

N° 6008

Session ordinaire 2008-2009

Projet de loi portant 1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement 2. modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, telle que modifiée 3. modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée 4. modification de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement 5. modification de la loi du 19 janvier 2004 sur la protection de la nature et des ressources naturelles

Dépôt (Monsieur Jean-Claude Juncker, Premier Ministre, Ministre d'Etat): 11.03.2009

Transmis en copie pour information

- aux Membres de la Commission des Travaux publics

- aux Membres de la Conférence des Présidents

Luxembourg, le 11 mars 2009

Pour le Secrétaire général de la Chambre des Députés,

la Secrétaire générale adjointe



Projet de loi portant - 1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement - 2. modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, telle que modifiée - 3. modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée - 4. modification de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement - 5. modification de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent -projet de loi réforme la loi du la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Cette réforme est devenue nécessaire alors que depuis le vote de la loi de 2007, l'évolution des instruments d'évaluation et de planification disponibles a aujourd'hui pour effet une multiplication et un alourdissement des procédures qui sont en opposition avec les objectifs d'une simplification administrative.

L'expérience engrangée au niveau de l'application des procédures d'évaluation définies par la loi de 2007 a par ailleurs fait émerger le même type de problèmes.

Rappel du contenu de la directive U.E.

La directive du Conseil du 27 juin 1985 (85/337/CEE) concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement a été modifiée par la directive 97/11/CE.

Les principes de la réglementation communautaire en question sont les suivants :

1. La directive susmentionnée introduit deux listes de projets qui sont susceptibles d'être soumis à l'élaboration préalable d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

La liste 1 comprend les projets qui sont soumis d'office à une évaluation systématique.

La liste 2 comprend les projets qui - n'ayant pas d'incidences notables dans tous les cas - sont soumis à une évaluation, lorsque les Etats membres considèrent qu'ils peuvent avoir des incidences notables sur l'environnement. Afin de déterminer les projets de cette liste à soumettre à une évaluation, les Etats membres peuvent fixer des seuils et critères ou procéder à un examen cas par cas. Pour ce faire, ils tiennent compte des critères de sélection pertinents fixés à l'annexe III de la directive (procédure de "screening").

2. Les projets soumis à une évaluation sont soumis à une procédure d'autorisation et à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences sur l'environnement et la sécurité avant l'octroi d'une autorisation.

3. Le maître de l'ouvrage fournit les informations visées par la directive dans la mesure où les Etats membres considèrent ces informations comme étant appropriées à un stade donné de la procédure d'autorisation. Ceux-ci peuvent exiger du maître de l'ouvrage qu'il rassemble lesdites informations dans des délais raisonnables. Le maître de l'ouvrage est autorisé à solliciter préalablement auprès des autorités compétentes un avis sur le contenu et l'étendue des informations à préciser et à fournir en vue de l'évaluation (procédure de "scoping").

4. Les Etats membres peuvent exiger du maître de l'ouvrage qu'il présente, entre autres, des alternatives aux projets pour lesquels il a l'intention d'introduire une demande.

5. Il est permis aux autorités susceptibles d'être concernées par un projet d'émettre leur avis sur les informations fournies par le maître de l'ouvrage et sur la demande d'autorisation.

6. La demande d'autorisation comprenant les informations visées par la directive est communiquée au public dans un délai raisonnable afin de donner aux personnes intéressées l'opportunité d'exprimer leur avis avant que l'autorisation ne soit délivrée.

7. La directive précise la procédure de coopération interétatique en renforçant les dispositions concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans un contexte transfrontalier. Ladite coopération vise la transmission du dossier de demande comprenant l'évaluation, la possibilité de délivrer un avis et la prise en compte des consultations.

8. Le résultat de ces consultations nationales et transfrontalières sera pris en compte dans le cadre de la procédure d'autorisation.

9. Le public est informé des conditions et modalités ainsi que du contenu des décisions prises. Il en est de même des Etats membres consultés dans le cadre d'une coopération interétatique.

10. Dans des cas exceptionnels, les Etats membres peuvent en tout ou en partie, exempter un projet spécifique des dispositions de la directive.

Les annexes I et II de la directive modifiée 85/337/CEE doivent intégralement être reprises en droit national tout en respectant strictement l'article 2 paragraphe 1 de la directive 85/337/CEE modifiée en vue d'être appliquées conformément à l'article 4 de cette directive.

Historique de la transposition de la directive

La directive 97/11/CE peut en être transposée soit de manière fractionnée - dans ce cas les mesures relatives aux différents projets concernés par la directive seront introduites dans les instruments législatifs ou réglementaires afférents - soit de manière globale, c'est-à-dire par le biais d'une loi spécifique.

Le Luxembourg a opté dès le début pour une transposition fractionnée de la directive.

Le principal argument évoqué pour ce faire consistait à dire que les caractéristiques des différents projets concernés, répertoriés dans les annexes correspondantes de la directive sont trop différentes pour être intégrées dans une procédure d'évaluation unique.

