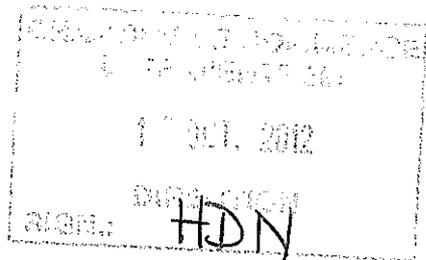




LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Le Ministre

Luxembourg, le 12 OCT. 2012



**Monsieur le Président
de la Chambre du Commerce**

**7, rue Alcide de Gasperi
L-2981 Luxembourg**

TA1/Législation/PL gestion domaine public fluvial/saisine Ch com (MN/vd)

Concerne : **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 le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de soumettre à l'avis de votre chambre le projet de loi sous rubrique ainsi que ses projets de règlements grand-ducaux.

Je joins en annexe le texte des projets, l'exposé des motifs et le commentaire des articles.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir votre avis dans les meilleurs délais.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Claude Wiseler
Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

Département des transports

19-21, boulevard Royal
L-2449 Luxembourg

Tél.: (+352) 247-84400
Fax: (+352) 22 85 68

Adresse postale
L-2938 Luxembourg

e-mail: transports@tr.etat.lu
www.mt.public.lu

Version finale

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.**

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS.....	3
COMMENTAIRE DES ARTICLES	6
TEXTE DE L'AVANT PROJET DE LOI	19
TITRE I - NATURE JURIDIQUE, CONSISTANCE ET PRINCIPES DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL.....	19
ART. 1. - OBJECTIFS.....	19
ART. 2. - STATUT ET CONSISTANCE DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL	19
ART. 3. - SERVITUDES ET OBLIGATIONS DE TIERS	20
ART. 4. - DES PRINCIPES DE GESTION	21
ART. 5. - CONDITIONS D'ACCÈS ET D'UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL.....	22
ART. 6. - INTERDICTIONS ET DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DE PROTECTION	22
ART.7. - RÉGIME DES AUTORISATIONS.....	24
ART.8. - COMITE D'ACCOMPAGNEMENT	25
TITRE II – RÉPRESSION DES INFRACTIONS.....	26
ART. 9. - RECHERCHE ET CONSTATATION DES INFRACTIONS.....	26
ART. 10. - SANCTIONS PÉNALES.....	26
ART. 11. - AVERTISSEMENTS TAXÉS	28
ART. 12. – CONFISCATION ET MISE SOUS SEQUESTRE.....	29
ART. 13. - DEMANDE EN MAINLEVÉE DES SAISIES.....	29
ART. 14. - DÉLIT DE FUITE	30
TITRE III - DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FINALES	31
ART. 15. – TAXES ET REDEVANCES.....	31
ART. 16. - AIDES.....	31
ART. 17. - DISPOSITIONS MODIFICATIVES	31
ART. 18. - DISPOSITIONS ABROGATOIRES	35
ART. 19. - DISPOSITIONS TRANSITOIRES	35
ART. 20. - DISPOSITIONS FINALES.....	35
ART. 21. – RÉFÉRENCE À LA LOI.....	35
ART. 22 - ENTRÉE EN VIGUEUR.....	36



Exposé des motifs

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

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

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

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

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

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

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

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

- article 6: *"Après l'exécution de la voie navigable et dans les conditions financières définies à l'article 19 ci-dessous, chacun des Etats contractants exploitera, entretiendra et renouvellera la partie située sur son territoire, de manière à ce qu'elle réponde à toute époque aux dispositions de l'article 1 ci-dessus"*

- l'article 36, alinéa (1): *"Les Etats maintiendront en bon état la voie navigable de la Moselle pour la partie située à l'intérieur de leurs frontières et prendront toutes les dispositions nécessaires pour que la navigation puisse s'exercer dans les meilleures conditions."*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Commentaire des articles

Ad art. 1. - Objectifs

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

Ad art. 2. - Statut et consistance du domaine public fluvial

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

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

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

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

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

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

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

Les éléments du domaine public fluvial seront inventoriés et la délimitation du domaine public fluvial sera matérialisée sur un plan à annexer au règlement grand-ducal dont question au paragraphe (3) de l'article 2. Au-delà du lit de la Moselle, seront obligatoirement à intégrer dans le domaine public fluvial les ouvrages hydrauliques ainsi que les installations nautiques terrestres destinées à l'accueil, au transbordement, à l'amarrage des bateaux, les installations de signalisation, voire les autres équipements connexes. A remarquer que l'énumération, respectivement la formulation du paragraphe (2) respecte le principe selon lequel les ponts traversant la Moselle n'appartiennent pas au domaine public fluvial, mais à la voirie.

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

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

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

Ad art. 3. - Servitudes et obligations de tiers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ad art. 4. - Des principes de gestion

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

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

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

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

service public ou l'intérêt public le requiert. Dans ce cas l'avis du ministre ayant les transports fluviaux dans ses compétences devra être recueilli.

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

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

Le droit de préemption au profit de l'Etat des terrains situés dans la bande de 7,80m visée à l'article 3 inscrit au paragraphe 6, se justifie afin de permettre à terme l'acquisition des quelque propriétés privées bordant actuellement directement la Moselle et ainsi d'en finir avec une situation incohérente héritée de la période d'aménagement de la Moselle en voie navigable.

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

Ad art. 5. - Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

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

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

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

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

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

Ad art. 6. – Interdictions et dispositions particulières de protection

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ad art. 7. - Régime des autorisations

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

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

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

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

Les dispositions réglementaires en question se résument comme suit:

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

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

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

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

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

- de la sécurité et du bon ordre de la navigation;
- du maintien de la voie navigable dans les conditions requises pour la sécurité et la fluidité de la circulation fluviale;

- de la conservation de l'intégrité matérielle du domaine, respectivement du respect de l'affectation;
- de la protection des ressources, respectivement de la cohérence hydraulique ou de la protection des riverains;
- des obligations imposées à l'Etat Luxembourgeois en vertu de la convention relative à la canalisation de la Moselle.

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

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

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

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

Ad art. 8. - Comité d'accompagnement

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

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

Ad art. 9. - Recherche et constatation des infractions

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

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

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

Suivant l'avis du Parquet Général, les infractions prévues par le présent texte relèvent de la compétence territoriale exclusive du ministère public et partant du tribunal correctionnel, de

l'arrondissement judiciaire de Luxembourg. Dès lors les agents de surveillance prêtent serment au greffe dudit tribunal d'arrondissement.

Ad art. 10. - Sanctions pénales

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

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

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

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

Ad art. 11. - Avertissements taxés

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

Ad art. 12. – Saisie et confiscation

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

Ad art. 13. - Demande en mainlevée des saisies

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

Ad art. 14. - Délit de fuite

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

Ad art. 15. – Taxes et redevances

L'objectif des dispositions de l'article en question est d'instituer une habilitation légale permettant de réclamer un paiement en contrepartie des avantages dont bénéficient certains du

fait de l'occupation ou utilisation privative d'une section de domaine public ou de prestations spécifiques individuelles.

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

Ad art. 16. - Aides

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

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

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

Ad art. 17. - Dispositions modificatives

Point 1°

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

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

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

Point 2°

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

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

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

Points 3° et 4°

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

Point 5°

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

Point 6°

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

Point 7°

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

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

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

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

Point 8°

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

Point 9°

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

Point 10°

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

Point 11°

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure en requérant le bateau qui se voit délivrer un certificat d'immatriculation de battre pavillon

luxembourgeois, en arborant le pavillon de la batellerie tel qu'annexé à la loi du 23 juin 1972 sur les emblèmes nationaux. Il étend la sanction prévue à l'article 232bis du Code pénal au cas de non arborer ledit drapeau.

Point 12°

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

Ad art. 18. - Dispositions abrogatoires

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

Ad art. 19. - Dispositions transitoires

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

Ad Art. 20. Dispositions finales

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

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

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

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

Ad art. 21. - Entrée en vigueur

Pour mémoire.

