par les professionnels du transport ou la production d'énergie renouvelable, mais cette infrastructure de transport est simultanément le support pour des activités sportives ou récréatives.

Le but des dispositions du présent article est donc de poser le principe d'usage commun, équilibré et partagé, respectivement l'obligation d'entretien et d'exploitation conforme à sa destination. En premier lieu il s'agit de déterminer le devoir d'action du gestionnaire public dans l'intérêt de la conservation du domaine. En ce qui concerne l'administration des infrastructures de transport, les objectifs à atteindre ressortent des préceptes imposés dans le cadre de la Convention sur la canalisation de la Moselle, respectivement des standards arrêtés par l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale, ratifié par loi du 31 mai 1999.

Relevant de la domanialité publique, la gestion, tout comme l'entretien et l'exploitation du domaine public fluvial sont des prérogatives étatiques. Il convient de noter que le domaine portuaire de Mertert, faisant l'objet de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert, est exclu des dispositions de gestion du domaine public fluvial prévues par la présente loi afin d'éviter une superposition, respectivement un enchevêtrement de compétences de gestion alors que le législateur a déjà réglementé le domaine public désigné portuaire.

Par les dispositions de cet article est affirmée la maîtrise régaliennne de l'Etat sur les éléments relevant du domaine public fluvial. L'article précise les principes de gestion et les compétences, respectivement les conditions de l'exercice du pouvoir d'administration et de police régaliennne (notamment de conservation) du domaine public fluvial. L'autorité compétente pour délivrer un titre domanial devant être celle qui gère le domaine, il est précisé à l'article en question que le pouvoir d'administration est exercé par le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions. Ce pouvoir pourra être délégué à un service spécialisé, à savoir le service de la navigation. Ce pouvoir d'administration est sans préjudice du pouvoir du ministre ayant les domaines dans ses attributions de procéder aux actes de disposition (à savoir actes d'aliénation ou d'acquisition) notamment lorsque les conditions de l'exploitation et de la gestion de la voie navigable ou lorsque l'exercice du service public ou l'intérêt public le requiert. Dans ce cas l'avis du ministre ayant les transports fluviaux dans ses compétences devra être recueilli.

Il va de soi qu'aucun droit d'aucune nature ne pourra être consenti, s'il fait obstacle au respect de l'affectation à l'utilité publique.

Le paragraphe (4) précise les missions complémentaires à la gestion patrimoniale, à savoir l'exploitation et l'entretien. L'organisation des moyens à mettre en place pour assurer d'une manière optimisée chacune des missions se fera dans le cadre d'une loi destinée à remplacer la loi du 23 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation. Dans le cadre des paragraphes (4) et (5) sont d'autre part créées les dispositions nécessaires pour encadrer la mise en valeur et la protection des atouts et ressources naturelles offertes par le domaine public fluvial. Le paragraphe 5 vise à déterminer, ayant égard à l'article 2 (1), le rôle de l'autorité compétente de la gestion du domaine public fluvial en cas d'actes aliénation ou d'acquisition envisagés par le ministre ayant les domaines dans ses compétences.

Le droit de préemption au profit de l'Etat des terrains situés dans la bande de 7,80 m visée à l'article 3 inscrit au paragraphe 6, se justifie afin de permettre à terme l'acquisition des quelques pro-

priétés privées bordant actuellement directement la Moselle et ainsi d'en finir avec une situation incohérente héritée de la période d'aménagement de la Moselle en voie navigable.

Le paragraphe 7 vise à permettre la délégation par le Ministre au Service de la navigation de certaines compétences en matière de gestion du domaine public fluvial.

Ad article 5. – Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

L'accès au domaine public fluvial est fondé sur le principe du droit de l'usage commun, c'est-à-dire que tout un chacun doit avoir la possibilité de disposer du potentiel offert par le domaine public fluvial dans le cadre de l'usage normal ou admis.

Dans le cadre du paragraphe 1, il est précisé que le domaine public fluvial est en principe librement accessible et utilisable par tous, sous condition que cet usage soit conforme à la destination particulière de la dépendance domaniale et compatible avec son affectation.

Le paragraphe 2 vise à préciser la limite de l'autorisation publique et libre. Ainsi toute occupation ou utilisation privative compatible avec l'affectation générale du domaine nécessite au préalable un titre juridique afférent. Les conditions régissant ces autorisations se trouvent déterminées dans le cadre de l'article 7.

Le paragraphe 3 impose les principes généraux de protection et de conservation alors que les paragraphes 4 et 5 fournissent la base légale permettant au gestionnaire de limiter ou d'interdire l'usage d'une section du domaine public dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation ou en cas d'accident sur la voie navigable.

Il a finalement été jugé opportun de créer une base légale pour les règlements d'exécution existants et futurs. En ce qui concerne les matières, il s'agit des dispositions de police et de sécurité notamment relatives aux sports nautiques, le transport de personnes, l'exploitation commerciale, les débarcadères, ou encore les conditions de circulation et de stationnement.

Ad article 6. – Interdictions et dispositions particulières de protection

La protection de l'intégrité matérielle ainsi que le respect de l'affectation des dépendances du domaine public fluvial ou encore de l'environnement imposent toute une série d'interdictions formelles.

Aussi est-il que l'article 36 de la convention au sujet de la canalisation de la Moselle implique d'une manière générale l'interdiction de toute activité risquant de détériorer l'état de la voie navigable et de créer des entraves à la navigation.

En vue de faire bénéficier le domaine public fluvial d'une protection efficace, il s'agit d'interdire et de sanctionner les activités incompatibles avec les principes de gestion du domaine et les comportements portant atteinte à l'intégrité matérielle, soit à la sécurité fonctionnelle. Les interdictions en question se trouvent recensées dans le cadre de l'article en question.

La relative ampleur des interdictions à décréter s'explique par les particularités nautiques, respectivement par le fait qu'on doit tenir compte des spécificités infrastructurelles et des divers types d'activités et d'interventions humaines potentiellement préjudiciables à la sécurité, à l'utilisation ou la conservation des infrastructures relevant du domaine public fluvial.

En cas d'absence d'autorisation, le ministre ou son délégué a le pouvoir d'enjoindre au contrevenant de faire cesser l'activité illégale. En cas de refus, le ministre peut ordonner d'office l'enlèvement de l'installation illégale, sous réserve de l'action en réformation à porter devant le tribunal administratif.

