



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 07 janvier 2015

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 3 décembre 2014
2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
  - Rapporteur: Monsieur Max Hahn
  - Présentation et adoption d'une série d'amendements parlementaires
3. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant
  - 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,
  - 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics
  - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
  - Présentation et adoption d'une série d'amendements parlementaires
4. 6530 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
  - Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
  - Désignation d'un nouveau rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

\*

Présents : M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, Mme Cécile Hemmen (remplaçant M. Yves Cruchten), M. Aly Kaes, M. Henri Kox,

M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

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

M. Guy Heintz, M. Alex Kies, Mme Josiane Pauly, M. Max Nilles, Mme Annick Trmata, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Marc Heinrich, Chef d'État-Major de l'Armée

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 3 décembre 2014**

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

**2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

L'examen du projet de loi sous rubrique a été entamé au cours de la réunion du 3 décembre 2014. Au cours de cette réunion, les membres de la Commission du Développement durable avaient d'ores et déjà adopté une série d'amendements parlementaires.

Ils avaient en outre décidé de donner suite à la proposition du Conseil d'État de placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées (délivrance d'un agrément par le ministre ayant les Transports dans ses attributions) et demandé aux responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures de leur proposer un libellé allant dans ce sens et à insérer dans le texte du projet de loi sous rubrique.

Le texte proposé, qui est repris en annexe 1 du présent procès-verbal, reçoit l'approbation unanime des membres présents

Les amendements au projet de loi seront envoyés pour avis complémentaire au Conseil d'État.

**3. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant  
1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,**

## **2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

L'examen du projet de loi sous rubrique a été entamé au cours de la réunion du 10 décembre 2014. Au cours de cette réunion, les membres de la Commission du Développement durable avaient d'ores et déjà adopté une série d'amendements parlementaires.

Ils avaient cependant décidé de tenir en suspens le libellé de l'article 4 du projet et demandé aux responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures de leur proposer un libellé alternatif.

Le texte proposé, qui est repris en annexe 2 du présent procès-verbal, reçoit l'approbation unanime des membres présents

Les amendements au projet de loi seront envoyés pour avis complémentaire au Conseil d'État.

### **4. 6530 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**

Monsieur Henri Kox est nommé Rapporteur du projet sous rubrique.

Le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, a pour objet, d'une part, la création d'un cadre légal en matière de gestion du domaine public fluvial et, d'autre part, le renforcement des missions de gestion de la flotte fluviale luxembourgeoise et les pouvoirs de sanction du Service de la navigation. 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 de ce patrimoine commun.

Le texte vise à compléter la loi modifiée du 28 juillet 1973 ayant porté création d'un service de la navigation en précisant ses missions. Ces missions, se limitant actuellement à la gestion et à la surveillance infrastructurelle et l'exercice des fonctions de police sur le condominium germano-luxembourgeois, sont complétées par celle de gestionnaire de la flotte fluviale. Les pouvoirs des agents sont étendus pour permettre une intervention efficace sur un bateau. Parallèlement, le pouvoir de recourir à des sociétés de classification est introduit.

En même temps, la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est 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, et ce dans un objectif d'éviter tout reproche de pavillon de complaisance.

\*

Les membres de la Commission procèdent à l'examen des articles du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 12 juillet 2013.

### **Observations préliminaires**

Le Conseil d'État suggère ce qui suit :

- comme il s'agit d'un texte comportant un grand nombre d'articles, le regroupement des articles devrait se faire en chapitres qui peuvent, le cas échéant, eux-mêmes être repris sous des titres. Les chapitres sont numérotés en chiffres cardinaux arabes et mis en caractères gras, tout comme leur intitulé, précédé d'un trait d'union et suivi d'un point final. Partant, il y a lieu d'écrire : **Chapitre 1<sup>er</sup> – Nature juridique, consistance et principes de gestion du domaine public fluvial.** ;
- il convient de scinder le Titre III initial en deux chapitres intitulés respectivement « Dispositions financières » (articles 12 et 13 nouveaux) et « Dispositions finales » (articles 14 à 19 nouveaux) ;
- les références au premier des articles du dispositif se font en écrivant „Art. 1<sup>er</sup>. “ et non pas „Art. 1. “ ;
- les intitulés des articles ne sont pas précédés d'un tiret ;
- quant à l'emploi des temps, les textes sont en principe rédigés à l'indicatif présent ;
- l'utilisation des adjectifs „ci-avant“ ou „ci-devant“ dans le cadre d'un renvoi, de même que l'emploi des expressions „mentionnées/visées à l'alinéa/au paragraphe précédent/qui précède“ est à omettre. En effet, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact ;
- les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font sans rappeler qu'il s'agit du „présent“ acte, article, paragraphe ou alinéa. Les expressions „en vertu de/prévues par la présente loi“ ou „par le/du présent article/alinéa“ sont à omettre car superfétatoires du moment qu'une disposition fait référence à une autre disposition du même acte normatif ;
- les paragraphes sont référés sans parenthèses ;
- il y a lieu d'écrire „Service de la navigation“ et „Administration de l'enregistrement et des domaines“ à travers tout le texte du projet de loi ;
- suite à l'introduction d'une formule abrégée à l'article 3, paragraphe 2, qui désigne le ministre ayant les Transports dans ses attributions comme ministre compétent pour la mise en œuvre de la loi en projet, il y a lieu d'écrire „ministre“ dans tout le texte du dispositif qui suit.

La commission parlementaire fait siennes l'intégralité de ces propositions.

### **Intitulé**

L'intitulé initial du projet est le suivant :

#### ***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**

Le Conseil d'État propose les modifications suivantes :

- sous le point a), il y a lieu d'écrire „de la loi modifiée du 28 juillet portant création d'un service de la navigation“.
- il convient de préciser quelles dispositions sont abrogées par le projet de loi sous avis. Le point b) prendra donc la teneur suivante :
  - „b) **abrogation**
  - des articles 1<sup>er</sup>, 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;
  - de 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;
  - de l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché; et
  - de 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“.

La commission fait siennes ces propositions. L'intitulé se lira donc comme suit :

**Projet de loi**  
**concernant la gestion du domaine public fluvial et portant**

**a) modification**

- **de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation,**
- **de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et 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**

- **des articles 1<sup>er</sup>, 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;**
- **de 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;**
- **de l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché; et**
- **de 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**

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

L'article 1<sup>er</sup> définit les objectifs du projet de loi et se lit comme suit :

**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.*

Le Conseil d'État propose de supprimer cet article car il ne comporte pas de dispositions à caractère normatif. La Commission fait sienne cette proposition et décide en conséquence de renuméroter les articles subséquents.

## **Article 2 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

L'objectif de l'article sous rubrique est de déterminer et de préciser la consistance du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

### **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 Trêves.*

*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.*

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- d'un point de vue rédactionnel, la subdivision complémentaire devrait se faire au paragraphe 2, en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., 4. et 5.). La Commission fait sienne cette proposition ;
- il est d'avis que les instruments mis en place par les lois portant sur l'organisation du territoire ne devraient pas servir de base pour déterminer le domaine public, comme prévu au paragraphe 4 de l'article. Si les auteurs insistaient à maintenir cette approche, il conviendrait dans l'intérêt d'une meilleure intelligibilité du droit et afin de garantir l'aspect

participatif dans l'élaboration des plans sectoriels de faire figurer les dispositions afférentes directement dans les lois correspondantes, à savoir la loi concernant l'aménagement communal et le développement urbain et la loi concernant l'aménagement du territoire, et ne pas les déférer dans une loi spéciale. La commission parlementaire décide de ne pas suivre cette proposition. Elle décide pourtant d'amender l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 4 afin de supprimer le renvoi aux plans directeurs régionaux, qui n'existent plus depuis la dernière mouture de la loi concernant l'aménagement du territoire, et de supprimer le renvoi aux plans sectoriels, du fait que l'inclusion du domaine public fluvial dans ce dernier n'apporte pas de plus-value alors que les parcelles concernées sont clairement délimitées dans le règlement-grand-ducal afférent ;

- le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de se départir du régime général des servitudes en faisant figurer les servitudes en rapport avec le domaine public fluvial dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes, respectivement dans les plans d'occupation du sol et les plans directeurs sectoriels, alors que ce n'est pas le cas pour d'autres servitudes et que les plans mentionnés ne conviennent pas pour servir à la publicité des servitudes. Il propose donc de supprimer l'alinéa 2 du paragraphe 4. La Commission du Développement durable donne suite cette recommandation étant donné que les servitudes devront être actées dans les titres de propriété concernés et dans le cadastre et non pas dans les plans visés.