Texte

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

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du XXX et celle du Conseil d'Etat du XXX
portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons

**Titre I - Nature juridique, consistance
et principes de gestion du domaine public fluvial**

Art. 1. - Objectifs

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

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

- (1) Le domaine public fluvial est inaliénable et imprescriptible sous réserve des droits concédés et des aliénations légalement consommées.
- (2) Le domaine public fluvial se compose des éléments suivants:
 - le cours d'eau de la Moselle, y compris le lit et les berges, les ressources en eau, le sous-sol et l'emprise aérienne utiles au fonctionnement des infrastructures de navigation;
 - les infrastructures de navigation sont notamment les barrages-écluses, les retenues, les lieux de stationnement et de transbordement, les dispositifs d'amarrage ainsi que les ports et quais;
 - les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets ;

- l'assiette des anciens chemins de halage et les terrains riverains acquis sur base des dispositions de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ainsi que ceux affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public.
- le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de 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 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.

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 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) pourront localement être diminuées par le Ministre sur demande dûment motivée du requérant et sur avis conforme du Service de la Navigation.

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

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

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

(1) A l'exclusion du domaine occupé par le Port de 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 6 et 7 de la présente loi, d'autoriser toute occupation et autre utilisation temporaire ou permanente du domaine public fluvial, respectivement de ses dépendances, et d'effectuer tout acte et mesure d'administration de ce domaine.

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

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

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

(5) Le ministre ayant les domaines dans ses attributions procède aux actes d'aliénation ou d'acquisition des immeubles bâtis ou non relevant du domaine public fluvial. Avant de procéder à une telle aliénation ou acquisition, le ministre ayant les transports dans ses compétences doit être entendu en son avis et notifier au ministre ayant les domaines dans ses attributions une décision formelle de classement ou de déclassement de l'immeuble en question

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6. - Interdictions et dispositions particulières de protection

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

a) d'occuper ou d'utiliser sans titre une dépendance du domaine public fluvial dans des conditions excédant le droit d'usage public;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7. - Régime des autorisations

(1) Sans préjudice des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements ainsi que des dispositions des articles 640 et 644 du Code civil, et à l'exclusion du domaine occupé par le Port de 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 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.

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.

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

Titre II – Répression des infractions

Art. 9. - Recherche et constatation des infractions

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents du Service de la Navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés..

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

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont 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'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

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

Art. 10. - Sanctions pénales

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

1. quiconque aura jeté, abandonné, laissé flotter ou fait 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 :

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 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 ;
7. le propriétaire, détenteur ou armateur qui aura omis de procéder à la remise en état ou à l'enlèvement de bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages et d'installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 11. - Avertissements taxés

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

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai

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

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

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

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

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

Art. 12. – Saisie et confiscation

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

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

Art. 13. - Demande en mainlevée des saisies

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

- a) à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;

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

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

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

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

(4) Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du bâtiment, matériel ou autre objet conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police et tarif général des frais. Le produit de la vente sera versé à la caisse des consignations pour être substitué au bâtiment, matériel ou autre objet saisi en ce qui concerne la confiscation, la mise sous séquestre ou la restitution.

Art. 14. - Délit de fuite

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

Titre III - Dispositions financières

Art. 15. - Taxes et redevances

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

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

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

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

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

Art. 16. - Aides

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

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

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

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

Art. 17. - Dispositions modificatives

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

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

- d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants, y compris les aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique;
- de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation, et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue;
- de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial,
- de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

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

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

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou 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 au chef de ces prestations. »

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

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

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

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

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

« Art .5.

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

– à s'informer auprès de tout exploitant ou exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur

toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;

– à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;

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

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

– à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;

– à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

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

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

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

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

« Art. 6.

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

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité 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 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 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 ».

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

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

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

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

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 18. Dispositions abrogatoires

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

- les articles 1, 2 et 5 de l'Arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;
- la loi du 6 frimaire 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;
- la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés.

Art. 19. Dispositions transitoires

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

Art. 20. Dispositions finales

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

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

Art. 21. Référence à la loi

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

Art. 22. - Entrée en vigueur

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

Fiche financière

jointe au

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 Mervent,**
 - **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.**

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

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

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

1) Activités administratives

- Service d'accueil et de guichet.
- Elaboration des procédures administratives et formulaires requises par la réglementation en vigueur.
- Collaboration à l'élaboration du cadre légal nécessaire.
- Contrôle et traitement des demandes en relation avec les certificats communautaires (définitif, provisoire et/ou supplémentaire, mention, modifications, prorogations).
- Délivrance du numéro officiel d'immatriculation.
- Inscription des équivalences et dérogations au certificat et communication à la commission.
- Délivrance des attestations pour les bateaux de chantier.
- Délivrance des carnets de contrôle des huiles usées en vertu de l'article 11.05 du Règlement de police pour la navigation de la Moselle. (Le premier carnet de contrôle des huiles est délivré par l'autorité ayant établi au bateau le certificat de visite).

- Délivrance du livret de bord. (Le premier livre de bord, doit être délivré par l'autorité qui a délivré le certificat de visite du bateau).
- Délivrance du livret de service.
- Exécution des activités en rapport avec les opérations de jaugeage / Délivrance des certificats de jaugeage.
- Préparation des autorisations d'exploitation (permis d'exploitation) pour les bateaux à passagers immatriculés au Luxembourg et circulant au Grand-Duché de Luxembourg.
- Délivrance du certificat d'agrément exigé pour les bateaux transportant des matières dangereuses.
- Délivrance des autorisations spéciales pour transports spéciaux.
- Gestion des registres afférents.

2) Activités de contrôle.

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

3) Collaboration au plan international et suivi réglementaire :

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

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

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

Détail :

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

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.

Exposé des motifs

Le règlement grand-ducal a pour objectif d'arrêter la procédure d'autorisation en matière d'occupation et d'utilisation privative et privilégiée du domaine public fluvial. Il s'inscrit dans le contexte de la simplification administrative tout en visant un haut niveau de sécurité sur la voie navigable.

La procédure en rapport avec les autorisations sur la voie navigable était arrêtée dans le règlement grand-ducal du 6 avril 1990 pour les débarcadères sur la Moselle qui ne sont pas soumis à l'approbation de la Commission de la Moselle, alors qu'elle faisait défaut pour les autres cas d'occupation ou d'utilisation excédant l'usage commun.

Le projet entend mettre en place une procédure unique et harmonisée pour toute occupation et utilisation privative ou privilégiée du domaine public fluvial.

Le projet introduit également des prescriptions types pour certaines installations et ouvrages en s'appuyant d'une part sur les cahiers des charges établis par la Commission de la Moselle, sur les normes existantes et sur les prescriptions éditées par les autorités allemandes en la matière.

Comme le présent règlement reprend l'ensemble des prescriptions publiées dans le règlement grand-ducal du 6 avril 1990 relatif aux débarcadères sur la Moselle qui ne sont pas soumis à l'approbation de la Commission de la Moselle et vu les changements d'interprétation intervenus en rapport avec l'application de l'article 37 de la Convention de la Moselle, il est proposé d'abroger le règlement grand-ducal du 6 avril 1990 ainsi que certaines dispositions du règlement grand-ducal modifié du 29 avril 2002 portant réglementation de la police et de la sécurité sur les cours d'eau et plans d'eau.

Commentaire des articles

Ad. Art. 1

L'article 1 détermine l'objectif.

L'objectif du régime d'autorisation est de vérifier si l'occupation ou l'utilisation envisagée du domaine public fluvial est compatible avec les intérêts de la navigation et si les conditions d'implantation tiennent compte de tous les aspects relatifs à la sécurité et à la fluidité du trafic sur la voie navigable.

Ad. Art. 2

L'article 2 détermine le champ d'application.

Ad. Art. 3 et 4

Les articles 3 et 4 établissent la procédure d'autorisation suivant qu'il s'agit d'une occupation privative ou d'une utilisation privative ou privilégiée du domaine public fluvial.

L'occupation privative du domaine public fluvial est définie comme un usage privatif du domaine public fluvial qui se traduit par une emprise partielle sur le domaine public ou son occupation permanente et donc une modification de son assiette (Mise en place d'un ponton d'accostage, d'une rampe de mise à l'eau et d'un ouvrage de déversement).

L'utilisation privative du domaine public fluvial est définie comme un usage privatif du domaine public fluvial sans emprise dans le sol ou n'y pénétrant pas profondément, ou peu durablement (manifestation sur une parcelle du domaine public réservée à l'usage exclusif du titulaire, droit de stationnement privatif sur une partie d'un quai public).