La disposition concernant l'immobilisation et l'enlèvement du bateau s'inspire de la législation routière, moyennant certaines adaptations. Ainsi, il n'a pas été prévu de mise en fourrière du bateau, alors qu'il n'existe pas d'installation au Luxembourg qui permettrait d'accueillir les bateaux frappés d'une telle mesure.

S'agissant des frais occasionnés par ces mesures, leur fixation et recouvrement se font comme en matière routière.

Le dernier alinéa concerne les habilitations des agents de surveillance à interdire ou restreindre momentanément les conditions d'utilisation d'infrastructures de la voie d'eau en cas d'urgence et dans les cas où la sécurité, la liberté de la navigation ou la protection des infrastructures et de l'environnement l'exigent.

Cette disposition s'inspire de la réglementation de la police et de la sécurité sur les plans d'eau.

Ad article 7. – Régime des autorisations

Bien qu'impliquant une soustraction d'une portion du domaine à l'usage commun, l'utilisation privative de sections déterminées du domaine public fluvial n'est pas incompatible avec sa destination, ni contraire à l'intérêt général. Elle peut même être d'une incontestable utilité dans le cadre de la valorisation des atouts patrimoniaux.

Dans la mesure où ces occupations, respectivement utilisations privatives dérogent à la vocation publique du domaine, ces activités doivent donc faire l'objet d'un acte approuvé de l'autorité investie du pouvoir de gestion.

Les activités en question seront à légitimer en application du principe d'inaliénabilité du domaine public fluvial, sur base d'une autorisation préalable, conditionnée, précaire et révocable.

Actuellement, le cadre légal régissant les titres d'occupation et d'utilisation privative de secteurs déterminés du domaine public fluvial est lacunaire et hétéroclite. Abstraction faite de la compétence générique de gestion instaurée par la loi du 23 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation et de l'article 37 de la Convention au sujet de la canalisation de la Moselle, des dispositions prévoyant des titres obligatoires et préalables se trouvent éparpillées dans plusieurs règlements grand-ducaux en fonction de la nature de l'aménagement projeté.

Les dispositions réglementaires en question se résument comme suit:

- Article 19 du règlement grand-ducal modifié du 29 avril 2002 portant réglementation de la police et de la sécurité sur les cours d'eau et plans d'eau,
- Article 2 du règlement grand-ducal modifié du 6 avril 1990 relatif aux débarcadères sur la Moselle qui ne sont pas soumis à l'approbation de la Commission de la Moselle,
- Article 9 du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle.

La légalisation d'une occupation temporaire et privative d'une section du domaine public par une personne morale ou un particulier requiert impérativement un outil de gestion sous forme d'une autorisation administrative. Il en est de même d'une utilisation privative de sections déterminées à accorder p. ex. dans l'intérêt d'une compétition de ski nautique, d'un spectacle pyrotechnique ou d'une manifestation sur une dépendance du domaine public fluvial susceptible d'être temporairement désaffectée.

A rappeler que le régime d'autorisation en rapport avec la protection de l'eau et la gestion des eaux est d'autre part réglementé par la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau.

Afin d'améliorer sensiblement la sécurité juridique, le présent article entend déterminer un régime d'autorisation harmonisé et transparent pour toutes occupations et utilisations privatives du domaine public fluvial.

Comme les occupations et utilisations privatives avec ou sans réalisation d'infrastructures fixes doivent rester compatibles avec la destination du domaine et les principes de gestion, l'autorisation doit déterminer les conditions et obligations nécessaires dans l'intérêt:

- de la sécurité et du bon ordre de la navigation;
- du maintien de la voie navigable dans les conditions requises pour la sécurité et la fluidité de la circulation fluviale;
- de la conservation de l'intégrité matérielle du domaine, respectivement du respect de l'affectation;
- de la protection des ressources, respectivement de la cohérence hydraulique ou de la protection des riverains;
- des obligations imposées à l'Etat Luxembourgeois en vertu de la convention relative à la canalisation de la Moselle.

S'agissant d'un privilège précaire et révocable, l'autorisation pourra être révoquée sans que cela ne soit susceptible de donner lieu à indemnisation, le titulaire n'ayant aucun droit subjectif propre à faire valoir.

Les autorisations privatives donneront lieu au paiement d'une redevance, alors que les utilisations collectives resteront en principe gratuites.

La procédure de délivrance des autorisations et les détails sur les informations à fournir, sont fixés dans le cadre d'un règlement grand-ducal.

La procédure prévue pour l'instruction des demandes d'autorisation s'oriente aux procédures existantes en la matière tout en respectant les dispositions qui s'imposent en vue d'une simplification administrative. A préciser qu'il est prévu d'élaborer à cette même fin des cahiers de charges types pour les différentes sortes d'installation.

Ad article 8. – Comité d'accompagnement

Il s'agit de créer un cadre pour une plateforme de contact et d'échange d'informations avec les acteurs de la voie navigable. Le ministre pourra ainsi saisir cet organe permanent pour demander son avis sur des projets, actions ou mesures susceptibles d'affecter ceux-ci et rester à l'écoute des acteurs nautiques.

La composition et les modalités de fonctionnement dudit comité sont fixées par règlement grand-ducal.

Ad article 9. – Recherche et constatation des infractions

Cet article désigne les agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions. Leur compétence s'étend sur toute la longueur et la largeur du fleuve.

Le paragraphe 1 s'inspire de l'article 12 de la loi du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle.

Le paragraphe 2 confère aux agents de surveillance désignés par le ministre la qualité d'officier de police judiciaire à condition d'avoir suivi une formation spéciale afférente en s'inspirant de l'article 39bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Suivant l'avis du Parquet Général, les infractions prévues par le présent texte relèvent de la compétence territoriale exclusive du ministère public et partant du tribunal correctionnel, de l'arrondissement judiciaire de Luxembourg. Dès lors les agents de surveillance prêtent serment au greffe dudit tribunal d'arrondissement.

Ad article 10. – Sanctions pénales

En vue de faire bénéficier le domaine public fluvial d'une protection efficace, il s'agit de sanctionner les infractions portant atteinte soit à l'intégrité matérielle ou fonctionnelle du domaine public fluvial, respectivement à la sécurité de navigation ou de la gestion cohérente du domaine public fluvial.

Dans le cadre du présent article sont déterminées les sanctions en cas de violation aux dispositions de la présente loi.