Ceci est vrai notamment si l'on compare l'élaboration d'un projet routier ou ferroviaire de grande envergure qui se fait en plusieurs étapes d'élaboration précises et clairement définies, à celle d'un projet d'établissement industriel individuel classique qui se fait habituellement d'un seul tenant.

Certains des établissements figurant aux annexes I et II de la directive figurent dans la nomenclature annexée au règlement grand-ducal du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés. Indépendamment de l'obligation d'effectuer une étude d'impact, ces établissements doivent être autorisés par les autorités compétentes en vertu de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Il convient de noter par ailleurs que la législation concernant la protection de la nature et des ressources naturelles a déjà donné en 1982 au ministre de l'environnement la prérogative d'exiger la réalisation d'une étude d'impact pour certains projets à réaliser dans la zone verte telle qu'elle est définie par ladite loi. L'article 12 de la loi actuelle du 19 janvier 2004 prévoit que *«Tout projet ou plan susceptible d'affecter une zone protégée prévue par la présente loi fait l'objet d'une évaluation de ses incidences sur l'environnement. Il en est de même des aménagements ou ouvrages à réaliser dans la zone verte.»*

En ce qui concerne les projets de voirie figurant dans son annexe I, la directive (85/337/CEE) a tout d'abord été transposée par le biais des lois du 31 juillet 1995 et du 26 mai 1998 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

En ce qui concerne les projets ferroviaires figurant à l'annexe I de la directive (85/337/CEE), celle-ci a été transposée en droit luxembourgeois par le biais de l'article 7 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire qui prescrit que toute construction de ligne nouvelle et toute modification de tracé d'une ligne existante requérant le déplacement de l'assiette sont subordonnées à l'élaboration préalable d'une étude de l'impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

La directive 85/337/CEE a fait l'objet de modifications importantes en 1997 par la directive 97/11/CE.

La nouvelle directive couvre des projets tels que ceux visés par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, les projets routiers, ferroviaires, aéroportuaires ainsi que les projets d'urbanisme ("projets d'aménagement urbain") et les projets de remembrement rural.

La nouvelle directive précise également que certains projets doivent être obligatoirement soumis à une étude d'évaluation des incidences, tandis que d'autres projets doivent être soumis à une telle évaluation seulement lorsque certaines conditions d'envergure sont remplies.

Le règlement grand-ducal du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, pris au titre de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et notamment de son article 8, précise les conditions et modalités de réalisation d'une évaluation des incidences et détermine le contenu desdites évaluations.

Ce règlement dans lequel il est question "d'établissements" à soumettre à une évaluation, doit être considéré comme étant complémentaire et non comme remplaçant les dispositions spécifiques à prévoir en matière de projets d'infrastructure routière et ferroviaire.

Les éléments saillants de la loi de 2007

Selon la Loi du 13 mars 2007 l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain et une étude qui identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs suivants:

- l'homme, la faune et la flore
- le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage
- les biens matériels et le patrimoine culturel
- l'interaction entre les facteurs visés aux premier, deuxième et troisième tirets.

Cette étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain est composée d'une étude d'impact comparative et d'une étude d'impact détaillée.

L'étude d'impact comparative est une étude relative à l'avant-projet sommaire et qui comporte l'analyse comparée d'une ou de plusieurs variantes effectuée en vue d'évaluer d'une part les éléments devant être exprimés en valeur monétaire et d'autre part ceux qui ne sont pas quantifiables sous cet aspect.

L'étude d'impact détaillée est une étude relative à l'avant-projet détaillé qui se base sur les conclusions de l'étude d'impact comparative et qui a pour objet de définir de manière précise l'objectif, les caractéristiques, les dimensions, la localisation, les délais de réalisation et les coûts de toutes les mesures compensatoires indispensables en vue de réduire l'impact du projet sur les facteurs à analyser dans le cadre de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

On constate ici que la législation luxembourgeoise va plus loin que les exigences de la directive 97/11 et met en œuvre une procédure plus complexe. Ainsi par exemple la loi luxembourgeoise introduit une analyse des variantes qui n'est nullement prévu par la directive.

Ceci s'explique du fait qu'à l'époque, les auteurs du projet de loi étaient d'avis qu'en ce qui concerne le cas spécifique des projets routiers, la présentation des solutions de substitution d'un projet examinées par le maître de l'ouvrage (article 5, point 3, quatrième tiret de la directive) devait être précédée par un analyse comparative des variantes « effectuée en vue d'évaluer d'une part les éléments devant être exprimés en valeur monétaire et d'autre part ceux qui ne sont pas quantifiables sous cet aspect ». Le point 11 de l'article 2 de la loi du 13 mars 2007 consacré aux définitions générales précise encore: « Cette étude sert également à dégager les éléments justificatifs de l'opportunité du projet de construction donné ».