L'utilisation privilégiée du domaine public fluvial est définie soit comme un usage prioritaire soit comme un usage accru d'une partie du domaine public fluvial (droit de stationnement prioritaire, droit d'éclusage prioritaire, manifestation nautique).

Ces articles déterminent également les pièces devant figurer dans la demande d'autorisation article qui doit se lire ensemble avec la loi sur la gestion du domaine public fluvial qui prévoit une interconnexion administrative avec le dossier soumis à l'Administration de la gestion de l'eau pour le cas où une autorisation est requise également en conformité avec la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau. La demande d'autorisation se fait moyennant un formulaire de demande, qui est tenu à la disposition des intéressées.

Le délai de 60 jours pour une utilisation privative est indispensable pour obtenir l'accord des autorités allemandes et luxembourgeoises et afin de prendre des mesures de sécurisation éventuelles de la circulation tout comme pour assurer la publication (avis à la batellerie).

Dans un souci de simplification administrative, il a été renoncé à la fixation de délais de validité des autorisations, ce qui permet d'éviter les procédures de renouvellement fastidieuses. Par contre et afin d'éviter la prolifération des occupations inutilisées du patrimoine fluvial, il sera possible de retirer l'autorisation pour le cas où l'installation a été abandonnée ou que les droits concédés par l'autorisation ne sont plus exercés.

Ad. Art. 5

L'article 5 concerne les prescriptions types à respecter pour la mise en place des installations et ouvrages sur la Moselle à savoir :

- 1) les postes d'accostage ;
- 2) les franchissements aériens - lignes aériennes ;
- 3) les franchissements souterrains de conduites et de câbles (siphons) ;
- 4) les ouvrages de déversement et de prise d'eau ;
- 5) les ponts et ouvrages similaires.

A préciser que ces prescriptions ont été harmonisées avec les prescriptions édictées jadis par la Commission de la Moselle respectivement avec les recommandations des autorités allemandes.

Le recours à des prescriptions types permet un allègement et une accélération du processus administratif.

Ad. Art. 6

L'article 6 précise les conditions d'exécution et détermine notamment les attributions de l'autorité compétente pour la mise en œuvre du RGD en question.

Ad. Art. 7

L'article 7 fixe les aspects pénaux.

Ad. Art. 8

L'article 8 formalise l'abrogation du règlement grand-ducal du 6 avril 1990.

Comme la modification ne concerne que le cadre légal, respectivement la procédure à respecter au plan national, l'exécution *ad hoc* pourra être assurée de manière efficiente sans nouvelles dépenses par l'autorité chargée de la gestion de notre domaine public fluvial, à savoir le Service de la Navigation.

L'article 8 stipule que les autorisations délivrées avant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal restent valables suivant les conditions qui ont prévalu à leur délivrance ce qui permet de faire bénéficier les titulaires d'un droit d'antériorité et d'éviter ainsi des transformations importantes aux ouvrages existants.

Ad. Art. 9

Les paragraphes 3 et 6 de l'article 19 du règlement grand-ducal modifié du 29 avril 2002 portant réglementation de la police et de la sécurité sur les cours d'eau et plans d'eau sont abrogés. Les articles 6 et 7 de la loi du XXX sur la gestion du domaine public fluvial se substituent aux dispositions prévues dans le règlement grand-ducal précité. Ces paragraphes peuvent dès lors être abrogés.

Au regard du principe du parallélisme des formes l'abrogation explicite de ces dispositions est intégré dans le présent règlement grand-ducal plutôt que dans la prédite loi.

De même qu'à l'article précédent, les autorisations délivrées avant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal restent valables suivant les conditions qui ont prévalu à leur délivrance.

Ad. Art. 10

La formule exécutoire détermine les compétences ministérielles pour l'exécution du présent règlement grand-ducal.

Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi du XXX sur la gestion du domaine public fluvial ;

Vu la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région.

Arrêtons:

Objectif

Art. 1er. Le présent règlement fixe la procédure de l'autorisation d'occupation et d'utilisation privative ou privilégiée du domaine public fluvial prévue à l'article 7, paragraphe 3, de la loi du sur la gestion du domaine public fluvial.

Cette autorisation fixe les exigences minimales auxquelles doivent répondre les installations et ouvrages projetés de manière à assurer la continuité et la sécurité d'exploitation de la voie navigable et la sauvegarde du domaine public fluvial.

Champ d'application

Art. 2. Le présent règlement s'applique à :

- a) la mise en place d'installations et d'ouvrages ou à l'exécution de travaux sur le domaine public fluvial ;
- b) toute utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial.

Procédure d'autorisation

OCCUPATIONS PRIVATIVES

Art. 3. Sans préjudice d'autres autorisations éventuelles, tout ouvrage et installation à placer sur le domaine public fluvial ou l'exécution de travaux est soumis à autorisation du membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, appelé ci-après « le ministre ».

Cette autorisation déterminera les conditions d'implantation, d'aménagement et d'exploitation des ouvrages et installations.

La demande d'autorisation est adressée en trois exemplaires au Service de la Navigation.

La demande d'autorisation doit indiquer :

- a) les noms, prénoms, qualité et domicile du demandeur s'il s'agit d'une personne physique ou, si la demande émane d'une personne morale, la dénomination, l'objet et le siège social de la personne morale ainsi que les noms, prénoms, qualité, domicile et pouvoirs du signataire de la demande et le cas échéant les coordonnées du ou des personnes habilitées à représenter la personne morale auprès de l'administration;
- b) la destination, les caractéristiques de l'installation ou de l'ouvrage et la description de la technique de construction;
- c) le lieu d'implantation souhaité et les conditions de propriété du terrain.

Elle doit être accompagnée :

- a) d'un plan de situation à l'échelle 1/1000, 1/2000 ou 1/500;
- b) des plans de construction de l'installation ou de l'ouvrage projeté à l'échelle adéquate comportant une vue horizontale et des coupes longitudinales et transversales ;
- c) d'un extrait récent du plan cadastral;
- d) un profil en travers du lit de la Moselle à l'endroit de l'emplacement souhaité ;
- e) notes de calcul techniques relatives à la résistance, la flottabilité et la stabilité de l'installation ;
- f) les numéros des parcelles cadastrales concernées par la demande.

L'installation ne peut être mise en service qu'après une visite des lieux et la réception de l'installation ou de l'ouvrage par le Service de la Navigation.

Toute demande d'autorisation fait l'objet d'un accusé de réception. Lorsque le dossier d'une demande d'autorisation n'est pas complet, l'autorité compétente invite, le requérant à compléter le dossier tout en lui notifiant le relevé de l'ensemble des pièces à fournir.

L'autorisation perd sa validité lorsqu'il aura été constaté que l'installation a été abandonnée ou que les droits concédés par la présente ne sont plus exercés.

Toute modification des données du dossier ayant servi à l'instruction de la demande et à l'octroi de l'autorisation doit être notifiée dans un délai de 15 jours au ministre qui décide s'il y a lieu à modification de l'autorisation.

UTILISATIONS PRIVATIVES OU PRIVILEGIEES

Art. 4. Sans préjudice d'autres autorisations éventuelles, toute utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial est soumise à autorisation du ministre.

Cette autorisation déterminera les conditions de sécurité et de police dans l'intérêt du bon ordre de la navigation et de la sauvegarde du domaine public fluvial.

La demande d'autorisation est adressée en trois exemplaires au Service de la Navigation au plus tard 60 jours avant la date prévue de l'utilisation. Les demandes présentées en dehors des délais requis, incomplètes ou pour laquelle la preuve du paiement de la redevance ou taxe due n'a pas été fournie, peuvent être refusées.

La demande d'autorisation doit indiquer :

- a) le nom, la profession, la raison sociale et l'adresse ou le siège du requérant;
- b) le lieu, la parcelle concernée, la surface de l'emprise;
- c) la période et durée d'utilisation;
- d) la description ou le déroulement des activités.

Elle doit être accompagnée d'un plan de situation à l'échelle 1/1000, 1/2000 ou 1/500;

Toute demande d'autorisation fait l'objet d'un accusé de réception. Lorsque le dossier d'une demande d'autorisation n'est pas complet, l'autorité compétente invite, le requérant à compléter le dossier tout en lui notifiant le relevé de l'ensemble des pièces à fournir.