Le nouveau libellé de l'article sous rubrique sera donc :

**Art. 1<sup>er</sup>. 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:*

1. *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;*
2. *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;*
3. *les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets ;*
4. *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 ;*
5. *le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de Trêves.*

*La liste des éléments composant le domaine public fluvial ~~peut~~ 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 ~~est 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 du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire par la 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 mentionnés à l'alinéa précédent.

### **Article 3 initial (nouvel article 2)**

Cet article détermine le régime juridique ainsi que le droit des servitudes applicable aux terrains attenants au domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

#### **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.

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- comme le texte ne peut pas porter sur la rive droite de la Moselle, l'adjectif « gauche » peut être omis. La Commission fait sienne cette proposition ;
- la Haute Corporation se demande dans quelle mesure la rive de la partie inférieure de la Sûre, se trouvant affectée par le reflux de la retenue du barrage de Trèves et faisant partie du domaine public fluvial, ne devrait pas être incluse dans le champ d'application de cet article. Concernant cette remarque, la Commission décide de ne pas y donner suite, étant donné le caractère disproportionnel de la servitude par rapport à l'étendue du fleuve et le fait que l'État est propriétaire des parcelles afférentes ;

- aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, il est fait mention de « propriétaires ou locataires de terrains », au paragraphe 3 de « propriétaire ou titulaire d'un droit réel ». Le Conseil d'État propose d'utiliser uniformément l'expression de « titulaire d'un droit réel ». La Commission fait sienne cette proposition ;
- au paragraphe 2, il faut écrire « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». La Commission fait sienne cette proposition ;
- au paragraphe 3, il y a lieu de définir comme délégué du gestionnaire du domaine le Service de la navigation, alors que le ministre est à considérer comme gestionnaire du domaine. La Commission fait sienne cette proposition ;
- comme le titulaire d'un droit réel sur les terrains est responsable de l'entretien des servitudes, il y a lieu de préciser les conditions d'accès du public. Le Conseil d'État propose de limiter les activités autorisées à la circulation et à la pratique de la pêche. La Commission est d'avis que le paragraphe 3 fait déjà droit cette remarque du Conseil d'État de limiter les activités autorisées à la circulation et à la pratique de la pêche ;
- comme l'avis du Service de la navigation ne peut pas lier le ministre, il y a lieu de remplacer « et sur avis conforme » par « après avoir demandé son avis au » à l'endroit du paragraphe 5. La Commission fait sienne cette proposition ;
- le Conseil d'État ne comprend pas ce que les auteurs entendent à l'endroit du paragraphe 7 par « plan reflétant les servitudes ». Il estime que la reprise cadastrale des servitudes devrait suffire pour maintenir un régime cohérent des différentes servitudes. La Commission décide donc de supprimer le paragraphe 7, étant donné que la reprise cadastrale des servitudes suffira pour assurer la publicité de celles-ci.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

## **Art. 2. Servitudes et obligations de tiers**

(1) Les propriétaires ou titulaires de droits réels 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 du Service de la navigation de son délégué, des pêcheurs et des piétons.

Ils doivent ~~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 titulaires de droits réels portant sur des ~~les locataires~~ 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 situées 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) ~~peuvent~~ ~~pourront~~ localement être diminuées par le ministre sur demande dûment motivée du requérant et après avoir demandé son avis au ~~sur avis conforme du~~ Service de la navigation.

(6) Les dispositions des articles 4, 5 et 6 ~~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.~~

#### **Article 4 initial (nouvel article 3)**

Le but des dispositions de cet article est de poser le principe d'usage commun, équilibré et partagé, respectivement l'obligation d'entretien et d'exploitation du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

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

(1) A l'exclusion du domaine occupé par le port de Mertert, 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'État.

(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).

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- au paragraphe 3, l'alinéa 3 ne possède pas de dispositions à caractère normatif et devra dès lors être supprimé. La Commission décide de maintenir cette disposition alors qu'elle encadre le pouvoir d'administration et de gestion du domaine public fluvial du ministre et n'est donc pas superfétatoire ;
- comme il n'y a pas lieu de rappeler la nécessité du respect des engagements internationaux dans une disposition légale, l'alinéa 2 du paragraphe 4 est à omettre. La Commission fait sienne cette proposition ;
- la deuxième phrase du paragraphe 5 prévoit que, pour tout acte d'aliénation ou d'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. Le Conseil d'État s'oppose formellement au maintien de cette disposition. En effet, en vertu de l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc d'organiser le Gouvernement et il n'est dès lors pas permis à une autorité autre que le Grand-Duc d'intervenir dans cette organisation. La Commission du Développement durable décide de donner suite à cette opposition formelle et d'amender le paragraphe 5 en ajoutant les termes « selon la procédure prévue par règlement-grand-ducal » à la fin de la première phrase et en biffant la deuxième phrase.

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

**Art. 3. Des principes de gestion et de l'autorité compétente**

(1) *A l'exclusion du domaine occupé par le Port de Mertert, 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 à l'article ~~5 6 et 6 7 de la présente loi~~, il ~~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 selon la procédure prévue par règlement-grand-ducal. ~~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 23 ci-devant, un droit de préemption est réservé à l'État.

(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.

#### **Article 5 initial (nouvel article 4)**

Cet article détermine les conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

#### **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.

Dans son avis précité du 12 juillet 2013, le Conseil d'État note que le paragraphe 4 dispose qu'il appartient au ministre de décider d'une désaffectation temporaire ou d'une restriction d'exploitation de sections du domaine public fluvial ou de parties d'infrastructure nettement délimitées, tandis que le paragraphe 5 donne au Service de la navigation le pouvoir réglementaire de 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. Ces deux dispositions sont contraires aux articles 36 et 76 de la Constitution qui disposent que „le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois“ et que les membres du Gouvernement peuvent être chargés par le Grand-Duc dans l'exercice du pouvoir lui attribué par les articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution de prendre des mesures d'exécution. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'État demande la suppression des paragraphes 4 et 5 dont les dispositions doivent être reléguées à un règlement grand-ducal. Il propose de donner à l'article sous rubrique la teneur suivante :

#### **Art. 4. Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial**

*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.*

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

*Un règlement grand-ducal détermine les règles d'accès, de circulation et d'utilisation concernant le domaine public fluvial.*

La commission parlementaire décide de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État : les trois premiers paragraphes restent inchangés, les paragraphes 4 et 5 sont supprimés et le nouveau paragraphe 4 (anciennement 6) intègre le texte proposé par le Conseil d'État. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

**Art. 4. – 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.~~

~~(4) Un règlement grand-ducal détermine les règles d'accès, de circulation et d'utilisation concernant le domaine public fluvial.~~

**Article 6 initial (nouvel article 5)**

L'article sous rubrique détermine les interdictions et dispositions particulières de protection du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**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.*

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- afin d'éviter une confusion entre les interdictions énumérées au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous rubrique et les infractions établies à l'article 10, il propose de supprimer le paragraphe 1<sup>er</sup> et de renuméroter et reformuler les paragraphes subséquents en conséquence ;
- au paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, la disposition que la compétence d'enlever des installations ou du matériel incriminé appartient au ministre du ressort et à „son délégué“ se heurte aux dispositions de l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc la faculté d'organiser son Gouvernement. Il n'est dès lors pas permis au législateur d'organiser au sein du pouvoir exécutif les délégations d'un membre du Gouvernement à un fonctionnaire. Le Conseil d'État s'oppose formellement au maintien des mots „ou son délégué“ ;
- à l'alinéa 2 du paragraphe 3 tout comme au paragraphe 5, la référence devra selon la numérotation du Conseil d'État se faire à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup> et non à l'article 10, paragraphe 1<sup>er</sup> ;

- en ce qui concerne le paragraphe 6, il convient de préciser la fixation des frais d'enlèvement dans le texte même et de ne pas se référer à la législation en matière de circulation routière, d'autant plus que la mise en fourrière n'est pas prévue pour les bateaux. Le recouvrement des frais d'enlèvement ne doit pas être mentionné dans ce paragraphe puisqu'il est traité par l'article 27 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État. Finalement, il y a lieu d'indiquer que ce paragraphe concerne les engins flottants ;
- le Conseil d'État renvoie par ailleurs à ses observations formulées à l'endroit de l'article 6, alinéa 5 de son avis du 12 juillet 2013 concernant le projet de règlement grand-ducal relatif à la procédure d'autorisation harmonisée en matière d'occupation et d'utilisation privative et privilégiée du domaine public fluvial et arrêtant des prescriptions types minimales, dont les dispositions devraient être reprises dans l'article sous rubrique.