La majorité des dispositions s'inspirent de la législation routière, elles ont été adaptées aux besoins spécifiques de la gestion domaniale et tiennent compte des prescriptions spécifiques en la matière établies par la présente loi. Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois.

Le paragraphe (8) s'inspire de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, permettant au juge d'ordonner le rétablissement des lieux. Il peut assortir son injonction d'une astreinte dont il fixe le taux ainsi que la durée.

Ad article 11. – Avertissements taxés

Cet article permet l'application aux contraventions prévues à la présente loi du régime des avertissements taxés en s'inspirant du régime fixé à l'article 24ter de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Ad article 12. – Saisie et confiscation

Cet article permet la confiscation ou la saisie par les agents de la Police grand-ducale de tout bâtiment, matériel ou objet lorsqu'ils constatent une infraction.

Ad article 13. – Demande en mainlevée des saisies

Cet article prévoit la mainlevée de la décision de confiscation par ordonnance du juge d'instruction sous certaines conditions. Cette disposition s'inspire de la législation applicable en matière de circulation routière.

Ad article 14. – Délit de fuite

Cette disposition s'inspire également de la législation routière et vise les sanctions qu'encourt la personne qui se rend coupable d'un délit de fuite.

Ad article 15. – Taxes et redevances

L'objectif des dispositions de l'article en question est d'instituer une habilitation légale permettant de réclamer un paiement en contrepartie des avantages dont bénéficient certains du fait de l'occupation ou utilisation privative d'une section de domaine public ou de prestations spécifiques individuelles.

Afin de pouvoir réagir avec la flexibilité nécessaire, les précisions procédurales et la détermination des différents montants ont lieu dans le cadre d'un règlement grand-ducal *ad hoc* alors que les règles essentielles concernant l'assiette, le taux et le recouvrement sont fixées dans cet article.

Ad article 16. – Aides

Un souci majeur du gestionnaire du domaine public est d'assurer un développement constant et une valorisation optimale des potentialités offertes par le domaine public fluvial et de l'utilisation de la voie d'eau aux fins du transport fluvial, un des moyens de transport les plus économes en énergie et dont la part modale devra augmenter afin d'atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre que se sont fixés l'Union européenne et le Luxembourg.

Des mesures d'aides sous forme de bonifications d'intérêts, participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital constitueront un instrument efficace pour orienter les développements et soutenir des projets susceptibles d'améliorer le tissu infrastructurel, dynamiser le secteur et renforcer la compétitivité locale ou encore pérenniser les utilisations conformes des dépendances relevant du domaine public fluvial.

Un exemple d'une aide qui pourra être allouée dans ce contexte est la subvention d'installation d'appareils AIS sur les bateaux de navigation intérieure, sachant que des programmes de subvention similaires ont été adoptés en Autriche, en France, en Belgique et en Allemagne avec un taux de financement jusqu'à 100% et que l'installation de ces appareils devient obligatoire dans les ports d'Amsterdam et de Rotterdam dès 2012 et sur la Moselle prévisiblement en 2013.

Ad article 17. – Dispositions modificatives

Point 1°

Ce texte complète les missions à assurer par le Service de la Navigation et le désigne autorité compétente des missions de gestion de la flotte et du domaine public fluvial, au-delà de sa mission traditionnelle de gestionnaire de l'infrastructure et notamment des deux barrages écluses sur la Moselle. Un règlement grand-ducal peut apporter les précisions organisationnelles d'exécution.

Outre la possibilité de conclure des accords de collaboration voire de recourir à des personnes physiques ou morales de droit public ou privé afin d'exécuter ses missions, le recours à des spécialistes étrangers est également prévu pour pouvoir réagir de manière efficace à la demande notamment en matière de gestion de la flotte qui pourrait nécessiter le recours à des spécialistes.

L'organisation prévue est donc celle d'une concentration des compétences d'exécution en matière de gestion de notre patrimoine fluvial et d'administration de la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois, au sein d'une entité opérationnelle, invariablement placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions.

Point 2°

D'abord ce texte précise le départage des missions techniques assumées par le service, des missions qui continuent à être assumées par l'administration gouvernementale.

Ensuite, il est prévu la création d'une base légale pour la perception de nouvelles taxes, redevances ou droits dont l'introduction s'avère indispensable aux pouvoirs publics afin de faire face à l'accroissement des obligations de supervision et de contrôle qu'ils sont légalement tenus d'assurer conformément aux textes internationaux et communautaires. En effet, à défaut de base légale, les prestations particulières doivent être fournies à titre gracieux, et ce alors que les autres Etats voisins ont déjà introduits des régimes de redevances.

Finalement est créée une base légale pour pouvoir prendre par voie de règlement grand-ducal les dispositions d'exécution de la mission de gestion de la flotte. Si la majorité des dispositions sont prévues dans des règlements européens, il peut subvenir le besoin de clarifier dans un règlement *ad hoc* certaines des exigences que devront respecter soit le propriétaire ou l'exploitant du bateau, soit le personnel navigant.

Points 3° et 4°

Les dispositions déterminant les pouvoirs de contrôle des agents du Service de la Navigation (4°), respectivement les habilitations en cas d'urgence (5°), qui s'inspirent de dispositions similaires applicables auprès de la Direction de l'aviation civile, pallient à des lacunes existantes dans la loi organique du Service de la Navigation.

Point 5°

Afin de pouvoir faire mieux cadrer la désignation de la fonction avec la nature des activités, le paragraphe en question se propose de remplacer le terme „agent de surveillance“ par „agent d'intervention nautique“ dans tous les textes applicables. Dans l'objectif de maintenir un libellé uniforme dans tous les textes légaux et réglementaires applicables, il est retenu de remplacer la désignation de „*préposé du service*“ par „*chargé de la direction du service*“.

Point 6°

Il s'agit d'une modification du dernier alinéa de l'article 8 de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert qui faisait encore référence aux „*agents du Service de la navigation de la carrière moyenne de l'ingénieur technicien*“. Cette référence est remplacée par celle d'„*agent d'intervention nautique*“.

Point 7°

L'ajout d'un point 8 concernant les dispositions modificatives fait suite aux observations du Comité de coordination Simplification dans son avis du 5 septembre 2011.