Toute modification des données du dossier ayant servi à l'instruction de la demande et à l'octroi de l'autorisation doit être notifiée dans un délai de 2 jours au Ministre qui décide s'il y a lieu à modification de l'autorisation.

Prescriptions techniques minimales

Art. 5. Les exigences minimales à observer lors de la mise en place de certaines installations et ouvrages sont arrêtées dans les prescriptions type joints en annexe du présent règlement grand-ducal et qui en font partie intégrante.

Autorité compétente

Art. 6. L'autorité compétente nationale aux termes du présent règlement est le Service de la Navigation.

L'autorité compétente est chargée de surveiller les autorisations d'occupations et d'utilisations privatives et la conformité d'utilisation du domaine public fluvial.

L'autorité compétente tient le répertoire des autorisations d'occupation concédées et le registre des visites de conformité effectuées.

L'autorité compétente peut s'assurer à tout moment de la conformité de l'installation avec les conditions et obligations légales, réglementaires et administratives.

Si, lors de ce contrôle, l'autorité compétente constate soit l'absence, soit la non-validité ou le non-respect de l'autorisation, 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, l'autorité compétente 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.

Pénalités

Art. 7. Les infractions aux dispositions des prescriptions du présent règlement sont réprimées conformément à la loi dusur la gestion du domaine public fluvial.

Dispositions abrogatoires et transitoires

Art. 8. Le règlement grand-ducal modifié du 6 avril 1990 relatif aux débarcadères sur la Moselle qui ne sont pas soumis à l'approbation de la Commission de la Moselle est abrogé.

Les autorisations délivrées antérieurement à l'entrée en vigueur du présent règlement sur base du règlement grand-ducal précité du 6 avril 1990 restent valables jusqu'à la date fixée dans l'autorisation et suivant les conditions qui ont prévalu à leur délivrance.

Art. 9. Les alinéas 3 et 6 de l'article 19 du règlement grand-ducal modifié du 29 avril 2002 portant réglementation de la police et de la sécurité sur les cours d'eau et plans d'eau sont abrogés.

Les autorisations délivrées antérieurement à l'entrée en vigueur du présent règlement sur base du règlement grand-ducal précité du 29 avril 2002 restent valables jusqu'à la date fixée dans l'autorisation et suivant les conditions qui ont prévalu à leur délivrance.

Art. 10. Notre Ministre du Développement durable et des infrastructures et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

XXX, le XXX
Henri

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures*
Claude Wiseler

Le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région
Jean-Marie Halsdorf

ANNEXE

Prescriptions minimales types
auxquelles doivent répondre les installations, ouvrages et travaux
soumis à autorisation au titre de la sécurité d'exploitation de la voie
navigable et de la sauvegarde du domaine public fluvial

1) Postes d'accostage.

- Appendice A
- Appendice B

2) Franchissement aériens - Lignes aériennes.

- Appendice C
- Appendice D
- Appendice E

3) Franchissements souterrains de conduites et de câbles (siphons).

- A) Pose de canalisation par fonçage
- B) Pose de canalisation en tranchée à ciel ouvert

4) Ouvrages de déversement et de prise d'eau.

- Appendice F

5) Ponts et ouvrages similaires.

- Appendice G

1) POSTES D'ACCOSTAGE

Les présentes prescriptions s'appliquent à la mise en place des installations destinées à l'accostage des bateaux.

A) Prescriptions générales :

L'aménagement et l'exploitation des postes d'accostage sur la Moselle doivent répondre aux exigences suivantes :

1. Les postes d'accostage doivent être construits selon les règles de l'art. Leur stabilité doit correspondre à l'usage auquel ils sont destinés.
2. Les postes d'accostage doivent être conçus de façon à permettre l'accostage des bateaux en toute sécurité. Ils doivent notamment être équipés de moyens d'amarrage en nombre suffisant.
3. Les structures en acier doivent être protégées contre la corrosion. Il est interdit d'utiliser des peintures nuisibles pour l'environnement.
4. Les postes d'accostage doivent être exploités et entretenus par leurs propriétaires de manière à ce que la sécurité d'exploitation reste garantie et de sorte que les conditions d'exploitation de la voie navigable ne soient pas entravées.
5. L'écartement minimum entre la face extérieure du poste d'accostage et la limite du chenal navigable doit être 15,00 m. Pour les postes d'accostage de petites dimensions on pourra autoriser exceptionnellement un écartement minimum de 12,00 m.
6. Sauf autorisation spéciale du Ministre, les installations flottantes, y compris leurs accessoires mobiles, devront être sorties hors du cours d'eau et de la zone inondable au minimum pendant la période comprise entre le 1er novembre et le 31 mars (hiver et période de crues). Cette prescription est également applicable en cas de menace de crue en dehors de cette période ou sur mise en demeure de l'autorité compétente. L'autorité compétente nationale pourra exiger qu'une demande d'autorisation d'un poste d'accostage comporte l'indication d'un emplacement de dépôt pendant l'hiver.
7. Ne sont autorisés à accoster aux postes d'accostage que les seuls bateaux pour lesquels l'installation est conçue.
8. Les postes d'accostage doivent porter une inscription lisible à partir de la rive et de la voie navigable sur laquelle figure le numéro d'autorisation. Ce numéro doit avoir au moins 10 cm de hauteur et être apposée en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair. En outre le numéro d'autorisation doit être répété en caractères indélébiles sur la passerelle et les éléments porteurs.

9. Il y a lieu de prendre les mesures nécessaires pour interdire l'utilisation du poste d'accostage par des personnes non autorisées.

B) Prescriptions spécifiques pour les pontons d'accostage pour bateaux de navigation intérieure :

Les pontons pour bateaux de navigation intérieure doivent d'une manière générale répondre aux exigences imposées par la norme EN 14504 relative aux embarcadères flottants pour bateaux de navigation intérieure.

C) Prescriptions spécifiques pour les postes d'accostage de petites dimensions :

Par postes d'accostage de petites dimensions on entend des installations flottantes :

- destinées à l'accostage et au stationnement de menues embarcations;
- destinées à l'embarquement et au débarquement de personnes;
- destinées à la mise à l'eau et hors de l'eau de petits bateaux de sport.

Les postes d'accostage de petites dimensions doivent répondre aux prescriptions suivantes:

1. Les postes d'accostage ne peuvent être installés que sur les secteurs prévus à cet effet et indiqués en vert sur la carte jointe en tant qu'appendice A;
2. L'espacement des postes d'accostage entre eux devra être choisi de manière à ce que les embarcations qui les utilisent ne puissent constituer une gêne mutuelle ou une gêne pour la navigation ou pour la sécurité du trafic. A cet effet, il y a lieu de chercher à disposer les postes d'accostage par groupes.

C.1. Postes d'accostage flottants (pontons d'accostage)

1. Flotteurs :

- a. Les flotteurs doivent être constitués d'éléments complètement fermés.
- b. L'épaisseur des parois des flotteurs en métal doit être d'au moins 2 mm.
- c. Les flotteurs cylindriques doivent avoir un diamètre minimum de 60 cm.
L'utilisation de fûts à essence ou à huile n'est pas autorisée.
- d. Le remplissage en mousse expansée est fortement recommandé.

2. Passerelles :

La passerelle doit être en mesure de suivre toutes les variations du plan d'eau.

A cet effet la passerelle doit comporter une fixation articulée aux deux extrémités. Lorsque les flotteurs comportent un guidage vertical (p. ex. sur un duc d'Albe), la passerelle doit pouvoir coulisser soit sur la rive, soit sur la plateforme.

3. Equipements :

- a) Les pontons d'accostage doivent être équipés de systèmes d'ancrage appropriés, soit des petits bollards, soit des taquets ou des anneaux.
- b) Le dispositif d'amarrage sur le ponton d'accostage doit être assez solide pour maintenir le bateau fermement amarré pendant le stationnement quels que soient les niveaux d'eau et les conditions de courant et de vent.
- c) L'utilisation de pneus comme défenses mobiles des pontons d'accostage n'est pas autorisée.