Les membres de la Commission décident de :

- donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État dont question à l'article 10 initial concernant l'incohérence entre les articles 6 et 10 initiaux en supprimant les interdictions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous rubrique ;
- donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État en supprimant les mots « ou son délégué » dans le texte ;
- suivre la recommandation du Conseil d'État de reprendre les dispositions de l'article 6, alinéa 5, du règlement grand-ducal relatif à la procédure d'autorisation harmonisée en matière d'occupation et d'utilisation privative et privilégiée du domaine public fluvial et arrêtant des prescriptions type minimales, au niveau de cet article, en les intégrant à l'endroit du paragraphe 3 ;
- donner suite aux observations du Conseil d'État à l'endroit du paragraphe 6.

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

**Art. 5. Interdictions et dispositions particulières de protection**

*(1) Sur le domaine public fluvial et ses dépendances, les comportements visés à l'article 8 sont il est interdits*

- 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 comportements visés à l'article 8 interdictions énoncées par le présent article** n'ont pas pu, ou risquent de ne pas pouvoir être respectés 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 ~~peut~~ **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~~ **peut** ~~peut~~ **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.

**En cas d'absence, de non-validité ou de non-respect des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3 et à l'article 6, le propriétaire ou l'exploitant est mis en demeure de prendre toutes mesures nécessaires pour remédier à cette situation. S'il est constaté que l'installation présente un danger manifeste, le ministre peut interdire l'exploitation jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation constatée, soit prescrire des mesures qui permettront d'écarter un danger pour les autres utilisateurs de la voie navigable.**

Sans préjudice des ~~alinéas précédent~~ 1 et 2 et indépendamment de l'action pénale, les agents visés à l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> 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 3 ~~précédent~~.

(5) Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout engin flottant immobilisé par un agent visé à l'article 9 paragraphe 1 doit être enlevé au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

(6) **Les fixation et le recouvrement des frais d'enlèvement des bâtiments ou établissements flottants en matière de circulation routière sont fixés par le ministre de la Justice et comptabilisés au profit de l'État par les soins de l'Administration de l'enregistrement et des domaines selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal.**

**Lorsque l'infraction à l'origine de l'enlèvement donne lieu à une action publique qui aboutit à une décision judiciaire, lesdits frais sont recouverts comme frais de justice. En cas d'acquiescement du prévenu, toute somme dont il s'est éventuellement acquitté lui est restituée.**

**Lorsque les frais d'enlèvement sont payés, et que le montant du ou des avertissements taxés a été réglé, le bâtiment ou l'établissement flottant peut être remis en circulation.**

### **Article 7 initial (nouvel article 6)**

L'article sous rubrique détermine le régime des autorisations et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

#### **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 Mertert, 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.

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- il y a lieu d'indiquer que le régime d'autorisation mis en place par l'article sous rubrique ne concerne pas les autorisations visées à l'article 3, paragraphe 2 ;
- au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'expression „sans préjudice des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements“ doit être précisée ou supprimée. Au point a), il faut préciser qu'il s'agit de l'entretien et du renouvellement d'éléments du domaine public fluvial.

La Commission du Développement durable fait siennes ces différentes remarques. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

#### **Art. 6. 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 des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2 et~~ du domaine occupé par le Port de Mertert, 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 d'éléments 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 autorisées:*

*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.*

### **Article 8 initial**

Cet article a pour objet de créer un cadre pour une plateforme de contact et d'échange d'informations avec les acteurs de la voie navigable. Il se lit comme suit :

#### **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.*

Le Conseil d'État s'interroge sur la nécessité d'une assise légale à conférer à un comité d'accompagnement servant de plate-forme pour l'information et l'échange de vues utiles en relation avec l'exploitation de la voie d'eau et respectivement le maintien ou l'amélioration des conditions de navigation. De telles plates-formes existent dans de nombreux autres domaines sans que le besoin de les formaliser par voie légale se soit fait ressentir. Le Conseil d'État estime donc que cet article est à supprimer. La Commission décide de supprimer cet article.

### **Article 9 initial (nouvel article 7)**

Cet article désigne les agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions, dont la compétence s'étend sur toute la longueur et la largeur du fleuve. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

#### **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'État. 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'État. 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.

Le Conseil d'État insiste que les fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire soient désignés par référence à leurs fonctions et grades dans la hiérarchie interne de leur administration. Comme le texte en projet faisant simplement mention „des agents du Service de la Navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés“ non autrement précisés ne répond pas aux exigences de l'article 97 de la Constitution, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.

En outre, il paraît opportun aux yeux du Conseil d'État d'attirer encore l'attention sur une source de méprise potentielle affectant le texte sous rubrique. En effet, le paragraphe 1<sup>er</sup> se réfère „aux agents de la Police grand-ducale“. Il serait possible d'interpréter cette disposition dans le sens que tous les membres du personnel de la Police grand-ducale, peu importe qu'ils relèvent du cadre policier ou du cadre administratif et technique, soient en fin de compte autorisés à effectuer les missions dont question au paragraphe sous examen, ce qui n'est pas voulu par les auteurs ni souhaitable au regard des considérations qui précèdent. Partant, le Conseil d'État propose de considérer les seuls „fonctionnaires de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle“.

La commission parlementaire introduit un amendement afin de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État. L'article se lira comme suit :

#### **Art. 7. 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 visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle, soit **les agents à partir de la carrière de l'expéditionnaire technique** 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 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'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance pré-mentionnés 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 arrêtées 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'État. 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.

## **Article 10 initial (nouvel article 8)**

Cet article détermine les sanctions en cas de violation aux dispositions de la présente loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

### **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'État 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.

Le Conseil d'État note ce qui suit :

- il constate que le libellé des infractions énumérées à l'article sous rubrique ne se recoupe qu'imparfaitement avec celui des interdictions mentionnées à l'article 6 initial. Or, le principe de la légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution exige une détermination claire et précise du fait punissable ainsi que de la peine par la loi. Par conséquent, le Conseil d'État demande sous peine d'opposition formelle de détailler explicitement à l'endroit de l'article sous rubrique, quelles interdictions prescrites par l'article 6 sont assorties d'une sanction pénale, et d'éviter la confusion entre interdictions et infractions aux libellés parfois identiques ou du moins semblables. La Commission a d'ores et déjà répondu à cette opposition formelle par le biais d'un amendement à l'article 6 initial (nouvel article 5) ;
- il s'interroge sur la justification de la différenciation opérée entre les infractions énumérées au paragraphe 1<sup>er</sup> et celle figurant au paragraphe 2, alors que les sanctions diffèrent uniquement par la fourchette de la durée de la peine d'emprisonnement applicable qui est respectivement de huit jours à deux ans et de huit jours à un an ;
- il constate que l'absence d'une autorisation est moins sévèrement sanctionnée à l'endroit du paragraphe 3 que la sanction du non-respect des conditions d'une telle autorisation à l'endroit du paragraphe 4 ;
- il faut préciser au paragraphe 4 si les autorisations dont question aux articles 3 et 4 sont visées tout comme celles dont question à l'article 7 initial ;
- le paragraphe 5 est superfétatoire et peut être supprimé ;
- en ce qui concerne le paragraphe 6, il y a lieu de noter que le principe de la légalité des incriminations et des peines a pour conséquence que seule la loi formelle peut incriminer, c'est-à-dire ériger des faits ou des comportements en infraction, et établir des peines. L'article 14 de la Constitution s'oppose encore à ce que le législateur habilite le pouvoir réglementaire à fixer les éléments constitutifs d'une infraction. Aussi un règlement ne peut-il valablement ériger des faits ou des comportements à l'encontre de ses prescriptions en infraction que si la loi sur laquelle il se fonde contient des injonctions ou des interdictions suffisamment claires pour ce faire. Un texte de loi prévoyant, sans

autre précision, que les infractions aux dispositions des règlements qui s'y rapportent seront punissables ne répond pas non plus aux prescriptions de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, même s'il fixe les peines destinées à s'appliquer. Aussi le Conseil d'État s'oppose-t-il formellement à la version actuelle de ce paragraphe.