Il est certainement vrai qu'une réflexion fondamentale concernant l'opportunité de réaliser un projet compte tenu de son contexte général ainsi qu'une analyse comparative de ses variantes constituent ensemble avec l'évaluation de ses effets coût - efficacité sont des préliminaires indispensables à la réalisation de tout projet routier ou ferroviaire. Il faut cependant se poser aujourd'hui la question si la transposition en droit national de la directive 97/11/CE constitue effectivement le cadre idéal pour ce faire alors que nous dépassons ici manifestement les questions d'évaluation environnementale.

Depuis 2002 - époque à laquelle les éléments en question ont été introduits dans le projet de loi, bien des progrès ont été accomplis.

D'une part, une procédure d'évaluation environnementale plus globale a été introduite par le biais de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement qui a transposé en droit national la directive 2001/42/CE. Par ailleurs, le plan sectoriel transport, dont le rapport technique a été présenté au mois d'octobre 2008, constitue certainement un instrument qui permet dès à présent de tenir compte de la plupart des autres éléments évoqués ci-dessus.

La nécessité d'une simplification administrative

Quatre lois actuellement en vigueur comportent des prescriptions liées à l'évaluation environnementale de projets routiers et ferroviaires, à savoir:

1. loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain (**la Loi du 19 juillet 2004**);
2. la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles (**la Loi du 19 janvier 2004**);
3. la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (**la Loi du 13 mars 2007**);

et

4. la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (**la Loi du 22 mai 2008**).

Toutes ces lois ont fait l'objet, au cours des années, d'un certain nombre de refontes. Cependant, ce processus continu de travail législatif n'a pas été accompagné par une réflexion commune visant à éliminer des doubles -emplois éventuels.

Un seul et même projet routier ou ferroviaire est donc susceptible de faire l'objet d'évaluation sur les incidences à plusieurs degrés et les trois lois du 13 mars 2007, du 19 juillet 2004 et du 22 mai 2008 exigent à chaque fois l'intégralité des travaux d'évaluation. Ceci est d'ailleurs critiqué comme suit par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 novembre 2007 concernant le projet de loi relatif à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement par la remarque suivante :

« Le Conseil d'Etat est pourtant à se demander si l'intégralité des travaux d'évaluation environnementale effectués dans le cadre de l'évaluation relative à la planification doivent être réalisés une deuxième fois au moment de passer au stade de la mise en œuvre des projets concrets programmés, même si les résultats des études et essais à prévoir lors de cette deuxième étape sont déjà disponibles grâce à l'évaluation effectuée dans le cadre de la planification. Il se sent conforté dans ces interrogations au regard du considérant (9) du préambule de la directive qui retient qu'„en vue d'éviter les évaluations faisant double emploi, les Etats membres devraient tenir compte, le cas échéant, du fait que les évaluations seront effectuées à différents niveaux d'un ensemble hiérarchisé de plans et de programmes ».

C'est cette recommandation que le présent projet de loi propose de suivre en instituant le principe que l'exercice d'évaluation global mentionné plus haut soit dorénavant effectué dans le cadre de la loi de 2008 précitée, la transposition de la directive 97/11/CE étant limité à l'évaluation telle qu'elle est prévue par la directive.

Les principales visées du projet de réforme

Mise à part la suppression de l'étude d'impact comparative dont la motivation est décrit ci-dessus, le principal élément nouveau du projet de loi en marge consiste à remplacer l'évaluation au cas pour cas par l'introduction de critères de référence précis.

L'article 4 la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, tel que modifié par la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 (la **Directive 97/11**) en offre la possibilité alors qu'elle prévoit que :

«1. Sous réserve de l'article 2 paragraphe 3, les projets énumérés à l'annexe I sont soumis à une évaluation, conformément aux articles 5 à 10.

2. Sous réserve de l'article 2 paragraphes 3, les États membres déterminent, pour les projets énumérés à l'annexe II:

a) sur la base d'un examen cas par cas,

Où

b) sur la base des seuils ou critères fixés par l'État membre,

si le projet doit être soumis à une évaluation conformément aux articles 5 à 10.

Les États membres peuvent décider d'appliquer les deux procédures visées aux points a) et b).

Alors que le Luxembourg a choisi la première possibilité, nombre de pays (p.ex. l'Allemagne, l'Autriche) ont choisi de se fixer des critères pour déterminer les projets susceptibles de faire l'objet d'une évaluation.

Les expériences récentes ont révélé que la méthode choisie par le Luxembourg, - qui comporte la saisine d'un groupe interministériel et par suite la décision du Conseil de Gouvernement - a pour conséquence deux inconvénients majeurs, à savoir des délais supplémentaires et une appréciation subjective des projets à soumettre à une telle évaluation. L'instauration de critères permettra de surmonter ces deux difficultés.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE I

Dispositions générales

ad article 1er.-

L'article 1er définit l'objet de la loi.