4. Ancrage :

- a) Les pontons d'accostage doivent être solidement ancrés compte tenu de leurs charges et des sollicitations auxquelles ils sont soumis pour résister au batillage provoqué par la navigation de passage.
- b) Lorsqu'on utilisera des câbles d'acier ou des chaînes, ceux-ci devront être fixés sur la berge, vers l'amont et l'aval, si possible sous un angle de 45°. Le diamètre minimal du dispositif de fixation doit être de 10 mm. Une galvanisation est recommandée. Les dispositifs de fixation vers l'amont et celui vers l'aval doivent être de dimensions égales.
- c) Dans le dimensionnement des fondations d'ancrage on tiendra également compte d'une possible poussée d'Archimède agissant sur les massifs de fondation susceptibles d'être immergés. La fondation et le dispositif de fixation vers l'amont et vers l'aval doivent être de même nature.

5. Sollicitations :

Pour le dimensionnement des pontons d'accostage et de leur fixation, il est recommandé de prendre en compte les sollicitations définies ci-après:

a) Charge verticale

Elle se compose:

- de la charge constante (poids des éléments de construction et charges invariables) et
- d'une surcharge de :
 - de 2,5 kN/m² (250 kg/m²) de surface utile pour les pontons d'accostage utilisés au sein des associations et ports ;

- de 1,5 kN/m² (150 kg/m²) de surface utile pour les pontons d'accostage privés non destinés à un usage commercial ni à un usage au sein d'associations.

b) Force horizontale (Fh)

Elle se compose:

- du choc de bateau (Ch) ;
- 1/10ème du poids total du bateau le plus lourd utilisant le débarcadère comme charge unique à l'endroit le plus défavorable avec un minimum de 0,5 kN (50 kg) ;
- de la force due au courant (C) : 3,5 kN/m² (350 kg/m²) agissant sur les sections immergées du ponton et du plus grand bateau utilisant l'installation, la charge verticale n'étant pas prise en considération ;
- de la force due au vent (V) : 0,5 kN/m² (50 kg/m²) agissant sur les sections hors eau du débarcadère et du plus grand bateau, la charge verticale n'étant pas prise en considération.

Compte tenu d'un coefficient de sécurité de 1,5, la force horizontale, somme des trois forces définies ci-dessus, est exprimée par la formule suivante : $F_h = 1,5 \times (Ch + C + V)$

c) Dispositions complémentaires :

En cas de charge maximale, il y a lieu de respecter un franc-bord d'au moins 30 cm.

Les flotteurs ne doivent s'enfoncer dans l'eau qu'à 2/3 de leur hauteur. La ligne de franc-bord doit être marquée sur les flotteurs.

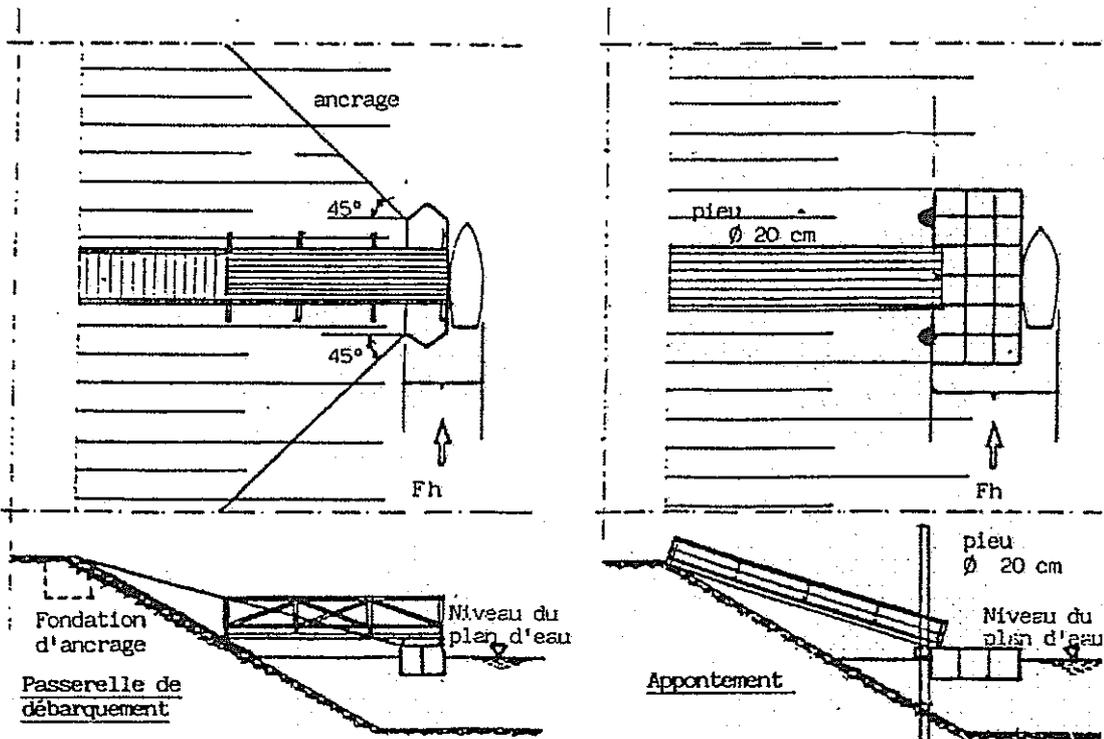
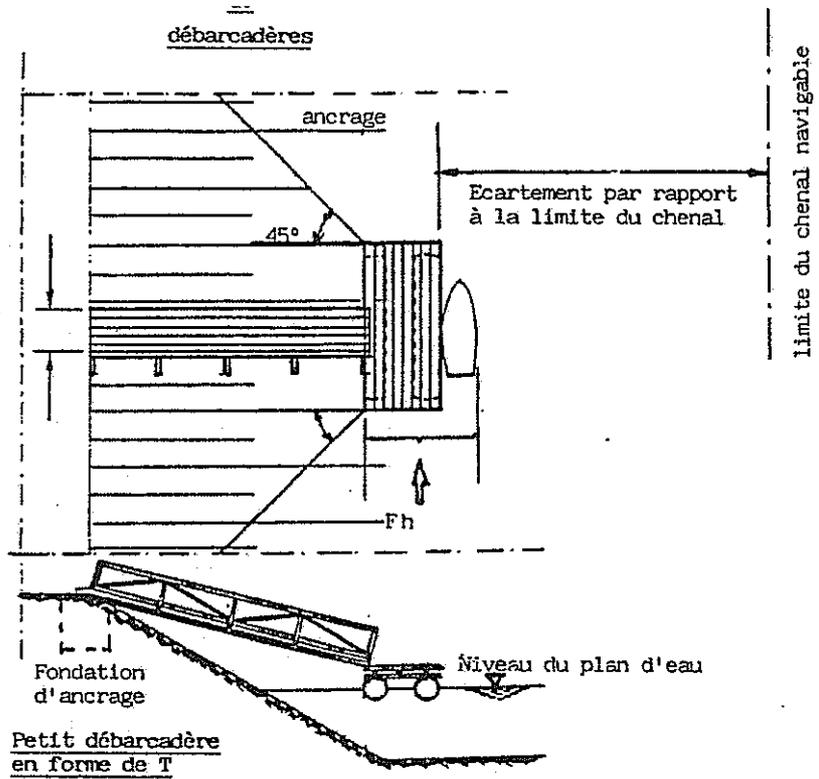
Des exemples de pontons d'accostage se trouvent esquissés à l'appendice B

C.2. Postes d'accostage fixes

Les prescriptions mentionnées sous les points 3, 4a, 4c, 5a et 5b du chapitre C.1. sont applicables par analogie aux postes d'accostage fixes.

Appendice B

Exemples de pontons d'accostage



2) Franchissement aériens - Lignes aériennes

Les présentes prescriptions s'appliquent aux franchissements aériens par des lignes aériennes et des téléphériques.

1. Gabarit

a) Hauteurs minimales (figure 1 de l'appendice C).

Câbles	Hauteurs minimales au-dessus des PHEN *)
Câbles non conducteurs	15,50 m
Câbles jusqu'à environ 110 kV	17,00 m
Câbles au-dessus de 110 kV à environ 220 kV	18,00 m
Câbles au-dessus de 220 kV à environ 380 kV	19,00 m

b) Gabarit entre la crête de la berge et le mât-support de la ligne.

Entre la crête de la berge et le mât-support de la ligne il y a lieu de laisser un espace libre minimum d'une largeur de 7,00 m et d'une hauteur de 4,50 m.