Tout d'abord dans une optique de simplification administrative un système d'échange de données interadministratif est établi pour les cas requérant également une autorisation sous le régime de la loi relative à l'eau, facilitant ainsi les démarches administratives.

A noter que les auteurs se sont inspirés à cet égard des dispositions afférentes de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau et notamment de son article 24 paragraphe 5).

Il convient de noter que, comme une large majorité des affaires relèvent de la gestion du territoire placé sous souveraineté commune avec l'Allemagne les dossiers sont à soumettre également pour approbation aux autorités allemandes, auxquelles le législateur luxembourgeois ne saurait imposer un délai de réponse. Partant les auteurs du projet se sont abstenus à prévoir un délai procédural contraignant pour la délivrance d'une autorisation.

Point 8°

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure en prévoyant l'obligation au prétendant à l'immatriculation d'un bateau sous pavillon luxembourgeois de soumettre celui-ci à inspection par une société de classification ou une administration d'un Etat membre de l'Union européenne (via un certificat de visite rhénan). Ceci découle des prescriptions techniques applicables dans l'Union européenne pour les bateaux naviguant sur les voies fluviales (règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure).

Point 9°

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure en requérant la conclusion d'une assurance RC pour les bateaux battant pavillon luxembourgeois dans les limites de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité dans la version en vigueur au Luxembourg. Vu que cette convention prévoit des seuils minima et maxima et la possibilité de dérogations dans certains cas, il convient de pouvoir préciser ceux-ci tous comme les modalités d'application pratiques dans un règlement grand-ducal.

Point 10°

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure en prévoyant que pour des raisons de crédibilité du pavillon ne peuvent être immatriculés la première fois au registre luxembourgeois les bateaux dépassant 25 ans d'âge à compter du dépôt de la quille, s'inspirant d'une disposition similaire existante en matière maritime (article 61 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois). Ont également été exclus d'une première immatriculation les bateaux en voie de construction, étant donné que le Luxembourg n'est pas un pays disposant de chantier naval et que la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ratifiée par la loi du 26 novembre 1981 prévoit dans son article 5 le principe de leur immatriculation dans ce même pays.

Point 11°

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure en requérant le bateau qui se voit délivrer un certificat d'immatriculation de battre pavillon luxembourgeois, en arborant le pavillon de la batellerie tel qu'annexé à la loi du 23 juin 1972 sur les emblèmes nationaux. Il étend la sanction prévue à l'article 232bis du Code pénal au cas de non arborer ledit drapeau.

Point 12°

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure afin de garantir le sérieux d'un point de vue de l'organisation et de la compétence du personnel dirigeant de la personne désirant s'engager dans des activités de transport fluvial au Luxembourg, à l'instar des dispositions semblables existantes pour le pavillon maritime (dirigeant agréé d'entreprise maritime).

Ad article 18. – Dispositions abrogatoires

Les dispositions obsolètes, désormais intégrées dans le cadre de la présente loi sont abrogées par le présent article.

Ad article 19. – Dispositions transitoires

Il s'agit d'une disposition transitoire visant à maintenir les effets de l'ancienne réglementation au profit des titres émis sous le régime d'une réglementation antérieure.

Ad article 20. Dispositions finales

Cet article prévoit l'engagement nécessaire de 3 employés de la carrière D afin de faire face aux tâches qu'engendre l'activité de gestion du domaine public fluvial, qui couvre un tronçon de 37 km sur la Moselle totalisant une surface de quelque 500 ha, et de la désignation du Service de la Navigation en tant qu'autorité compétente en matière de gestion de la flotte.

Un agent est requis pour préparer et émettre les autorisations qui sont requises en vertu de la présente loi ainsi que pour assurer le suivi administratif avec les différents usagers de la voie d'eau (avec la mise en place du comité de la voie navigable comme au niveau local) et venant en décharge des agents d'intervention nautique et ce dans un contexte d'un intérêt accru pour des manifestations et autres occupations du domaine public fluvial.

Finalelement deux agents sont requis pour assumer la mise en place d'un service minimum lié à la gestion de la flotte compétent pour assurer la surveillance et le suivi des bateaux de navigation fluviale battant pavillon luxembourgeois ainsi que de leur personnel navigant et équipements utilisés.

C'est en raison notamment de l'urgence de se doter d'un tel service chargé de la gestion de la flotte que le recours à des employés de l'Etat a été retenu.

Ad article 21. – Entrée en vigueur

Pour mémoire.

TEXTE DU PROJET DE LOI

TITRE I

Nature juridique, consistance et principes de gestion du domaine public fluvial

Art. 1. – Objectifs

La présente loi a pour objet de définir la nature juridique, la consistance et les principes de gestion du domaine public fluvial ainsi que de créer un cadre légal pour la protection et la sécurité d'utilisation des infrastructures.

Art. 2. – Statut et consistance du domaine public fluvial

(1) Le domaine public fluvial est inaliénable et imprescriptible sous réserve des droits concédés et des aliénations légalement consommées.

(2) Le domaine public fluvial se compose des éléments suivants:

- le cours d'eau de la Moselle, y compris le lit et les berges, les ressources en eau, le sous-sol et l'emprise aérienne utiles au fonctionnement des infrastructures de navigation;
- les infrastructures de navigation sont notamment les barrages-écluses, les retenues, les lieux de stationnement et de transbordement, les dispositifs d'amarrage ainsi que les ports et quais;
- les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication, d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets;
- l'assiette des anciens chemins de halage et les terrains riverains acquis sur base des dispositions de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ainsi que ceux affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public;
- le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de Trèves.

La liste des éléments composant le domaine public fluvial pourra être complétée par règlement grand-ducal.

(3) Les terrains visés au paragraphe 2 ci-avant sont repris dans un relevé parcellaire et cartographique faisant l'objet d'un règlement grand-ducal. Il sera procédé dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes pour les propriétés privées concernées par les servitudes visées à l'article 3.

(4) Dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes visés par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain comme dans les plans d'occupation du sol et plans directeurs régionaux et sectoriels visés par la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire, les parcelles du domaine public fluvial relevant en exclusivité de la souveraineté luxembourgeoise sont à classer en tant que zones destinées aux infrastructures de transport.

Les servitudes prévues à l'article 3 sont à indiquer dans les plans d'aménagement généraux des communes, respectivement les plans d'occupation du sol, les plans d'aménagement particuliers ou plans directeurs adoptés en vertu des lois mentionnées à l'alinéa précédent.