La directive 97/11/CE ayant donné aux Etats membres le choix entre l'examen cas par cas et la fixation de seuils ou de critères, la loi du 13 mars 2007 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires (la loi du 13 mars 2007) avait préconisé l'examen cas par cas et avait prévu la mise en place d'un comité interministériel pour procéder à cet examen.

Néanmoins les expériences récentes ont révélé que cette méthode comporte deux inconvénients majeurs :

- elle est source de délais supplémentaires dans le processus d'autorisation ; et
- l'appréciation individuelle des membres du comité interministériel est nécessairement subjective et un consensus est parfois difficile à trouver.

Par ailleurs, l'article 6 du règlement grand-ducal portant création du comité interministériel prévoit le même degré de détail pour les éléments à fournir lors de la saisine du comité interministériel que pour l'étude environnementale proprement dite. Or, l'unique mission dudit comité consiste justement à émettre un avis au sujet de la nécessité d'effectuer une telle évaluation.

Pour y remédier le présent projet de loi, à l'instar de notamment les législations allemandes et autrichiennes, introduit des critères de référence précis permettant de déterminer quels projets d'infrastructures de transport sont susceptibles de faire l'objet d'une évaluation.

ad article 2.-

Cet article définit les notions dont il est fait usage dans le projet de loi. Suite à l'introduction de l'examen cas par cas la plupart des définitions contenues dans la loi du 13 mars 2007 sont devenues superflues. Restent cependant les notions suivantes :

(1) *L'étude d'évaluation des incidences* sur l'environnement identifie les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs déterminés par la directive. A noter que ces facteurs ne relèvent pas uniquement du domaine environnemental mais concernent également les biens matériels et le patrimoine culturel.

(2) *La consultation du public* a pour but d'associer le public au processus de la prise de décision définitive.

(3) *L'information du public* vise à porter à la connaissance du public la décision des autorités publiques sur la détermination de la variante, les caractéristiques de cette dernière ainsi que les mesures compensatoires éventuellement nécessaires.

(4) *Le maître de l'ouvrage* est l'autorité qui prévoit de réaliser un projet d'infrastructure et qui, en application des directives, doit demander à cet effet l'autorisation requise.

ad article 3.-

Les critères pour déterminer les projets d'infrastructures de transport susceptibles de faire l'objet d'une évaluation seront déterminés par règlement grand-ducal.

Il en résulte deux conséquences essentielles par rapport à la pratique actuelle :

- Il n'y a dorénavant plus lieu de faire la distinction entre les projets d'infrastructures soumis d'office à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain et ceux soumis le cas échéant à une telle étude (cf. Titre II et Titre III de la loi du 13 mars 2007).
- De ce fait, le comité interministériel prévu par l'article 14 de la loi du 13 mars 2007 et instauré par règlement grand-ducal n'a plus de raison d'être et est abrogé implicitement par le présent projet de loi.

ad article 4.-

L'article 4 définit en détail les informations à fournir dans le cadre des études d'évaluation des incidences sur l'environnement.

Les informations se basent sur les notions contenues dans l'annexe 2 de la directive 97/11/CE. Ces informations sont les mêmes que celles qui avaient déjà été prévues par la loi du 13 mars 2007. Il est simplement précisé que la description du projet à fournir par le maître de l'ouvrage correspond au stade de l'avant-projet sommaire.

Les alinéas (2) et (3) de l'article 3 assurent la mise à disposition par les autres ministères et administrations des informations à fournir au maître de l'ouvrage.

ad article 5.-

La loi du 13 mars 2007 prévoyait l'élaboration de deux notices d'impact ainsi que d'une étude d'impact comparative et allait ainsi au-delà des exigences de la directive 85/337/CBE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement telle que modifiée par la directive 97/11/CE du 3 mars 1997. En effet, la loi du 13 mars 2007 avait pour vocation, ceci en l'absence d'une transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, d'assurer également la prise en considération des aspects liés à une planification plus générale des infrastructures de transport.

Entretemps, la directive 2001/42/CE a été transposée par la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. De ce fait il convient maintenant de simplifier les procédures en prévoyant un partage clair et net entre le volet de la planification plus générale dont l'évaluation sera désormais assurée dans le cadre de la loi du 22 mai 2008 précitée et celui de la planification détaillée qui fera l'objet de l'évaluation prévue par le présent projet de loi.

Le deuxième paragraphe de l'article 5 a ainsi pour objet d'éviter les double-emplois entre le présent projet de loi et la loi du 22 mai 2008.

ad article 6.-

Cet article répond aux exigences de l'article 6 de la Directive qui prévoit que « *les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que les autorités susceptibles d'être concernées par le projet, en raison de leurs responsabilités spécifiques en matière d'environnement, aient la possibilité de donner leur avis sur les informations fournies par le maître de l'ouvrage et sur la demande d'autorisation* ».