2. Reproduction de lignes aériennes sur l'écran-radar.

- Lors de l'établissement du projet d'un tracé de ligne aérienne, l'angle de franchissement devrait être choisi de telle sorte qu'une signalisation par réflecteurs-radar ne soit pas nécessaire.
- En règle générale, ceci est le cas lorsque la distance critique est < 150 m (voir fig. 2 de l'appendice D).
- Dans chaque cas particulier, les mesures à prendre devront être arrêtées par des experts ou par les services techniques des administrations concernées.

3. Protection contre les chocs de bateaux.

Les ouvrages annexes aux lignes aériennes qui risquent d'être atteints par des bateaux devront être protégés contre les chocs.

4. Téléphériques

Les téléphériques sont considérés comme des câbles non conducteurs. Leur hauteur minimale se rapporte à l'arête inférieure de la cabine.

Les recommandations qui précèdent leur sont intégralement applicables.

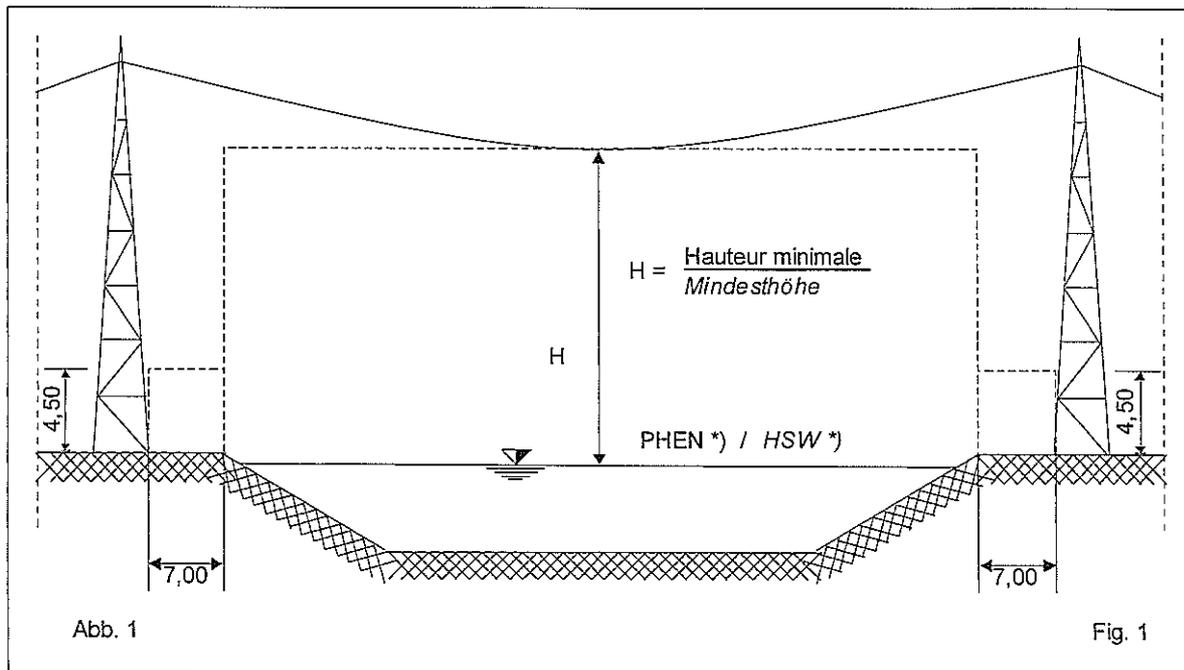
*) Etant donné que le niveau de retenue à l'amont immédiat des barrages est variable en fonction du débit (Q), la hauteur libre sous les lignes aériennes se réfère aux niveaux hydrodynamiques de retenue représentés dans le croquis de l'appendice D, pour les débits suivants :

- $Q \leq 200$ m³/s,
- $Q = \text{HBQ}$ (débit maximum d'exploitation des centrales) et
- $Q = \text{HSQ}$ (débit maximum navigable, c.à.d. correspondant aux PHEN)

[Texte]

Appendice C

Figure 1
Hauteur minimale



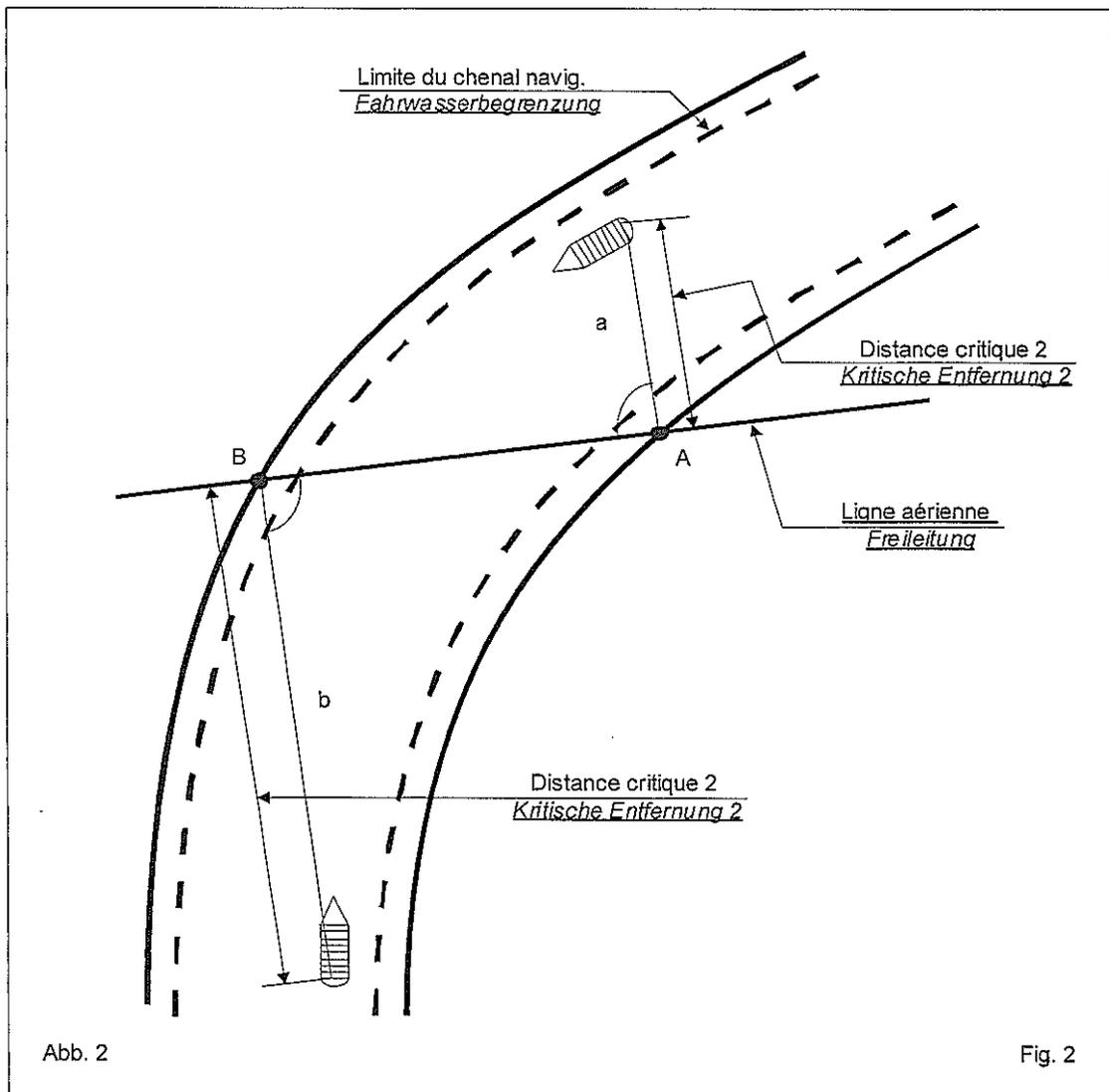
*) Etant donné que le niveau de retenue à l'amont immédiat des barrages est variable en fonction du débit (Q), la hauteur libre sous les lignes aériennes se réfère aux niveaux hydrodynamiques de retenue représentés dans le croquis de l'appendice D, pour les débits suivants :

- $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$,
- $Q = \text{HBQ}$ (débit maximum d'exploitation des centrales) et
- $Q = \text{HSQ}$ (débit maximum navigable, c.à.d. correspondant aux PHEN)

[Texte]