Art. 3. – Servitudes et obligations de tiers

(1) Les propriétaires ou locataires de terrains longeant la rive gauche de la Moselle doivent laisser au titre de la servitude d'accès et de visibilité, un espace libre de 7,80 mètres de largeur calculé à partir de la ligne d'intersection de la surface de l'eau avec la surface de la terre telle qu'elle se forme au niveau moyen des eaux s'écoulant librement et, dans les retenues, au niveau hydrodynamique.

(2) Toute construction, toute excavation, toute clôture ainsi que tout dépôt de matières dans la zone de servitude est soumis à autorisation du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après

appelé „le ministre“. Dans la zone de servitude, toute plantation qui serait reconnue affecter la stabilité des berges, faire obstacle à l'écoulement des eaux ou restreindre d'une façon nuisible le champ visuel ou la circulation, devra être supprimée en tout ou en partie dans un délai de deux mois sur ordre du ministre.

(3) Le propriétaire ou titulaire d'un droit réel, riverain du domaine public fluvial est tenu de laisser les terrains grevés de cette servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué, des pêcheurs et des piétons.

Ils devront tolérer dans la zone de servitude le placement temporaire ou à demeure, de signaux, ou d'autres éléments infrastructurels de la voie d'eau, y compris la conduite de fils, canalisations ou tuyaux tant au-dessus qu'en dessous du sol.

(4) Les propriétaires et les locataires des terrains bordant directement la Moselle sont responsables pour assurer le maintien en état des berges. Les propriétaires qui rendent une intervention d'une autorité publique nécessaire ou qui y trouvent intérêt peuvent être appelés à contribuer à leur financement.

Les ouvrages et installations situés dans ou sur la voie navigable ou sur ses rives doivent être entretenus par leurs propriétaires de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures et de la navigation ne soient pas entravés.

(5) Dans la mesure où la sécurité de la navigation, la conservation de la voie d'eau et la disposition des lieux le permettent, les distances déterminées au paragraphe (1) pourront localement être diminuées par le ministre sur demande dûment motivée du requérant et sur avis conforme du Service de la Navigation.

(6) Les dispositions des articles 5, 6 et 7 de la présente loi sont applicables sur toute l'étendue de la zone de servitude.

(7) Le plan reflétant les servitudes visées à cet article est publié par règlement grand-ducal.

Art. 4. – Des principes de gestion et de l'autorité compétente

(1) A l'exclusion du domaine occupé par le port de Merttert, la gestion du domaine public fluvial se fait conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

(2) La gestion de la voie navigable couvre les activités nécessaires pour assurer la conservation du domaine et la navigabilité de la voie d'eau dans les meilleures conditions.

(3) Le ministre est compétent pour l'exercice des pouvoirs d'administration et de gestion du domaine public fluvial.

A ce titre il lui appartient, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions mentionnées aux articles 6 et 7 de la présente loi, d'autoriser toute occupation et autre utilisation temporaire ou permanente du domaine public fluvial, respectivement de ses dépendances, et d'effectuer tout acte et mesure d'administration de ce domaine.

Dans le cadre de ses missions d'administration et de gestion du domaine public fluvial, le ministre cherche à respecter, voire à concilier, les intérêts de la fonction primaire de transport et de durabilité infrastructurelle et les intérêts écologiques avec ceux des sports nautiques, du tourisme, de la pêche, de la production d'énergie hydroélectrique ou d'autres activités humaines légalement exercées.

(4) Le ministre gère et exploite les biens du domaine public fluvial de manière à en assurer la mise à disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité, en tenant compte des vocations et des fonctionnalités diverses des infrastructures en cause.

A ce titre, il veille à ce que les infrastructures répondent aux engagements contractés en matière de conditions d'exploitation et de continuité de service en matière de transport de marchandises et de personnes au plan international.

(5) Le ministre ayant les domaines dans ses attributions procède aux actes d'aliénation ou d'acquisition des immeubles bâtis ou non relevant du domaine public fluvial. Avant de procéder à une telle

aliénation ou acquisition, le ministre ayant les transports dans ses compétences doit être entendu en son avis et notifier au ministre ayant les domaines dans ses attributions une décision formelle de classement ou de déclassement de l'immeuble en question.

(6) Pour les terrains grevés de la servitude dont question à l'article 3 ci-devant, un droit de préemption est réservé à l'Etat.

(7) Le ministre peut déléguer les compétences en matière de gestion du domaine public fluvial au Service de la Navigation à l'exception de celles visées au paragraphe (5).

Art. 5. – Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

(1) L'accès et la circulation sur le domaine public fluvial s'effectuent librement, dans le respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution, respectivement des mesures de police et d'exploitation prescrites pour le maintien de la sécurité et de la commodité de navigation.

(2) Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public fluvial ou l'utiliser au-delà du droit d'usage qui appartient à tous.

(3) Nul ne peut porter atteinte au bon état, à l'intégrité et à la propreté du domaine public fluvial et de ses dépendances.

(4) Des sections du domaine public fluvial ou des parties d'infrastructure nettement délimitées peuvent faire l'objet d'une décision de désaffectation temporaire ou d'une restriction d'exploitation à prendre par le ministre, soit dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation, soit en vue de l'organisation de manifestations publiques ou de la réalisation de travaux sur demande dûment motivée.

(5) Le Service de la Navigation est habilité à décréter par voie d'avis affichés ou à paraître dans la presse des désaffectations temporaires ou restrictions d'exploitation qui s'imposent en cas d'accident ou d'autres événements ou manifestations. Si ces désaffectations temporaires dépassent la durée d'un mois, elles doivent être approuvées par le ministre.

(6) Les règles particulières d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Art. 6. – Interdictions et dispositions particulières de protection

(1) Sur le domaine public fluvial et ses dépendances, il est interdit:

- a) d'occuper ou d'utiliser sans titre une dépendance du domaine public fluvial dans des conditions excédant le droit d'usage public;
- b) de dégrader ou d'entraver le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie d'eau, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;
- c) de gêner, troubler ou d'entraver, par des signaux ou de toute autre manière, l'ordre, la commodité ou la sécurité;
- d) d'altérer, d'une façon ou d'une autre, l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;
- e) de bloquer ou gêner la navigation ou l'utilisation conforme des infrastructures, de laisser vaguer des amarres et câbles d'accouplement;
- f) de jeter, déposer, déverser, abandonner, laisser flotter ou couler dans le lit ou sur le bord des matières ou des objets qui peuvent constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie d'eau, altérer son état, encombrer le chenal navigable, créer une pollution des eaux fluviales ou porter d'une manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;
- g) de brouiller ou de perturber les moyens de communications destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.