Il est fait droit aux observations du Conseil d'État. Le paragraphe 4 est précisé, les paragraphes 5 et 6 sont supprimés. Un nouveau paragraphe 5 est ajouté suite à l'observation du Conseil d'État afférente à l'article 14 (délit de fuite) qui serait à introduire dans cet article. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

### **Art. 8. 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 coulé 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 :*

- toute personne qui, sans autorisation, aura exécuté des travaux, aménagé des ouvrages ou aura effectué toute autre occupation du domaine public fluvial ;*
- toute personne qui, sans autorisation, aura effectué des constructions, des excavations ou des dépôts de matières dans la zone de servitude ;*
- 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 ;*
- 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 ;*
- le propriétaire ou locataire des terrains qui aura omis d'assurer la surveillance et l'entretien de berges ;*
- le propriétaire ou locataire de terrain qui aura omis d'entretenir les ouvrages et installations situées 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 ;*
- 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 visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3, et à l'article 6 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.~~

~~(5) 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, a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, est 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.~~

~~(6) 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.~~

~~(7) 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'État 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.~~

### **Article 11 initial (nouvel article 9)**

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 24<sup>ter</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

#### **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.

Le Conseil d'État constate que cet article s'inspire de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Contrairement au dispositif de l'article précité, les auteurs ont omis d'inclure dans l'article en projet une disposition qui prévoit qu'un règlement grand-ducal établira un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir, condition indispensable pour que la technique de la perception des avertissements taxés puisse utilement s'appliquer. La commission parlementaire décide de donner suite à l'observation du Conseil d'État d'insérer une disposition concernant l'établissement d'un catalogue de sanctions par règlement grand-ducal. L'article amendé se lira donc comme suit :

#### **Art. 9. Avertissements taxés**

(1) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 9, 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 8 ~~ci-devant~~.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires pré-qualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquiesce 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 du présent article et qui établira un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. 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.*

### **Article 12 initial (nouvel article 10)**

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.

Le Conseil d'État note que l'objectif de la confiscation prévue au paragraphe 2 est de nature punitive. Dans la mesure où la confiscation revêt la nature d'une peine, il y a lieu de rappeler que le principe de la personnalité des peines et la protection du droit de propriété des tiers imposent de limiter la confiscation aux objets dont le condamné est propriétaire. La différence de valeur entre les biens confisqués est d'ailleurs inhérente au bien qui fait l'objet de la confiscation, laquelle porte sur l'instrument du délit, sans que la valeur de cet instrument, qui procède d'un libre choix du propriétaire, soit un élément déterminant. Le texte proposé par les auteurs ne semble pas en tenir compte et devrait dès lors être adapté. La Commission décide de ne pas donner suite à la suggestion du Conseil d'État de limiter dans le paragraphe 2 la confiscation au seul cas où le propriétaire du bateau est aussi l'exploitant, étant donné que la confiscation ne saurait être efficace si elle se limitait au propriétaire du bateau, beaucoup de bateaux étant mis en location par leurs propriétaires. En outre, cette sanction, en raison du principe de territorialité, ne saura trouver application que sur le territoire national réduisant d'ores et déjà son efficacité. Finalement, le libellé étant inspiré de l'article 14, paragraphe 3 du Code de la route qui ne prévoit pas non plus une telle restriction, donne au juge le pouvoir d'appréciation de la proportionnalité de la sanction en question qu'il ne convient pas d'encadrer par la loi. L'article sous rubrique se lit comme suit :

#### ***Art. 10. Saisie et confiscation***

*(1) Les agents de la Police grand-ducale ainsi que les agents mentionnés à l'article 8 ~~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.*

### **Article 13 initial (nouvel article 11)**

Cet article prévoit la mainlevée de la décision de confiscation par ordonnance du juge d'instruction sous certaines conditions. Il s'inspire de la législation applicable en matière de circulation routière et se lit comme suit :

#### ***Art. 11. 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 ~~1<sup>er</sup> 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 ~~est 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 ~~est 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.

#### **Article 14 initial**

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. Elle se lit comme suit :

##### **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.*

Le Conseil d'État propose d'insérer cette disposition à l'endroit de l'article 10 initial (nouvel article 8), dont il deviendrait un nouveau paragraphe à prévoir entre les paragraphes 6 et 7 initiaux. Il est fait droit à cette observation de supprimer cet article et de l'insérer à l'article 8.

#### **Article 15 initial (nouvel article 12)**

Cet article institue 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. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

##### **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'État et des communes.*

Le Conseil d'État propose d'écrire „2.000 euros“ au lieu de „deux mille euros“ au paragraphe 1<sup>er</sup>. En outre, il est d'avis que la dernière phrase du paragraphe 1<sup>er</sup> devrait plutôt figurer comme deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article. La Commission du Développement durable fait siennes ces deux suggestions ; l'article sous rubrique se lira donc comme suit :

#### **Art. 12. 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 2.000 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 2.000 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.*

~~*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.*~~

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

#### **Article 16 initial (nouvel article 13)**

Cet article prévoit des mesures d'aides sous forme de bonifications d'intérêts, participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

#### **Art. 16. – Aides**

*(1) L'État 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.*

Le Conseil d'État suggère ce qui suit :

- au paragraphe 1<sup>er</sup>, le début de la première phrase est à reformuler comme suit : „Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au Service de la navigation, une aide (...). “ ;
- la première phrase du paragraphe 2 est superfétatoire et elle devrait être supprimée ;
- l'énumération des bénéficiaires d'aides à la deuxième phrase est générale à un degré tel qu'elle apparaît également comme superflue. Si les auteurs veulent cependant exclure quiconque du cercle des bénéficiaires potentiels, il y a lieu de le préciser.

Si la commission parlementaire donne suite aux observations du Conseil d'État concernant la reformulation de la phrase introductive et la suppression de la première phrase du paragraphe 2, elle juge utile de maintenir la précision que des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques peuvent être bénéficiaires des aides. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

### **Art. 13. Aides**

*(1) Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au 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.*

### **Article 17 initial (nouvel article 14)**

Cet article prévoit une série de dispositions modificatives. La version initiale de l'article a été modifiée par le biais d'amendements gouvernementaux introduits en date du 17 juin 2013. La version avisée par le Conseil d'État dans son avis du 12 juillet 2013 est donc la suivante :

### **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 du 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 pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un État membre de l'UE 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 l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.“

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.“

13° Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'État rappelle que l'intitulé complet de la loi à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif lors de la première modification de cette loi. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cette loi se limiteront à indiquer qu'il s'agit de la même loi. Partant, l'article prendra la teneur suivante:

#### **„Art. 14. Dispositions modificatives**

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit:

– L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit: (...)

– L'article 2 est modifié comme suit: (...)

(...)

(2) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

(...)

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

(...)

(4) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit:

– Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante:

(...)"

La Commission donne suite à ces observations du Conseil d'État quant à la restructuration de cet article et aux libellés des phrases introductives.