Appendice D

Figure 2
Distance critique



*) Etant donné que le niveau de retenue à l'amont immédiat des barrages est variable en fonction du débit (Q), la hauteur libre sous les lignes aériennes se réfère aux niveaux hydrodynamiques de retenue représentés dans le croquis de l'appendice D, pour les débits suivants :

- $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$,
- $Q = \text{HBQ}$ (débit maximum d'exploitation des centrales) et
- $Q = \text{HSQ}$ (débit maximum navigable, c.à.d. correspondant aux PHEN)

[Texte]

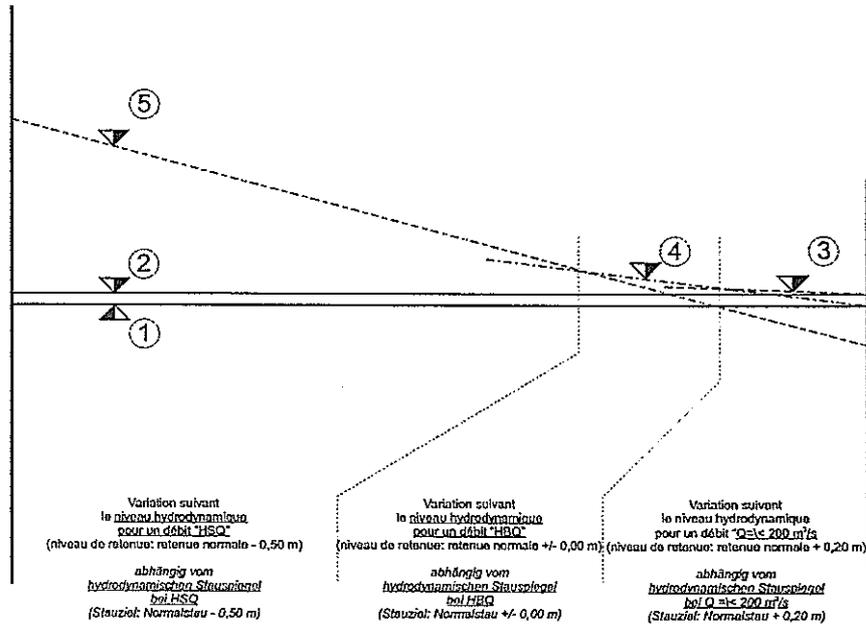
Appendice E

Variation

de la hauteur minimale des lignes aériennes et de la hauteur libre sous les ponts, dans les différentes sections d'un bief, en fonction des niveaux hydrodynamiques pour les débits HSQ (débit maximum navigable), HBW (débit maximum d'exploitation des centrales) et $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$ (retenue normale + 0,20 m)

Abhängigkeit

der Mindesthöhen bei Freileitungen bzw. der lichten Durchfahrthöhen bei Brücken in Teilabschnitten einer Stauhaltung über den hydrodynamischen Stauspiegeln bei den Abflüssen HSQ, HBQ und $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$ (Normalstau + 0,20 m)



- ① = niveau hydrostatique (retenue normale)
= hydrodynamischer Stauspiegel bei Normalstau
- ② = niveau hydrostatique (retenue normale + 0,20 m)
= hydrodynamischer Stauspiegel bei Normalstau + 0,20 m
- ③ = niveau hydrodynamique pour $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$
(niveau de retenue: retenue normale + 0,20 m)
= hydrodynamischer Stauspiegel bei $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$
(Stauziel: Normalstau + 0,20 m)
- ④ = niveau hydrodynamique pour HBQ, c.à.d. Débit maximum d'exploitation des centrales
(Niveau de retenue: retenue normale)
= hydrodynamischer Stauspiegel bei HBQ
(Stauziel: Normalstau)
- ⑤ = niveau hydrodynamique pour HSQ, c.à.d. Débit maximum navigable, correspondant aux PHEN
(niveau de retenue: retenue normale - 0,50 m)
= hydrodynamischer Stauspiegel bei HSQ
(Stauziel: Normalstau - 0,50 m)

*) Etant donné que le niveau de retenue à l'amont immédiat des barrages est variable en fonction du débit (Q), la hauteur libre sous les lignes aériennes se réfère aux niveaux hydrodynamiques de retenue représentés dans le croquis de l'appendice D, pour les débits suivants :

- $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$,
- $Q = \text{HBQ}$ (débit maximum d'exploitation des centrales) et
- $Q = \text{HSQ}$ (débit maximum navigable, c.à.d. correspondant aux PHEN)

[Texte]

3) Franchissements souterrains de conduites et de câbles (siphons)

A) Pose de canalisation par fonçage

Les présentes prescriptions s'appliquent aux franchissements souterrains de conduites et de câbles par fonçage.

1. Lors de la pose du siphon, l'impétrant doit respecter les règles reconnues de la technique et procéder avec le soin nécessaire en matière de constructions.
2. L'impétrant est tenu d'informer les autorités compétentes, en temps utile, de toute modification qu'il entend apporter au siphon ou à son utilisation.
3. Les travaux de mise en place du siphon ne peuvent commencer qu'après l'accord des autorités compétentes.
4. En prévision d'une possible érosion, l'arête supérieure du siphon doit être enfouie sur toute la largeur de la rivière, y compris les berges, à au moins 2,50* / 2,00** m en dessous du plafond de la rivière.
5. Lors de la pose du siphon, les relèvements suivants sont exigés :
 - immédiatement avant le sondage, un relèvement du plafond de la rivière, y compris des berges, dans l'axe longitudinal du siphon ;
 - après la pose du siphon, un relèvement du plafond de la rivière, y compris des berges, dans l'axe longitudinal du siphon.

Les relèvements doivent être exécutés en présence d'un représentant des autorités compétentes.

6. L'épaisseur du recouvrement ou l'état du plafond à l'emplacement du siphon doivent être vérifiées au moins tous les 5 ans. Cette vérification doit avoir lieu plus souvent si des circonstances particulières l'exigent, par exemple la présence de glaces etc. La preuve de la vérification doit être fournie aux autorités compétentes. Dès que l'épaisseur du recouvrement ne sera plus que de 2,50* / 2,00** m ou inférieure, l'impétrant devra mettre en place et entretenir, en accord avec les autorités compétentes et conformément à l'article 7.03 du RPNM, un panneau d'interdiction d'ancrage sur chaque rive.

Lorsque l'épaisseur du recouvrement ne sera plus que de 1,00 m et qu'il ne sera plus possible de rétablir un recouvrement, le siphon devra être supprimé.

7. Au cas où des affouillements ou des atterrissements se formeraient le long du tracé du siphon, et que la cause en serait imputable à la construction ou à l'existence de cette

* Siphon de la catégorie I = siphons pour: conduites de gaz, matières solides et liquides dangereuses, câbles de haute tension

** Siphon de la catégorie II = siphons pour: conduites d'eau potable, conduites d'eaux usées, câbles de télécommunication, câbles de commande et de télécommande, câbles de basse tension

installation, l'impétrant serait tenu d'y remédier sans délai en accord avec les autorités compétentes.

8. Les installations de signalisation, les points de repère (points hectométriques, points polygonaux) et les bornes frontalières qui ont été supprimées, endommagées ou ensevelies lors de l'exécution des travaux doivent être remises en état aux frais de l'impétrant. L'impétrant doit informer les autorités compétentes avant l'exécution des travaux de remise en état.
9. Pour les travaux en rivière, il y a lieu de se conformer aux prescriptions du Règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM). En particulier, les bâtiments et engins flottants doivent porter de jour et de nuit la signalisation réglementaire.
10. La mise en place de panneaux de signalisation, de bouées ou de vigies sur pontons ainsi que l'introduction d'un système d'avertisseurs, mesures qui sont éventuellement nécessaires pour garantir la sécurité de la navigation pendant les travaux, doit avoir lieu d'après les directives des autorités compétentes et aux frais de l'impétrant.
11. Les travaux dans le chenal navigable ne peuvent être exécutés, en règle générale, que de jour par bonne visibilité; de nuit et en période de mauvaise visibilité, les bâtiments et engins flottants doivent dégager le chenal navigable et stationner tout près de la rive. Des exceptions à cette règle doivent nécessairement être approuvées par les autorités compétentes.
12. L'impétrant est tenu de veiller à ce qu'aucune substance susceptible de provoquer une pollution ou de faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les usagers de la voie navigable puisse s'écouler dans la Moselle ou ses abords immédiats du fait de l'exploitation du siphon.
13. Le tracé du siphon doit être marqué de manière exacte et à demeure par des piquets ou des bornes munis de plaques d'information suivant les instructions des autorités compétentes. La situation du siphon doit être intégrée dans le réseau des points de repères géodésiques.
14. Le siphon et ses installations doivent être mesurées sur le réseau des points de repère par un organisme qualifié (géomètre agréé, bureau d'études géomètre). Les résultats des levés doivent être communiqués aux autorités compétentes en vue de l'actualisation des cartes de la voie navigable et du réseau des points de repères géodésiques.
15. Le siphon ne peut être mis en service qu'après réception par les autorités compétentes. Celle-ci ne se substitue pas aux autres réceptions qui sont obligatoires en application des prescriptions administratives relatives à la sécurité.