Les interdictions prémentionnées sont faites sous peine pour le contrevenant d'être responsable de toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et de devoir supporter les frais directs et indirects.

(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, une ou plusieurs des interdictions énoncées par le présent article n'ont pas pu, ou risquent de ne pas pouvoir être respectées par l'intéressé, celui-ci est tenu à en informer d'urgence le Service de la Navigation, sans que cet état de choses ne puisse être considéré comme autorisation.

Sans préjudice des sanctions pénales et des dommages et intérêts que le responsable en cause pourra encourir, il est tenu de prendre sur le champ toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.

Les usagers du domaine public fluvial sont, d'une manière générale, tenus d'aviser sans délai le Service de la Navigation de tout incident ou anomalie affectant le domaine public fluvial.

Les propriétaires, détenteurs ou armateurs de bateaux, engins ou établissements flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages ou installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement du domaine public fluvial.

(3) En cas d'occupation ou d'utilisation sans titre du domaine public fluvial et indépendamment de l'action pénale qui peut être exercée, le ministre ou son délégué pourra mettre le contrevenant en demeure de faire cesser tout fait illicite, avec ou sans indication de délai. Si le contrevenant refuse d'obtempérer, le ministre ou son délégué peut faire procéder d'office et aux frais du contrevenant, à l'enlèvement des installations ou du matériel incriminé.

Sans préjudice de l'alinéa précédent et indépendamment de l'action pénale, les agents visés à l'article 10 (1) peuvent procéder à l'immobilisation et à l'enlèvement d'un bateau ou de tout engin flottant, soit en enlevant la clé de contact, soit en procédant à l'immobilisation au moyen d'un système mécanique lorsque cet engin est abandonné sur le domaine public fluvial ou y est arrêté ou stationné en contravention aux dispositions légales et réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation fluviale ou de la sécurité nautique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation fluviale ou pour l'accès au domaine public fluvial ou aux propriétés privées longeant le domaine public fluvial, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé à d'autres usagers, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

(4) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées au paragraphe précédent.

(5) Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout engin flottant immobilisé par un agent visé à l'article 10 (1) doit être enlevé au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

(6) La fixation et le recouvrement des frais d'enlèvement se font comme en matière de circulation routière.

Art. 7. – Régime des autorisations

(1) Sans préjudice des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements ainsi que des dispositions des articles 640 et 644 du Code civil, et à l'exclusion du domaine occupé par le port de Mervent, sont soumis à autorisation par le ministre:

- a) tous travaux, ouvrages ou installations exécutés sur le domaine public fluvial, à l'exception de ceux réalisés en vue de l'entretien et du renouvellement du domaine public fluvial;
- b) toute occupation ou autre utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial, qui peuvent sans inconvénients être soustraits temporairement à l'usage public;
- c) tous travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial.

(2) L'autorisation, à caractère précaire, révocable et limitée dans le temps, fixe dans l'intérêt du domaine et de son affectation, l'emplacement et l'étendue de la zone concernée, ainsi que les conditions concernant la réalisation ou l'exploitation des installations, ouvrages, travaux ou activités faisant l'objet de la demande d'autorisation.

(3) Les exigences techniques minimales auxquelles doivent satisfaire les installations et ouvrages projetés, ainsi que les procédures d'autorisation, de renouvellement et de modification sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(4) L'autorisation devient caduque en cas de mutation des droits de propriété de l'installation ou si les installations, ouvrages, travaux ou activités autorisés:

- a) n'ont pas été commencés, achevés ou mis en service dans le délai fixé dans l'autorisation,
- b) ont chômé pendant deux années consécutives,
- c) ont été détruits ou mis hors usage par un accident quelconque ou
- d) ont été déplacés ou ont subi une transformation ou extension substantielle.

(5) Dès que le titre d'occupation a perdu sa validité, les ouvrages, constructions et installations établis sur la dépendance domaniale occupée, doivent être démolis et le terrain rétabli en son pristin état, à moins que le maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que le ministre ne renonce en tout ou en partie à leur démolition. Les ouvrages, constructions et installations dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté sont englobés de plein droit et gratuitement au domaine public fluvial.

Toute cessation d'une installation, d'un ouvrage, de travaux ou d'une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi doit être déclarée sans délai au Service de la Navigation.

(6) L'autorisation peut être retirée par le ministre pour les motifs suivants:

- a) non-respect des conditions imposées par l'autorisation ou infraction grave ou répétée aux règles de la sécurité;
- b) utilisation abusive ou incompatibilité environnementale constatée par les autorités compétentes;
- c) incompatibilité avec les conditions d'exploitation de la voie navigable ou des exigences d'intérêt général.

Le ministre peut interdire la continuation des travaux ou activités contraires à la présente loi.

(7) La décision portant autorisation, refus ou retrait d'une autorisation est notifiée au requérant.

(8) La modification, la restriction ou la révocation de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public fluvial ne donne droit à aucune indemnisation.

Art. 8. – Comité d'accompagnement

(1) Il est créé un comité d'accompagnement de la voie navigable composé des représentants des acteurs nautiques ou des organisations représentatives de ces acteurs. Ils sont nommés par le ministre sur proposition des entités qu'ils représentent.

(2) Le comité a pour objet de servir de plate-forme pour l'information et l'échange de vues utiles en relation avec l'exploitation de la voie d'eau et le maintien, respectivement l'amélioration des conditions de navigation. Indépendamment des attributions précitées, le ministre peut consulter le comité sur toute autre question en relation avec la navigation fluviale et notamment sur les questions en rapport avec la gestion du domaine public fluvial.

Le comité se réunit aussi souvent que sa mission l'exige et au moins une fois par an.

(3) La composition du comité et les modalités de fonctionnement sont fixées par règlement grand-ducal.

TITRE II

Répression des infractions

Art. 9. – Recherche et constatation des infractions

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des agents de la Police

grand-ducale, soit des agents du Service de la Navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au procureur d'Etat. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant:

„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg.