Néanmoins, dans un souci d'écourter la procédure d'autorisation, le projet de loi sous examen introduit un délai de trois mois pour la production d'avis par les ministres ayant respectivement dans leurs attributions l'aménagement du territoire, l'environnement ainsi que la gestion de l'eau. A défaut d'avoir reçu les avis endéans ce délai, le maître de l'ouvrage peut décider de ne pas les inclure dans le dossier qu'il dépose à la maison communale de la ou des communes où le projet est localisé.

ad article 7.-

L'article 7 décrit en détail la consultation du public en se basant de près sur les dispositions du règlement grand-ducal du 31 octobre 1995 déterminant le contenu des études d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain et la procédure de consultation publique en application de l'article 14bis de la loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, tel qu'il a été modifié par le règlement grand-ducal du 17 juin 1996.

La consultation du public est précédée d'un affichage et d'une publication du dépôt du projet.

Dès cette publication le public est autorisé à consulter le dossier de l'étude comparative dans les communes concernées. Le bourgmestre ou un commissaire désigné à ces fins recueille les observations écrites et entend en leurs explications les citoyens qui souhaitent s'exprimer sur le projet.

Un procès-verbal est dressé au sujet de cette consultation.

Désormais la commune devra faire parvenir six exemplaires des pièces attestant la publication, du procès-verbal de l'enquête et de l'avis du ou des collèges des bourgmestre et échevins sur le projet et sur les observations formulées par le public au ministre de l'Intérieur. Celui-ci pourra alors en faire parvenir un exemplaire à chacun des ministres ayant respectivement dans leurs attributions l'aménagement du territoire, l'environnement, la gestion de l'eau, les travaux publics et les transports.

Cette procédure comporte des délais précis dont l'inobservation constitue une faute ou négligence grave au sens de l'article 63 de la loi communale du 13 décembre 1988.

ad article 8.-

C'est au Gouvernement en Conseil qu'il appartient en fin de compte d'autoriser le projet et de choisir la variante à réaliser. Afin de mettre le Gouvernement en Conseil en mesure de prendre cette décision, le maître de l'ouvrage doit mettre à sa disposition le dossier ainsi que le résultat de la consultation du public.

La loi du 13 mars 2007 dispose actuellement que, suite à la décision du Gouvernement en Conseil, le ministre ayant dans ses attributions l'environnement définit les mesures compensatoires qui devront à leur tour à nouveau être approuvées par le Gouvernement en Conseil. Le projet de loi sous rubrique prévoit par contre prévoit que le Gouvernement en Conseil détermine directement l'envergure des mesures compensatoires déjà à ce stade, alors que tous les éléments pour ce faire sont à sa disposition. Cette nouvelle approche a pour mérite d'éviter que le Gouvernement en Conseil doive être saisi à deux reprises.

Dès qu'il est en possession de cette autorisation, le maître de l'ouvrage, en l'occurrence le Ministre des Travaux Publics, ou le Ministre des Transports peut réaliser l'avant-projet détaillé.

ad article 9.-

Le ministre ayant l'environnement dans ses compétences doit définir le détail des mesures compensatoires en respectant le cadre défini par la décision du Gouvernement en Conseil.

Lesdites mesures compensatoires qui font partie intégrante du projet, doivent être reprises dans le plan parcellaire sujet à emprise et sont déclarées d'utilité publique. Il est à noter que certains projets routiers sont déjà déclarés d'utilité publique par la loi modifiée du 16 août 1967. Il en est de même de certains projets ferroviaires en application de la loi du 10 mai 1995.

Les mesures de compensation nécessaires concernant l'aéroport sont reprises le cas échéant dans des lois spéciales autorisant les projets d'aménagement aéroportuaires, cette condition étant tributaire du seuil à partir duquel le passage obligé par une loi de financement s'impose.

ad article 10.-

Dans un souci de simplification administrative, les conditions d'aménagement et d'exploitation sont déterminées par règlement ministériel et non plus par règlement grand-ducal comme c'était prévu par la loi du 13 mars 2007. Cette responsabilité incombe bien entendu au ministre ayant dans ses attributions l'environnement naturel et humain.

ad article 11.-

Cet article prescrit la procédure d'affichage de la teneur des décisions, des conditions et des mesures destinées à éviter, réduire et au besoin de compenser les effets négatifs importants.

TITRE II

Dispositions spéciales

ad article 12.-

L'article 12 prévoit de modifier par règlement grand-ducal l'annexe du projet de loi sous examen au cas où l'annexe IV de la directive 97/11/CE est changée.

ad article 13.-

Cet article règle la mise à disposition des informations utiles aux autorités de nos pays voisins au cas où un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur leur environnement. A l'inverse les autorités luxembourgeoises peuvent demander la communication des informations de projets réalisés à proximité de la frontière sur le territoire desdits pays.

ad article 14.-

Cet article a trait aux dispenses en relation avec les autorisations exigées par la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et de ses règlements d'exécution, la loi communale du 13 décembre 1988 telle que modifiée, la loi modifiée du 29 juillet 1930 concernant l'étatisation de la police locale et par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

TITRE III

Dispositions modificatives

ad article 16.-

La loi du 13 mars 2007 avait modifié l'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en vue d'y inscrire un renvoi explicite à ses propres dispositions. Etant donné que le présent projet de loi abroge expressément la loi du 13 mars 2007, il y a lieu de modifier ce renvoi.