Etant donné que les auteurs de la loi en projet entendent faire référence itérativement au ministre ayant les Transports dans ses attributions, il y a lieu d'employer une formule abrégée. Le Conseil d'État propose partant de remplacer comme suit l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation : „**Art. 1<sup>er</sup>**. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“.“

La Commission fait sienne cette proposition.

#### Paragraphe 1<sup>o</sup> initial :

Le Conseil d'État note que le paragraphe 3 nouveau proposé à l'endroit de l'article 2 de la loi précitée du 28 juillet 1973 permet au service de la navigation de conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé. Il s'interroge sur la nature de ces conventions. S'il s'agit de contrats entrant dans le cadre de la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics, le droit commun s'applique et il n'y a pas lieu de prévoir une disposition spécifique. S'il s'agit de conventions à portée internationale, on est en présence de traités au sens de l'article 37 de la Constitution qui sont une prérogative exclusive du Grand-Duc. Dans la première hypothèse, le Conseil d'État estime qu'il convient de supprimer le paragraphe 3. A défaut d'autres précisions, le Conseil d'État ne pourra pas exclure la deuxième hypothèse et se verra dans l'obligation de s'opposer formellement à la disposition en question. Les responsables gouvernementaux informent les membres de la Commission qu'il ne s'agit pas de conventions à portée internationale mais bien d'accords de droit privé notamment avec des sociétés de classification afin de donner une base légale aux activités de sous-traitance de certaines missions de contrôle technique, tel que c'est par ailleurs explicitement autorisé par la réglementation européenne et notamment l'article 9 du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Le Conseil d'État estime que le paragraphe 4 peut être supprimé, car la sous-traitance à des experts y prévue ne peut concerner que des activités de consultant, ces experts ne pouvant se substituer au Service de la navigation pour accomplir les missions que la loi lui attribue. Or, les modalités réglant le recours à des missions de consultances sont prévues par le droit commun. La Commission décide de maintenir le paragraphe 4, car le recours à la sous-traitance est nécessaire pour permettre une délégation de compétence à un tiers, notamment en matière de gestion de la flotte.

La Commission décide en outre de relibeller comme suit le premier tiret de l'article 17 1°(ancien) : « - *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 le service d'annonce des crues et les aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique;** » et de supprimer le deuxième tiret. Le nouveau texte vise à clarifier les compétences du service de la navigation et le départage des compétences entre le service de la navigation et le ministère. En effet, il est logique que le service qui est chargé de la gestion et de l'exploitation des stations limnimétriques soit aussi celui qui assure l'annonce des crues afin d'assurer une information la plus rapide possible en cas de crues des usagers de celle-ci voire des riverains. En outre, alors que déjà dans le texte d'origine les missions infrastructurelles et policières reviennent au service de la navigation et que la gestion des affaires internationales et économiques revient au fonctionnaire de la carrière supérieure de l'administration gouvernementale, il est logique de charger ce fonctionnaire également des missions en relation avec la gestion de la flotte, alors que notamment pour le pavillon maritime, il y a la désignation, comme autorité compétente, d'un commissaire aux affaires maritimes. En conséquence le tiret afférent a été supprimé dans cet article pour être ajouté au niveau de l'article 3 de la loi du 28 juillet 1973.*

Paragraphe 2° initial :

En ce qui concerne le libellé du nouvel article 3 de la loi du 28 juillet 1973, le Conseil d'État estime que, pour autant que les exigences que devront respecter soit le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau ou d'ateliers de maintenance, soit le personnel navigant ont un effet sur l'exploitation, ces exigences doivent être précisées dans la loi. En effet, la liberté de commerce constitue une matière réservée à la loi, et des dispositions y relatives ne pourront être reléguées aux règlements grand-ducaux mentionnés à l'alinéa 3 du nouvel article 3. Par ailleurs, il y a lieu de préciser ce que les auteurs entendent par „autres règlements obligatoires au Luxembourg“.

La Commission décide d'insérer un nouvel alinéa après le premier alinéa de l'article 17 2° (ancien) libellé comme suit :

**« Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa premier est chargé de la gestion de la flotte navigant sous pavillon luxembourgeois ainsi que 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. A cette fin, des conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2 paragraphes 3 et 4. »**

Cet amendement est le corollaire de l'amendement opéré au paragraphe 1° initial en ce que l'agent chargé des relations internationales et économiques est également chargé des missions en relation avec la gestion de la flotte et du personnel navigant. Il s'agit ici d'une disposition qui se recoupe avec la pratique dans d'autres secteurs (notamment le domaine maritime) ainsi qu'avec la pratique dans d'autres pays alors qu'il s'agit d'une prérogative de puissance publique exercée au niveau ministériel. L'ajout de la dernière phrase permet le recours à des tiers (et notamment aux sociétés de classification tel que c'est le cas notamment aux Pays-Bas, en France et en Suisse) par des conventions de droit privé pour exécuter les missions techniques d'inspection des bateaux. Il ne s'agit en effet pas de la conclusion de conventions internationales ayant suscité la menace d'une opposition formelle du Conseil d'État.

Paragraphe 3° initial :

La Commission introduit un amendement à l'endroit de ce paragraphe afin de modifier le début du paragraphe (1) de l'article 5 de la loi précitée du 28 juillet 1973, qui se lira comme suit :

« (1) **Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa et les agents de surveillance assermentés...** »

Cet amendement est un corollaire des amendements précédents et vise à donner au fonctionnaire de la carrière supérieure chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit de procéder à tous les examens et contrôles jugés nécessaires en matière de sécurité et sûreté nautiques. Ce droit est important pour assurer la haute qualité de la flotte battant pavillon luxembourgeois, ce qui constitue un objectif prioritaire. Il convient de noter que, dans le passé, cette tâche n'a été assumée par aucun service ou administration au Luxembourg.

Paragraphe 4° initial :

Le Conseil d'État est d'avis qu'à l'alinéa 3 de l'article 6 de la loi précitée du 28 juillet 1973, il y a lieu d'écrire comme à l'endroit de l'article 2, paragraphes 3 et 4, „ministre“ au lieu de „ministre ayant les transports dans ses attributions“. La Commission suit cette suggestion et, par ailleurs, décide d'amender le premier alinéa de l'article 6 précité pour lui donner la teneur suivante :

« L'agent chargé de la direction du Service **ainsi que le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa** sont autorisés 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. »

Cet amendement donne au fonctionnaire chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit d'ordonner des mesures d'urgence. Cela découle de l'amendement ci-dessus qui accorde, en matière de sécurité et sûreté nautiques, le pouvoir de contrôle des bateaux battants pavillons luxembourgeois à ce fonctionnaire. Il convient de rappeler que ce pouvoir de contrôle est territorialement limité au Luxembourg (Moselle) et que sans cet amendement les contrôles effectués seraient susceptibles de rester sans effet.

Par ailleurs, la Commission décide d'amender le troisième alinéa de l'article 6 précité et de le libeller comme suit :

« 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 **ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant** 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. »

Cet amendement complète les dispositions existantes en prévoyant aussi la durée limitée de la décision d'urgence pour les cas d'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant. Ainsi, passé le délai de 7 jours, il appartient au ministre de décider sur toute prolongation d'urgence. Les définitions de bâtiment et établissement flottant figurent dans le règlement de police pour la navigation sur la Moselle (RPNM).

Paragraphe 5° initial :

Le Conseil d'État s'interroge sur la teneur de cette disposition modificative. Il note que le projet de loi détermine dans son article 9 initial des agents du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés. Cette désignation non autrement précisée a engendré une opposition formelle. La Commission décide de libeller comme suit le paragraphe sous rubrique :

**« (2) Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence au « préposé du service » s'entend comme référence au « chargé de la direction du service ». »**

En effet, en raison de l'abrogation des dispositions portant institution des agents d'intervention nautique, le remplacement des termes « agent de surveillance » par « agent d'intervention nautique » est devenu superfétatoire.