Art. 10. – Sanctions pénales

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement:

1. quiconque aura jeté, abandonné, laissé flotter ou fait couler dans le lit ou sur les berges des matières ou des objets susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie navigable, d'altérer son état, d'encombrer le chenal navigable, de créer une pollution des eaux fluviales ou de porter de manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;
2. quiconque, sans autorisation, aura réalisé des travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial;
3. quiconque aura dégradé ou entravé le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie navigable, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;
4. quiconque aura causé des gênes, troubles ou entraves à l'ordre, la commodité ou la sécurité de la navigation ou à l'utilisation conforme du domaine public fluvial;
5. quiconque aura altéré l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;
6. quiconque aura brouillé ou perturbé les moyens de communication destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement:

1. toute personne qui, sans autorisation, aura exécuté des travaux, aménagé des ouvrages ou aura effectué toute autre occupation du domaine public fluvial;
2. toute personne qui, sans autorisation, aura effectué des constructions, des excavations ou des dépôts de matières dans la zone de servitude;
3. tout usager ou occupant du domaine public fluvial qui aura omis d'informer l'autorité compétente des dégradations, dommages, pertes, dépens et retraits causés au domaine public fluvial;
4. le propriétaire ou locataire des terrains qui n'aura pas respecté l'obligation de laisser les terrains grevés de la servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué ou des pêcheurs et des piétons;
5. le propriétaire ou locataire des terrains qui aura omis d'assurer la surveillance et l'entretien de berges;

6. le propriétaire ou locataire de terrain qui aura omis d'entretenir les ouvrages et installations situés dans ou sur le domaine public fluvial de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures ne soient entravés;
7. le propriétaire, détenteur ou armateur qui aura omis de procéder à la remise en état ou à l'enlèvement de bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages et d'installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable.

(3) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui:

1. sans autorisation, aura organisé une manifestation portant atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation ou toute autre utilisation du domaine public fluvial incompatible avec sa destination ou la vocation publique;
2. aura omis d'informer l'autorité compétente de tout risque d'endommagement du domaine public fluvial;
3. aura omis de prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher que des éléments flottants dangereux vaguent dans ou sur la voie navigable.

(4) Les infractions aux stipulations des autorisations prises en exécution de la présente loi seront punies d'une amende de 251 euros à 12.000 euros.

(5) Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois pénales ou fiscales.

(6) Les infractions aux dispositions des règlements grand-ducaux, pris en exécution de cette loi, seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(7) En cas de récidive dans le délai de deux ans après une condamnation définitive du chef d'infraction à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son exécution, les peines prévues aux paragraphes 1 à 5 du présent article peuvent être portées au double du maximum.

(8) Le juge ordonne aux frais des contrevenants le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'une infraction aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution ainsi qu'aux mesures prises en vertu desdites dispositions légales et réglementaires a été commise. Le jugement de condamnation fixe le délai, qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné aura à y procéder.

La condamnation au rétablissement des lieux peut être assortie d'une astreinte dont le juge fixe le taux par jour de retard et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le recouvrement de l'astreinte est fait au nom du procureur d'Etat par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

En cas d'inexécution des travaux prescrits, des ordres donnés ou des jugements rendus en vertu de la présente loi, il peut être pourvu à leur exécution par le ministre compétent aux frais du contrevenant.

Art. 11. – Avertissements taxés

(1) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 11, paragraphes (3) et (4) de la présente loi, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et les agents mentionnés à l'article 10 ci-devant.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale ou au Service de la Navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

(3) L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

- a) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- b) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;
- c) si le contrevenant est mineur au moment des faits;
- d) s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

(4) En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

(5) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

(6) Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut dépasser le maximum des amendes prévues dans la présente loi.

(7) Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe (5) a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 12. – Saisie et confiscation

(1) Les agents de la Police grand-ducale ainsi que les agents mentionnés à l'article 10 ci-devant qui constatent l'infraction ont le droit de saisir tout bâtiment, matériel ou objet susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne pourra être maintenue que si elle est validée dans les huit jours de la saisie, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction.

(2) Le jugement qui ordonne la confiscation du bâtiment, matériel ou autre objet se trouvant sur la voie d'eau ou ses dépendances prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet en cause. Cette amende aura le caractère d'une peine.

Art. 13. – Demande en mainlevée des saisies

(1) La mainlevée de la saisie prononcée par ordonnance du juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

- a) à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- b) au tribunal correctionnel lorsque celui-ci se trouve saisi par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;
- c) à la Cour supérieure de justice, section correctionnelle, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.

Par dérogation à l'alinéa qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie prévue au paragraphe 1 de l'article 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.

(2) La demande en mainlevée sera introduite, instruite et jugée conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du bâtiment, matériel ou autre objet en cause.

(4) Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du bâtiment, matériel ou autre objet conformément à

l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police et tarif général des frais. Le produit de la vente sera versé à la caisse des consignations pour être substitué au bâtiment, matériel ou autre objet saisi en ce qui concerne la confiscation, la mise sous séquestre ou la restitution.

Art. 14. – Délit de fuite

Tout usager du domaine public fluvial ou de ses dépendances qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un dommage matériel au domaine public fluvial ou à un de ses éléments, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si le dommage ne lui était pas imputable, d'un emprisonnement de huit jours à 3 ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE III

Dispositions financières

Art. 15. – Taxes et redevances

(1) L'établissement des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 et en rapport avec l'utilisation du domaine public fluvial, donne lieu à la perception d'une taxe domaniale d'un montant unitaire maximal de deux mille euros.

La fourniture de prestations particulières de l'autorité gestionnaire au profit de tierces personnes et les droits découlant des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 peuvent donner lieu à la perception d'une redevance d'un montant unitaire maximal de deux mille euros.

Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines au profit du Trésor.

(2) Le montant de ces taxes et redevances ainsi que les modalités de leur perception sont fixés par règlement grand-ducal.

(3) Les taxes et redevances ne sont pas perçues à charge des administrations de l'Etat et des communes.

Art. 16. – Aides

(1) L'Etat pourra accorder, sur proposition du ministre ayant dans ses attributions les transports et sur avis conforme du Service de la Navigation, une aide en faveur de projets ou programmes qui ont pour but la création, le développement, l'amélioration ou la réorientation des activités ou des infrastructures du domaine public fluvial et de promouvoir le transport fluvial.