Par ailleurs, la loi du 13 mars 2007 avait été mise à profit pour redresser une situation qui concernait la compétence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique en relation avec des projets ferroviaires. Avant l'introduction de cette loi, cette compétence revenait au Ministre des Transports qui appliquait à cet effet la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Afin d'éviter des errements administratifs il avait été proposé de confier cette compétence au Ministre des Travaux Publics, ceci par référence à la pratique actuelle en matière de permission de voirie relevant également des compétences de ce même ministre.

Comme il est proposé d'abroger la loi du 13 mars 2007 par le présent projet de loi et étant donné que la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire n'a pas fait l'objet d'une version coordonnée, le présent projet de loi propose de reprendre ladite disposition modificative.

Le présent article prévoit encore de compléter par le terme « ainsi que les modalités d'évaluation y relatives. » le cinquième paragraphe de l'article 2 de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, ceci compte tenu du fait que les différents plans et programmes en cause sont de nature fort différente ce qui a également des conséquences sur les modalités d'évaluation à prévoir à leur égard.

Le présent article a enfin pour objet une modification ponctuelle de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.

Il paraît en effet opportun de prévoir pour l'instruction administrative des dossiers à caractère individuel le même délai que celui prévu en matière réglementaire.

TITRE IV

Dispositions abrogatoires

ad article 17.-

Etant donné que le présent projet de loi modifie de manière substantielle la loi du 13 mars 2007 et son règlement d'exécution, ceux-ci n'ont plus de raison d'être et doivent par conséquent être expressément abrogés.

TITRE V

Dispositions transitoires

ad article 18.-

Les projets d'infrastructures de transports pour lesquels, en application de l'article 13 de la loi du 13 mars 2007, le Gouvernement en Conseil a décidé qu'ils n'ont pas d'incidences notables sur l'environnement, ne pourront plus faire l'objet d'une étude d'évaluation même dans l'hypothèse où ils correspondent aux critères déterminés par le règlement grand-ducal pris sur base de l'article 3 du présent projet de loi.

Projet de loi portant - 1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement - 2. modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, telle que modifiée - 3. modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée - 4. modification de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement - 5. modification de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.

TITRE I

Dispositions générales

Art. 1er. *Objet*

La présente loi concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain des projets d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires et de leurs installations connexes.

Art. 2. *Définitions générales*

Au sens de la présente loi on entend par:

(1) «étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain»: une étude qui identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs suivants:

- l'homme, la faune et la flore
- le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage
- les biens matériels et le patrimoine culturel
- l'interaction entre les facteurs visés aux premier, deuxième et troisième tirets.

(2) «consultation du public»: la démarche qui consiste à solliciter des prises de position du public quant au projet tel qu'il résulte du dossier prévu par l'article 6;

(3) «information du public»: la démarche qui consiste à porter à la connaissance du public l'ensemble du processus de décision qui a conduit à définir la variante à réaliser ainsi que les caractéristiques et les mesures compensatoires relatives au projet de construction;

(4) «maître de l'ouvrage»: l'auteur d'une demande de construction d'un projet qui est soit le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions ou une autre entité, lorsqu'il s'agit d'un projet routier, soit le ministre ayant les transports dans ses attributions ou une autre entité, lorsqu'il s'agit d'un projet ferroviaire ou aéroportuaire.

Art. 3. *Projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain*

Un règlement grand-ducal détermine les projets devant faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement.

Art. 4. Informations à fournir dans le cadre de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement

- (1) Les informations à fournir par le maître de l'ouvrage sont arrêtées par l'annexe de la présente loi et comportent au moins:
- une description du projet au stade d'avant-projet sommaire comportant des informations relatives au site, à la conception et aux dimensions du projet,
 - une description des mesures envisagées pour éviter et réduire des effets négatifs importants et, si possible y remédier,
 - les données nécessaires pour identifier et évaluer les effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et la sécurité,
 - une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement,
 - un résumé non technique des informations visées aux tirets précédents.
- (2) Les informations en possession d'autres ministères et administrations sont mises à la disposition du maître de l'ouvrage suite à sa demande.
- (3) Dès lors qu'un projet déterminé concerne ou est susceptible de concerner d'autres ministères ou administrations, en raison de leurs responsabilités spécifiques en matière d'environnement, ces derniers peuvent être invités par le maître de l'ouvrage à donner leur avis sur les informations prévues par le présent article.