Paragraphe 6° initial :

La Commission introduit un amendement afin de remplacer les termes « agents d'intervention nautique » par les termes « agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial ». Le paragraphe se lira comme suit :

**« Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit ~~des~~ les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions ».**

Paragraphe 7° initial :

La Commission fait siennes les suggestions du Conseil d'État de se référer à la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau et de citer correctement la loi sous rubrique, à savoir la „loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial“.

Paragraphe 8° initial :

La Commission fait sienne la suggestion du Conseil d'État d'écrire en toutes lettres „Union européenne“.

Paragraphe 9° initial :

La Commission fait sienne la suggestion du Conseil d'État de remplacer l'acronyme „CEE“ par l'expression „Union européenne“.

Paragraphe 10° initial :

Ce paragraphe est amendé et remplacé comme suit :

**Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante :**

**« Art 4quater. Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions.**

**Pour les bateaux immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par un organisme agréé par le ministre ayant les**

**transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.**

**Les modalités de ce contrôle et la taxe d'instruction du dossier sont fixés par règlement grand-ducal. La taxe d'instruction du dossier payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines, ne pourra dépasser 400 euros. Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.**

**Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers avec une capacité maximale d'au moins 175 passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes.**

**Sans préjudice des alinéas 1 à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.**

**Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de l'article ci-après l'Administration de l'enregistrement et des domaines en sera informée par le fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial en vue de sa radiation.»**

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et enlève l'interdiction d'une première immatriculation des bateaux en voie de construction, donnant suite à l'avis afférent de la Chambre de Commerce du 31 janvier 2013 et ceci afin de permettre une première immatriculation au Luxembourg aspirant pleinement à l'objectif d'une flotte moderne.

Il convient de noter que la Convention de Genève du 25 janvier 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, ratifiée par la loi du 26 novembre 1981, prévoit dans son article 5 qu'un bateau en cours de construction sur le territoire d'une Partie contractante ne peut être immatriculé que sur les registres de cette Partie contractante. Ce principe limite *de facto* la première immatriculation à tous les bateaux non construits en Autriche, Biélorussie, Croatie, France, Luxembourg, Monténégro, Pays-Bas, Serbie et en Suisse.

Aussi, faisant de nouveau droit à l'avis de la Chambre du Commerce du 31 janvier 2013, au lieu d'instaurer une limite stricte de 25 ans d'âge pour une première immatriculation et d'une classification obligatoire pour tout bateau dépassant cet âge, considérée comme trop restrictive et peu efficace vu l'objectif d'une flotte sûre et moderne, il a été prévu de soumettre tous les bateaux dont la quille été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement à un contrôle initial avant d'être admis au registre luxembourgeois ou à un contrôle *ad hoc* pour être maintenus dans le registre. Ce contrôle initial ou *ad hoc* doit être effectué par un organisme agréé par le ministre. Les modalités de ces contrôles et les taxes d'instruction sont fixées par règlement grand-ducal.

A noter que selon la réglementation européenne en vigueur (directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil), les contrôles doivent être renouvelés au plus tard tous les 10 ans, respectivement 5 ans, en fonction du type du bateau et de l'état des différents éléments d'équipements.

L'article prévoit ensuite des dispositions spéciales que doivent respecter certains types de bateaux.

Pour les bateaux à passagers ayant une certaine capacité et pour les bateaux transportant des matières dangereuses, une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes est exigée pendant toute la durée de leur maintien sur le registre

fluvial luxembourgeois afin d'apporter les garanties requises pour un pavillon de qualité. Ces normes s'inspirent de normes françaises et allemandes applicables en la matière.

Pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses, l'existence d'une double coque est exigée par anticipation à l'exigence européenne dont l'entrée en vigueur est prévue en 2018 pour toute première immatriculation.

A noter que la flotte luxembourgeoise de 55 bateaux compte actuellement 3 bateaux de passagers, 18 bateaux transportant des marchandises dangereuses et 37 bateaux dont la pose de la quille a eu lieu avant le 1<sup>er</sup> avril 1976.

Concernant la date du 1<sup>er</sup> avril 1976, celle-ci a été retenue puisqu'il y a eu des changements majeurs dans la législation en matière de prescriptions techniques à respecter par les bateaux à partir de cette date.

Paragraphe 11° initial :

Le Conseil d'État estime que le texte proposé est à reformuler, alors que c'est plutôt le propriétaire que le bateau qui risque 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. Il est donné suite à cette observation et le nouveau paragraphe est libellé comme suit :

*Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine pour le propriétaire ou le détenteur 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.*

Paragraphe 12° initial :

Le Conseil d'État s'oppose formellement à ce paragraphe, qui introduit la notion de modalités d'agrément que doit respecter toute personne voulant faire immatriculer un bateau au Luxembourg, avant d'y commencer ses activités. Il s'agit donc d'un régime d'autorisation à établir pouvant concerner des activités commerciales en rapport avec l'immatriculation d'un bateau et partant l'accès à une activité de service et son exercice. En vue de se conformer aux exigences de la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, („directive Services“), ce régime d'autorisation devra être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur. Etant donné que la liberté de commerce est une matière réservée à la loi, il ne peut pas être déterminé par un règlement grand-ducal. Afin de donner suite à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide de supprimer les dispositions afférentes qui seront mieux intégrées au niveau d'une révision de la loi du 21 avril 1993 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable.

Paragraphe 13° initial :

Ce paragraphe, qui a été introduit par un amendement gouvernemental, ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

La Commission décide d'ajouter un nouveau paragraphe à l'article sous rubrique libellé comme suit :

**(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée « Loi portant**

réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation et des droits des passagers » et complétée par un nouvel article 6 libellé comme suit :

« Art. 6. La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des droits des passagers voyageant par voie de navigation intérieure découlant du règlement (CE) n° 1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) no. 2006/2004) et pour recevoir et instruire les plaintes des passagers conformément à l'article 25, paragraphe 3, dudit règlement.

Pour être recevable le passager doit prouver qu'une plainte adressée au transporteur ou à l'exploitant du terminal est restée infructueuse conformément à l'article 24 dudit règlement.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 500 euros à tout transporteur, agent de voyage ou voyageur qui refuse indument l'assistance, le réacheminement ou le remboursement du billet ou l'acceptation d'une réservation. La même sanction s'applique en cas d'absence de remplacement temporaire de l'équipement de mobilité de la personne à mobilité réduite ou de refus d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par les transporteurs et exploitants de terminaux.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 2.000 euros à tout transporteur, exploitant de terminal, voyageur ou agent de voyage qui ne communique pas dans les délais aux passagers les informations sur les annulations et les retards, qui ne met pas dans les formes requises par le règlement précité à la disposition du public les informations concernant les conditions d'accès au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui demande des suppléments ou impose des conditions différentes à ces personnes, qui établit ou maintient à leur égard des conditions d'accès discriminatoires ou, de manière générale, offre des tarifs ou des conditions contractuelles discriminatoires fondée sur la nationalité du client ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets.

La même sanction s'applique aux transporteurs pour le défaut d'indemnisation en cas de retard.

La même sanction s'applique aux transporteurs et exploitants de terminaux en cas d'absence d'informations relatives aux droits des passagers dans les formats et endroits requis par le règlement précité, en l'absence de formations et des consignes prévues par le règlement précité données à leurs personnels et pour le défaut d'indemnisation du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement.

L'amende ne peut être infligée que si le transporteur, son agent, l'exploitant de terminal, le voyageur ou l'agent de voyage concerné ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

Les décisions de la Communauté des Transports sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

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

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

Est puni d'une amende de 10.000 euros le défaut d'observer la décision définitive de la Communauté des Transports.»

L'objectif de cet amendement est de se mettre en conformité avec le règlement du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, alors que le Luxembourg fait l'objet d'une procédure de non-notification dans les délais des mesures de mise en œuvre nationales requises.

En effet, l'article 25 du règlement prévoit qu'une autorité compétente doit être chargée de l'application du règlement recevant les plaintes éventuelles des clients. Ensuite, ce règlement prévoit dans son article 28 que les États membres veillent au respect des règles énoncées et fixent des sanctions en cas d'infractions.