(2) Les projets en question doivent être conformes aux orientations et exigences de la présente loi. L'aide pourra être accordée à des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques.

(3) L'aide peut être accordée sous forme d'une participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital ou en intérêts. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 50% des frais engagés par le requérant et sera d'un montant maximal de 20.000 euros par requérant.

(4) Les bénéficiaires des aides, les modalités de leur attribution ainsi que les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Art. 17. – Dispositions modificatives

1° L'article 2 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„**Art. 2.** (1) Le service a pour missions:

- d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les

servitudes applicables aux terrains attenants, y compris les aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique;

- de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation, et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue;
- de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial;
- de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou d'homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer au chef de ces prestations.“

2° L'article 3 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est libellé comme suit:

„Les relations internationales et économiques du Service de la Navigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent préciser les règles à respecter en matière de contrôle, inspections et supervision des bateaux, ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord.“

3° L'article 5 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„**Art. 5.** (1) Les agents désignés agents de surveillance et assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:

- à s'informer auprès de tout exploitant ou exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;
- à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans, registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;

- à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés:

- à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;
- à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

(3) Les agents visés au paragraphe (1) doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présenteront sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prêtera main-forte ou assistance technique.“

4° L'article 6 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„**Art. 6.** L'agent chargé de la direction du Service est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité nautiques, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

- d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;
- d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;
- d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.“

5° Dans tous les textes de loi et de règlement, la référence aux agents de surveillance du Service de la Navigation s'entend comme référence aux agents d'intervention nautique, tels que créés et organisés par la présente loi et la référence au „préposé du service“ s'entend comme référence au „chargé de la direction du service“.

6° Le dernier alinéa de l'article 8 de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

„Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions.“

7° L'article 24 de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un point (6) libellé comme suit:

„(6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du ... 2011 sur la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation.“

8° Un nouvel article *4bis* est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Tout bateau sollicitant l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un Etat membre de la CEE ou par une société de classification reconnue par les autorités européennes. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe le receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher.“

9° Un nouvel article *4ter* est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays membre de la CEE.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

- a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,
- b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixés par règlement grand-ducal.“

10° Un nouvel article *4quater* est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Aucun bateau en voie de construction et aucun bateau dépassant 25 ans d'âge à compter de la pose de la quille ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg, le maintien de leur inscription lorsque le bateau atteint 25 ans d'âge est conditionné par le maintien intégral de la classe du bateau, et ce selon les critères établis par les sociétés de classification internationales.“

11° A l'article 8 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est ajouté un troisième paragraphe, libellé comme suit:

„Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.“

12° Un nouvel article *10bis* est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Peuvent être déterminées par règlement grand-ducal les modalités d'agrément que doit respecter toute personne visée à l'article 2 avant de commencer ses activités à partir du Luxembourg.“

Art. 18. Dispositions abrogatoires

Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi et notamment:

- les articles 1, 2 et 5 de l'Arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;
- la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime ,à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;
- l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché;
- la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés.

Art. 19. Dispositions transitoires

Les titres et autorisations accordées avant l'entrée en vigueur de la présente loi seront valables jusqu'à expiration de leur durée de validité, respectivement leur retrait explicite.

Art. 20. Dispositions finales

Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7), à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Art. 21. Référence à la loi

La référence ultérieure à la présente loi pourra se faire en employant l'intitulé abrégé: „Loi concernant la gestion du domaine public fluvial“.

Art. 22. – Entrée en vigueur

A l'exception de l'article 21, la présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

*

FICHE FINANCIERE

(en vertu de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget,
la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)

Le texte prévoit l'engagement de quatre fonctionnaires de la carrière D pour assurer l'exécution des missions de gestion du domaine public fluvial et de gestion de la flotte, sachant que ces nouvelles compétences engendrent un surplus de travail.

Alors que les activités liées aux tâches de gestion du domaine public fluvial découlent à suffisance du texte en question, il convient de noter que les agents chargés de la gestion de la flotte comptent parmi leurs tâches les suivantes:

1) Activités administratives

- Service d'accueil et de guichet.
- Elaboration des procédures administratives et formulaires requises par la réglementation en vigueur.
- Collaboration à l'élaboration du cadre légal nécessaire.
- Contrôle et traitement des demandes en relation avec les certificats communautaires (définitif, provisoire et/ou supplémentaire, mention, modifications, prorogations).
- Délivrance du numéro officiel d'immatriculation.
- Inscription des équivalences et dérogations au certificat et communication à la commission.
- Délivrance des attestations pour les bateaux de chantier.
- Délivrance des carnets de contrôle des huiles usées en vertu de l'article 11.05 du Règlement de police pour la navigation de la Moselle. (Le premier carnet de contrôle des huiles est délivré par l'autorité ayant établi au bateau le certificat de visite).
- Délivrance du livret de bord. (Le premier livre de bord doit être délivré par l'autorité qui a délivré le certificat de visite du bateau).
- Délivrance du livret de service.
- Exécution des activités en rapport avec les opérations de jaugeage/Délivrance des certificats de jaugeage.
- Préparation des autorisations d'exploitation (permis d'exploitation) pour les bateaux à passagers immatriculés au Luxembourg et circulant au Grand-Duché de Luxembourg.
- Délivrance du certificat d'agrément exigé pour les bateaux transportant des matières dangereuses.
- Délivrance des autorisations spéciales pour transports spéciaux.
- Gestion des registres afférents.

2) Activités de contrôle

- Réalisation des visites et des opérations de contrôle de conformité prévues par les dispositions légales.
- Exécution des prescriptions relatives au déroulement des contrôles.
- Inspection périodique des bateaux à passagers (sécurité d'exploitation).
- Inspection périodique des exploitants de bateaux.
- Constat des infractions, rédaction des procès-verbaux d'infraction.

3) Collaboration au plan international et suivi réglementaire

- Participation aux réunions des groupes de travail au niveau communautaire.
- Participation aux réunions du comité visé à l'article 19 de la directive du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Par conséquent, il y a lieu de procéder à une augmentation du crédit budgétaire repris ci-après:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits supplémentaires (2011/2012)</i>
20.9.11.000	11.00	12.34	Traitement des fonctionnaires	163.554 €

Détail:

Traitement de base par fonctionnaire (203/indice 719,84) x (16,77479): 40.863,39 €/an