Art. 5. Contenu de l'étude d'évaluation sur l'environnement naturel et humain

- (1) Le maître de l'ouvrage élabore l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain sur base des informations visées à l'article 4.
- (2) En ce qui concerne les projets routiers et ferroviaires qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale dans le cadre de l'examen d'un plan ou programme conformément aux dispositions de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, l'information à fournir prévue par l'article 4 ne portera que sur les éléments non encore examinés dans ce cadre.

Art. 6. Consultation des autorités compétentes

Le dossier comprenant l'étude d'évaluation sur l'environnement naturel et humain définie à l'article 5 ainsi que l'avant-projet sommaire est soumis pour avis aux ministres ayant respectivement dans leurs attributions l'aménagement du territoire, l'environnement ainsi que la gestion de l'eau. Ils émettent leur avis endéans un délai de trois mois. Les avis émis endéans ce délai sont intégrés dans le dossier, qui fera l'objet de la consultation du public conformément à l'article 7.

Art. 7. Consultation du public

1. Affichage et publication du projet

Le maître de l'ouvrage dépose le dossier à la maison communale de la ou des communes où le projet est prévu. Ledit dossier peut être consulté par le public.

Un avis indiquant le dépôt du projet est affiché pendant trente jours dans la ou les communes d'implantation du projet par les soins du collège des bourgmestre et échevins. L'affichage doit avoir lieu au plus tard dix jours après réception du dossier par la ou les communes concernées. L'affichage doit avoir lieu simultanément à la maison communale et de manière apparente à un emplacement situé sur le tracé ou l'emplacement du projet de construction dans la ou les communes concernées.

L'avis est encore affiché pendant le même délai dans les communes limitrophes situées dans un rayon de 500 mètres à partir du tracé ou de l'emplacement.

En outre, le dépôt du projet est porté à la connaissance du public par voie de publication dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché. Les frais de cette publication sont à charge du maître de l'ouvrage.

Les observations et objections contre le projet doivent être présentées par écrit au collège des bourgmestre et échevins sous peine de forclusion dans le délai de trente jours.

2. Procès-verbal de la consultation publique et avis de la commune

A l'expiration du délai d'affichage de trente jours, le bourgmestre, ou un commissaire spécial qu'il délègue à cet effet, recueille les observations écrites et procède dans la ou les communes concernées par le projet à une enquête publique dans laquelle sont entendus tous les intéressés qui se présentent. Il est dressé un procès-verbal de cette enquête.

Les pièces attestant la publication, le procès-verbal de l'enquête et l'avis du ou des collèges des bourgmestre et échevins portant sur le projet et sur les observations formulées par le public sont retournés par le bourgmestre ou le commissaire spécial, au plus tard un mois après l'expiration du délai d'affichage, en six exemplaires au ministre de l'Intérieur qui communique un exemplaire au ministre ayant dans ses attributions l'aménagement du territoire, au ministre ayant dans ses attributions l'environnement, au ministre ayant dans ses attributions la gestion de l'eau, au ministre ayant dans ses attributions les travaux publics et au ministre ayant dans ses attributions les transports.

La violation des délais de procédure préindiqués constitue une faute ou négligence grave au sens de l'article 63 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988.

Art. 8. Autorisation du projet par le Gouvernement en Conseil

Le dossier est soumise par le maître de l'ouvrage au Gouvernement en Conseil ensemble avec le résultat de la consultation prévue à l'article articles 7.

Le Gouvernement en Conseil prend une décision quant à la variante à réaliser et l'envergure des mesures compensatoires.

Le maître de l'ouvrage élabore sur base de la décision du Gouvernement en Conseil l'avant projet détaillé du projet routier, ferroviaire ou aéroportuaire.

Art. 9. Mesures compensatoires

Après réception de l'avant-projet détaillé, le Ministre ayant dans ses attributions l'environnement précise les mesures compensatoires conformément à la décision du Gouvernement en Conseil par voie de règlement ministériel.

Lorsque des mesures compensatoires concernant l'aéroport sont nécessaires, elles sont reprises le cas échéant dans des lois spéciales autorisant les projets d'aménagement aéroportuaires.

Les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans les projets routiers et ferroviaires sont reprises dans les plans des parcelles sujets à emprise y relatifs.

Les travaux relatifs aux mesures compensatoires sont déclarés d'utilité publique.

Article 10. Conditions d'exploitation

Le Ministre ayant dans ses attributions l'environnement détermine les conditions d'aménagement et d'exploitation visant l'environnement humain et naturel, telles que la protection de l'air, de l'eau, du sol, de la faune et de la flore, la lutte contre les vibrations, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la prévention et la gestion des déchets par voie de règlement ministériel.

Art. 11. Information du public

Suite à l'achèvement de la procédure définie par les articles 4 à 10 de la présente loi, le Ministre ayant respectivement les travaux publics ou les transports dans ses attributions met à la disposition du public moyennant affichage pendant un mois dans la ou les communes concernées les informations suivantes:

- la teneur des décisions prises par les autorités compétentes et les conditions dont celles-ci sont éventuellement assorties,
- les motifs et considérations principaux qui ont fondé la décision, et
- une description, le cas échéant, des principales mesures destinées à éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants.