Il convient de noter que seules tombent sous le champ d'application de ce règlement les croisières fluviales (à l'exception des transports sous forme d'excursions ou de visites techniques) dont le port d'embarquement des passagers se situe sur la Moselle.

Il est prévu de désigner la Communauté des Transports comme autorité compétente au vu de son rôle d'autorité compétente également concernant les droits des passagers dans le secteur du transport ferroviaire en vertu d'une loi afférente du 10 septembre 2012 et du rôle identique préconisé pour les droits de passagers dans le transport par autobus et par autocar en exécution du règlement (UE) n°181/2011 (cf. projet de loi n°6695).

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

#### **Art. 14. Dispositions modificatives**

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit :

L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit :

« Art. 1<sup>er</sup>. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre » ».

L'article 2 est modifié comme suit :

« Art. 2. 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 **le service d'annonce des crues et 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 de 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 du chef de ces prestations. »

L'article 3 est modifié comme suit :

«**Art. 3.** Les relations internationales et économiques du Service de la nNavigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

**Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> est chargé de la gestion de la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois ainsi que 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. A cette fin, des conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2 paragraphes 3 et 4.**

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. »

L'article 5 est modifié comme suit:

« **Art .5.** (1) **Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa et les agents désignés** 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 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 prête prêter main-forte ou assistance technique.»

L'article 6 est modifié comme suit :

« **Art. 6.** L'agent chargé de la direction du Service ainsi que le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa 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 de la nautique, 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 ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant 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. »

(2) Dans tous les textes de lois et de règlements, 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 ».

(3) L'article 8, dernier alinéa 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 **les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions** ».

(4) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 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 xx concernant 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. »

(5) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit :

A l'article 4 l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ est remplacée par les termes „à l'Administration de l'enregistrement et des domaines qui sera chargée“.

Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante :

« **Art. 4bis.** Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un État membre de l'UE l'Union européenne 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 l'Administration de l'enregistrement et des domaines. »

Un nouvel article 4ter prend la teneur suivante :

« **Art. 4ter.** 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 l'Union européenne 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 fixées par règlement grand-ducal. »

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante :

« **Art. 4quater.** Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par une société reconnue par le ministre ayant les transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ces contrôles sont fixées par règlement grand-ducal. Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.

Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers avec une capacité maximale d'au moins 175 passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes.

Sans préjudice des alinéas 1 à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de l'article ci-après l'Administration de l'enregistrement et des domaines en sera informée par le fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial en vue de sa radiation.»

L'article 8 est complété par un troisième paragraphe, libellé comme suit :

« Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine **pour le propriétaire ou le détenteur** 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.~~ »

13° Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée « Loi portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation et des droits des passagers » et complétée par un nouvel article 6 libellé comme suit :

« Art. 6. La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des droits des passagers voyageant par voie de navigation intérieure découlant du règlement (CE) n° 1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) no. 2006/2004) et pour recevoir et instruire les plaintes des passagers conformément à l'article 25, paragraphe 3, dudit règlement.

Pour être recevable le passager doit prouver qu'une plainte adressée au transporteur ou à l'exploitant du terminal est restée infructueuse conformément à l'article 24 dudit règlement.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 500 euros à tout transporteur, agent de voyage ou voyageur qui refuse indument l'assistance, le réacheminement ou le remboursement du billet ou l'acceptation d'une réservation. La même sanction s'applique en cas d'absence de remplacement temporaire de l'équipement de mobilité de la personne à mobilité réduite ou de refus d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par les transporteurs et exploitants de terminaux.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 2.000 euros à tout transporteur, exploitant de terminal, voyageur ou agent de voyage qui ne

**communiqué pas dans les délais aux passagers les informations sur les annulations et les retards, qui ne met pas dans les formes requises par le règlement précité à la disposition du public les informations concernant les conditions d'accès au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui demande des suppléments ou impose des conditions différentes à ces personnes, qui établit ou maintient à leur égard des conditions d'accès discriminatoires ou, de manière générale, offre des tarifs ou des conditions contractuelles discriminatoires fondée sur la nationalité du client ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets.**

**La même sanction s'applique aux transporteurs pour le défaut d'indemnisation en cas de retard.**

**La même sanction s'applique aux transporteurs et exploitants de terminaux en cas d'absence d'informations relatives aux droits des passagers dans les formats et endroits requis par le règlement précité, en l'absence de formations et des consignes prévues par le règlement précité données à leurs personnels et pour le défaut d'indemnisation du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement.**

**L'amende ne peut être infligée que si le transporteur, son agent, l'exploitant de terminal, le voyageur ou l'agent de voyage concerné ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.**

**Les décisions de la Communauté des Transports sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.**

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

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

**Est puni d'une amende de 10.000 euros le défaut d'observer la décision définitive de la Communauté des Transports.»**

### **Article 18 initial (nouvel article 15)**

Les dispositions obsolètes, désormais intégrées dans le cadre de la présente loi sont abrogées par le présent article qui, dans sa version initiale, se lit comme suit :

#### **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.*

D'après le Conseil d'État, l'expression „Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi“, dont l'imprécision est source d'insécurité juridique, doit être remplacée par une énumération exhaustive, et ce sous peine d'opposition formelle. Il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'État et l'article amendé se lira comme suit :

### **Art. 15. Dispositions abrogatoires**

Sont abrogés ~~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 au 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; **et**
- la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine publique dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés.

### **Article 19 initial (nouvel article 16)**

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. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

### **Art. 16. 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.*

### **Article 20 initial (nouvel article 17)**

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. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

### **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'État 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'État pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

Le Conseil d'État propose de :

- donner à l'article l'intitulé „Engagement de personnel“.
- à l'alinéa 1<sup>er</sup>, remplacer le terme „Gouvernement“, qui constitue une notion générique, susceptible de significations diverses selon les circonstances, par „Gouvernement en conseil“ ;
- à l'alinéa 2, remplacer les termes „exercice 2012“ par ceux de „exercice 2013“.

La Commission donne suite à ces propositions, sauf à remplacer „exercice 2013“ par ceux de „exercice 2015“. L'article se lira comme suit :

### **Art. 17. Engagement de personnel**

*Le Gouvernement en conseil 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'État 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'État pour l'exercice **2015** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

**Article 21 initial (nouvel article 18)**

L'article sous rubrique prévoit l'utilisation d'un intitulé abrégé et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

**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 ».*

Conformément à la formule usuelle, le Conseil d'État propose d'écrire :

**Art. 18. Intitulé de citation**

*La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi du ... concernant la gestion du domaine public fluvial »*

La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

**Article 22 initial (nouvel article 19)**

Cet article prévoit la date d'entrée en vigueur de la future loi et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

**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.*

Le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'exclure l'article 21 de la date d'entrée en vigueur de la loi. La Commission fait sienne cette remarque. Le nouveau libellé de l'article sous rubrique sera donc :

**Art. 19. 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.*

\*

Ces amendements seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

Luxembourg, le 14 janvier 2015

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché

**ANNEXE 1 : Projet de loi**  
**portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation**  
**de la circulation sur toutes les voies publiques**

**Art. 1er.** L'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant :

**« Art. 1er.** Un règlement grand-ducal détermine les mesures de police auxquelles est soumise la circulation sur les voies publiques et les voies ouvertes au public.

**Ce règlement grand-ducal établit :**

- a) les dispositions concernant l'aménagement des véhicules routiers et leurs chargements;**
- b) les règles concernant le transport de personnes et les conditions à remplir par les conducteurs;**
- c) les prescriptions relatives à l'utilisation des voies publiques et à la signalisation routière. »**

**Art. 2.** L'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

**(1) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :**

**« Paragraphe 2**

**Les permis de conduire militaires sont délivrés, renouvelés et retirés par le chef d'état-major de l'Armée.»**

**(2)** Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

**« Paragraphe 3**

1. Les instructeurs **civils** pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué.

~~Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.~~

2. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de **patron maître**-instructeur **indépendant**, les conditions suivantes doivent être remplies :

- a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal
- b) être titulaire de la carte d'affiliation ~~à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école autorisant à exercer le métier d'instructeur~~
- c) **disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;**
- d) **disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;**

e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant**

- **une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière commerciale, sociale, de travail, de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,**
- **une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière.**

**L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.»**

3. L'agrément des ~~maîtres~~ instructeurs salariés ~~et des compagnons-instructeurs~~ exerçant leur profession auprès d'un ~~patron maître~~-instructeur **indépendant** a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession d'~~e maître~~-instructeur salarié ~~ou de compagnon-instructeur~~, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé **auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école/métier d'instructeur;**

**• disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal ;**

c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant :**

- **une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,**
- **une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière ;**

**L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.**

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies :

- a) être titulaire du permis de conduire «apprenti-instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un ~~patron~~ maître-instructeur **indépendant** agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage ;

- c) justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- d) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant :**

- **une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants,**
- **une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière ;**

**L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.**

Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant**, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

5. En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai au ministre.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé aux conditions du présent paragraphe pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire son renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

6. Sans préjudice des dispositions des points 9 et 10, l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique.

7. L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux **maîtres** instructeurs salariés, **aux compagnons-instructeurs** et aux « apprentis-instructeurs » ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le **patron** maître-instructeur **indépendant** dispose d'un agrément.

8. Le **patron** maître-instructeur **indépendant** est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

~~Il doit notamment veiller à la bonne formation des candidats conducteurs par le ou les instructeurs dont il a la charge, ainsi qu'au respect par ces derniers des dispositions légales et réglementaires en vigueur.~~

~~En cas de constitution de société ou d'association, les membres associés doivent indiquer par écrit au ministre, la personne chargée de la direction effective de l'établissement et sous la responsabilité de laquelle le personnel est placé. La personne ainsi désignée devra obligatoirement remplir les conditions prévues au présent paragraphe pour les patrons-instructeurs.~~

9. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe **ou du paragraphe 3bis** ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.

Les mesures administratives à prendre à l'égard des intéressés exigent au préalable un avis motivé de la commission administrative instituée à cet effet et dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

~~En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de suspension, de restriction de l'emploi ou de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi, de renouvellement ou de restitution de l'agrément, l'agrément est, selon le cas, restitué ou délivré par le ministre.~~

Si la portée de la décision administrative de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de l'agrément excède cinq ans, l'agrément est, selon le cas, restitué ou renouvelé par le ministre, aux conditions du présent paragraphe et à condition pour l'intéressé de réussir à une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures du présent point.

**10.** Les instructeurs **civils** doivent être titulaires du permis de conduire « instructeur » ou « apprenti-instructeur » valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire. Les modalités d'obtention et la validité sont fixées par règlement grand-ducal.

~~11. Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.~~

**11.** Les instructeurs militaires pour l'obtention du permis de conduire sont agréés **par le ministre, sur proposition du ministre ayant la Défense dans ses attributions. Cet agrément a une durée de validité de deux ans, renouvelable aux conditions du présent point sans préjudice des dispositions du point 5.**

**Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:**

- a) **être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;**
- b) **exercer les fonctions de sous-officier de carrière auprès de l'Armée conformément à la loi modifiée du 23 juillet 1952 concernant l'organisation militaire ou de policier de la carrière des inspecteurs conformément à l'article 19 de la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la Police;**

- c) avoir participé avec succès à une formation équivalente aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs ;
- d) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;
- e) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;
- f) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant sur base du bulletin n°2 du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant
  - une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière de stupéfiants, de vol, d'escroquerie, d'abus de confiance, d'atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, d'agression sexuelle ou d'infraction à la législation sur les stupéfiants ;
  - une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière ;

L'intéressé ne doit en outre pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire.

Les agréments délivrés par le chef d'état-major de l'Armée avant le XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi) doivent être échangés sans autre formalité contre un agrément ministériel d'instructeur militaire sur demande de leur titulaire endéans un délai de deux mois à compter du XX.XX.2015 (entrée en vigueur de la présente loi).

12. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement, ceux qui :

- exercent la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;
- mettent, en tant que maître-instructeur indépendant ou instructeur militaire, à disposition du matériel d'instruction non conforme aux dispositions du présent paragraphe;
- emploient du personnel pour enseigner l'art de conduire qui ne sont pas titulaires de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe;
- exercent la profession d'instructeur salarié, d'apprenti-instructeur ou d'instructeur militaire sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe.

En cas d'exercice de la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire d'un agrément ministériel valable, la fermeture de l'établissement est prononcée conformément aux dispositions prévues aux articles 39 à 41 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales. »

Art. 3. A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, un nouveau paragraphe 3bis est inséré après le paragraphe 3 avec le libellé suivant :

« Paragraphe 3bis

Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal. »

Art. 4. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

**ANNEXE 2** : **Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

**Chapitre 1<sup>er</sup> : Des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et moyens de recours**

**Art. 1<sup>er</sup>. (1) La Communauté des transports est désignée comme étant l'organisme chargé de l'application du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1 de ce même règlement.**

**(2) Conformément à l'article 27 de ce même règlement et sans préjudice des demandes d'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle de passagers et de perte ou détérioration de bagages, si un passager visé par le règlement en question souhaite déposer une plainte auprès du transporteur ou du transporteur exécutant, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou aurait dû être exécuté.**

**(3) Il en est de même si un passager visé par ce même règlement souhaite déposer une plainte auprès d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a conclu un contrat de transport respectivement à compter de la date où il est passé à la station de sa montée ou de sa descente.**

**(4) Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur, le transporteur exécutant, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou l'entité gestionnaire de station informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen.**

**La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte.**

**(5) La Communauté des transports agit en instance de recours pour les plaintes qui n'ont pas pu être réglées à la satisfaction du passager par la procédure visée au paragraphe précédent.**

**Le passager est obligé de déposer sa plainte par écrit, sous pli recommandé, auprès de la Communauté des transports, en exposant le litige à l'encontre d'un transporteur, d'un transporteur exécutant, d'un vendeur de billets, d'un agent de voyages, d'un voyageur ou d'une entité gestionnaire de station dans un délai de 3 mois à compter de la réception de la réponse définitive de la part du transporteur.**

**(6) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire de station a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et d'y présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.**

**(7) Après avoir entendu les personnes visées au paragraphe précédent, la Communauté des transports dispose d'un délai de 3 mois maximum à compter de la date de réception de la plainte pour communiquer sa décision au transporteur, au transporteur exécutant, au vendeur de billets, à l'agent de voyages, au voyageur ou à l'entité gestionnaire de station ainsi qu'au passager.**

**(8) La Communauté des transports peut prononcer la sanction administrative de l'amende administrative s'élevant soit à 500 euros soit à 2.000 euros, selon le**

**manguement constaté, ce montant pouvant être doublé en cas de récidive dans un délai d'un an.**

**Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.**

**Art. 2. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 11, 15, 16, 20, 21, 24 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.**

**(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27 du règlement (UE) n°181/2011 précité.**

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

**Art. 3.** Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

## **Chapitre 2 : Des mesures transitoires**

**Art. 4. L'article 16, paragraphe 1er, point b) du règlement (UE) n°181/2011 précité n'entre en application qu'après un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.**

## **Chapitre 3 : Des dispositions modificatives**

**Art. 5.** L'article L.311-5 du Code de la consommation est modifié comme suit :

« (5) La Communauté des transports est l'autorité compétente prévue par le Règlement 2006/2004 pour assurer l'application des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par autobus et autocar dans le cadre de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et pour le transport par voie de navigation intérieure dans le cadre de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation. »

**Art. 6.** L'article L.311-6 du Code la consommation est modifié comme suit :

« (5) La direction de la Communauté des transports désigne les agents habilités parmi les employés de la carrière supérieure de la Communauté des transports. »

**Art. 7.** L'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété comme suit :

« La CdT est également l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n°181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004 conformément à l'article 2 de la loi du XXXXXX déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du

Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

**Elle peut prononcer les sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007.»**