Les mêmes informations sont à mettre à disposition du public lorsque le projet n'est pas autorisé.

TITRE II Dispositions spéciales

Art. 12. Modification de l'annexe

Un règlement grand-ducal pourra modifier l'annexe en vue de l'adapter à l'évolution législative de l'Union européenne en la matière.

Art. 13. Projets ayant une incidence sur l'environnement d'un Etat voisin

Lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement naturel et humain d'un Etat voisin ou lorsque les autorités de ces Etats le demandent, les données à produire en conformité de la présente loi sont mises à leur disposition.

De même, les données mises à disposition des autorités luxembourgeoises par un Etat voisin relatives à un projet susceptible d'avoir des incidences transfrontières notables sur l'environnement sont mises à disposition du public luxembourgeois.

Art. 14. Dispense d'autorisation

Les projets autorisés sur base de la présente loi sont dispensés des autorisations exigées par la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, la loi communale du 13 décembre 1988, la loi du 29 juillet 1930 concernant l'étatisation de la police locale et par la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

Art. 15. Voies de recours

Contre les décisions administratives publiées en exécution de l'article 11 de la présente loi, un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans un délai de quarante jours à compter de l'affichage prévu aux articles précités. Le recours est également ouvert aux associations d'importance nationale dotées de la personnalité morale et agréées en application de l'article 29 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Les prédites associations sont réputées avoir un intérêt personnel.

TITRE III Dispositions modificatives

Art. 16. Modifications

(1) L'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 7.** Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du [...] portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.»

(2) Le deuxième alinéa de l'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 susmentionnée est remplacé par le texte suivant:

«Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus, les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévus à l'article 10, les mesures préparatoires sont diligentées par le ministre, ayant selon s'il s'agit d'un projet routier, ferroviaire ou aéroportuaire, les Travaux publics ou les Transports dans ses attributions, qui assume les prérogatives dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.»

(3) Le cinquième paragraphe de l'article 2 de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement est remplacé par le texte suivant:

« 5. Un règlement grand-ducal pourra déterminer les plans et programmes visés aux paragraphes 2, 3 et 4 ainsi que les modalités d'évaluation y relatives. »

(4) L'article 70 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles est remplacé par le texte suivant : « Le Ministre prend ses décisions au titre de la présente loi dans les trois mois suivant la réception du dossier complet. En cas de demande incomplète, le requérant en est informé dans un délai raisonnable. »

L'article 70 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles devient l'article 71.

TITRE IV

Dispositions abrogatoires

Art. 17. *Abrogations*

Sont abrogés :

1° la loi du 13 mars 2007 portant - 1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement - 2. modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, telle que modifiée - 3. modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée ;

et

2° le règlement grand-ducal du 24 août 2007 portant création d'un comité interministériel chargé de donner son avis sur la nécessité de soumettre certains projets d'infrastructures de transport à une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel.

TITRE V

Dispositions transitoires

Art. 18. *Dispositions transitoires*

La présente loi ne s'applique pas aux projets qui ont déjà fait l'objet d'une décision du Gouvernement en Conseil en application de l'article 13 de la loi du 13 mars 2007 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires.

TITRE VI

Disposition finale

Art. 19. Dans toute disposition légale ou réglementaire future, la référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en utilisant les termes «loi du [...] concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires. »

ANNEXE

INFORMATIONS VISEES A L'ARTICLE 4

1. *Description du projet, y compris en particulier:*
 - une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement,
 - une description des conséquences directes et indirectes d'un projet routier ou ferroviaire sur la sécurité des usagers et des riverains qui respectivement empruntent les tronçons concernés par le projet ou en sont les voisins immédiats,
 - une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus (pollution de l'eau, de l'air et du sol, bruit, vibration, lumière, chaleur, radiation, etc.) résultant du fonctionnement du projet proposé.
2. Une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître de l'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement.
3. Une description des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet proposé, y compris notamment la population, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, y compris le patrimoine architectural et archéologique, le paysage ainsi que l'interrelation entre les facteurs précités.
4. Une description des effets importants que le projet proposé est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant:
 - du fait de l'existence de l'ensemble du projet,
 - de l'utilisation des ressources naturelles,
 - de l'émission des polluants, de la création de nuisances ou de l'élimination des déchets, et la mention par le maître de l'ouvrage des méthodes de prévisions utilisées pour évaluer les effets sur l'environnement.
5. Une description des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants du projet sur l'environnement.
6. Un résumé non technique des informations transmises sur la base des rubriques mentionnées.
7. Un aperçu des difficultés éventuelles (lacunes techniques ou manques dans les connaissances) rencontrées par le maître de l'ouvrage dans la compilation des informations requises.