* Siphon de la catégorie I = siphons pour: conduites de gaz, matières solides et liquides dangereuses, câbles de haute tension

** Siphon de la catégorie II = siphons pour: conduites d'eau potable, conduites d'eaux usées, câbles de télécommunication, câbles de commande et de télécommande, câbles de basse tension

B) Pose de canalisation en tranchée à ciel ouvert

Les présentes prescriptions s'appliquent aux franchissements souterrains de conduites et de câbles en tranchée à ciel ouvert.

1. Lors de la pose du siphon, l'impétrant doit respecter les règles reconnues de la technique et procéder avec le soin nécessaire en matière de constructions.
2. L'impétrant est tenu d'informer les autorités compétentes, en temps utile, de toute modification qu'il entend apporter au siphon ou à son utilisation et de fournir des nouveaux documents se rapportant au projet.
3. Les travaux de pose du siphon ne pourront commencer qu'après accord des autorités compétentes.
4. En prévision d'une possible érosion, l'arête supérieure du siphon devra être enfouie sur toute la largeur de la rivière, y compris les berges, à au moins 2,50*/2,00** m en-dessous du plafond de la rivière.
5. Lors de la pose du siphon, les relèvements suivants devront être exécutés:
 - a) immédiatement avant le dragage, un relèvement du plafond de la rivière, y compris des berges, dans l'axe longitudinal du siphon et, parallèlement à cet axe, un relèvement du profil à 10 m en amont et à 20 m en aval du tracé du siphon;
 - b) après exécution de la tranchée, un relèvement de la cote du plafond de la tranchée;
 - c) après la pose du siphon et avant remblaiement de la tranchée, un relèvement de la cote de l'arête supérieure du siphon;
 - d) après remblaiement de la tranchée, un relèvement du plafond de la rivière, y compris des berges, dans l'axe longitudinal du siphon et, parallèlement à cet axe, un relèvement du profil à 10 m en amont et à 20 m en aval du tracé du siphon.

Les relèvements doivent être exécutés en présence d'un représentant de l'autorité compétente.

6. Le remblaiement de la tranchée ne pourra avoir lieu qu'après les relèvements et l'accord de l'autorité compétente.

Toutes mesures devront être prises pour qu'après remblaiement de la tranchée de pose, le plafond de la rivière, y compris les berges, soit rétabli dans sa forme initiale et sans risque d'érosion.

7. L'épaisseur du recouvrement ou l'état du plafond à l'emplacement du siphon devront être vérifiés au moins tous les 5 ans. Cette vérification devra avoir lieu plus souvent si des

* Siphon de la catégorie I = siphons pour: conduites de gaz, matières solides et liquides dangereuses, câbles de haute tension

** Siphon de la catégorie II = siphons pour: conduites d'eau potable, conduites d'eaux usées, câbles de télécommunication, câbles de commande et de télécommande, câbles de basse tension

circonstances particulières l'exigeaient, par exemple la présence de glaces etc., vérification qui devra être prouvée auprès de l'autorité compétente. Dès que l'épaisseur du recouvrement ne sera plus que 2,00*/1,50** m ou inférieure à 2,00*/1,50** m, le (la) requérant(e) devra mettre en place et entretenir sur chaque rive, en accord avec l'autorité compétente, un panneau d'interdiction d'ancrage conforme aux dispositions de l'article 7.03 du Règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM).

Lorsque l'épaisseur du recouvrement ne sera plus que de 1,00 m et qu'il ne sera plus possible de rétablir un recouvrement suffisant, le siphon devra être retiré de la voie navigable.

8. Au cas où des affouillements ou des atterrissements se formeraient le long du tracé du siphon et que la cause en serait imputable à la construction ou à l'existence de cette installation, le (la) requérant(e) serait tenu(e) d'y remédier sans délai en accord avec l'administration compétente (dénomination exacte). L'autorité compétente se réserve le droit de mettre en place et d'entretenir, jusqu'au début et pour la durée de ces travaux, des panneaux d'interdiction d'ancrage conformes aux dispositions de l'article 7.03 du RPNM et, le cas échéant, tous autres signaux de la voie navigable aux frais du (de la) requérant(e).
9. Des panneaux de 2,00 m x 1,50 m portant l'inscription

"Attention! Chantier de siphon au PK ..."

devront être apposés sur les écluses de (noms respectifs des écluses amont et aval du bief concerné). En outre, un panneau de dimensions suffisantes portant l'inscription

"Attention! Chantier de siphon"

devra être mis en place à l'amont et à l'aval du chantier suivant les directives de l'autorité compétente (dénomination exacte).

Les panneaux devront être éclairés.

10. Pour éviter autant que possible une gêne de la navigation lors des travaux de dragage ou de pose, un planning spécial sera établie à temps et par écrit en accord avec l'autorité compétente. Ce document indiquera également la date précise des travaux de pose en rivière en raison des brèves interruptions de la navigation qu'ils pourraient exiger et qui devraient faire l'objet, dix jours avant, d'un avis à la batellerie.
11. Pour les travaux en rivière, il y aura lieu de se conformer aux prescriptions du RPNM. En particulier, les bâtiments et engins flottants devront porter de jour et de nuit la signalisation réglementaire.

* Siphon de la catégorie I = siphons pour: conduites de gaz, matières solides et liquides dangereuses, câbles de haute tension

** Siphon de la catégorie II = siphons pour: conduites d'eau potable, conduites d'eaux usées, câbles de télécommunication, câbles de commande et de télécommande, câbles de basse tension

12. La mise en place de signaux de la voie d'eau navigable, de bouées et/ou de vigies sur ponton ainsi que l'introduction d'un système d'avertisseurs, mesures qui sont nécessaires pour garantir la sécurité de la navigation pendant les travaux, devront avoir lieu d'après les directives de l'autorité compétente et aux frais de l'impétrant.
13. Les travaux dans le chenal navigable ne pourront être exécutés, en règle générale, que de jour et par bonne visibilité; de nuit et en période de mauvaise visibilité, les bâtiments et engins flottants devront dégager le chenal navigable et stationner sur la rive. Des exceptions à cette règle devront nécessairement être approuvées par l'autorité compétente.
14. Le procédé mis en œuvre pour la pose du siphon devra prévoir l'utilisation d'un engin ayant un rendement suffisant pour limiter au minimum la durée de gêne de la navigation.
15. L'impétrant est tenu de respecter les charges et les conditions à ses propres frais.
16. Le siphon ne pourra être mis en service qu'après réception par l'autorité compétente. Celle-ci ne se substitue pas aux autres réceptions prévues par les prescriptions relatives à la sécurité ou par des prescriptions administratives.

- * Siphon de la catégorie I = siphons pour: conduites de gaz, matières solides et liquides dangereuses, câbles de haute tension
- ** Siphon de la catégorie II = siphons pour: conduites d'eau potable, conduites d'eaux usées, câbles de télécommunication, câbles de commande et de télécommande, câbles de basse tension

4) OUVRAGES DE DEVERSEMENT ET DE PRISE D'EAU

Les présentes prescriptions s'appliquent à la construction d'ouvrages de déversement respectivement de prise d'eau sur la voie navigable.

1. L'angle de déversement entre l'axe de la conduite de déversement / de prise d'eau et la direction d'écoulement de la rivière doit être situé entre 30° et 60°.
2. La composante transversale admissible (V_Q) de la vitesse de déversement dans la Moselle ne doit pas dépasser la valeur limite de 0,8 m/s c.à.d. que la vitesse de déversement autorisée dépend de l'angle.

$$V_R = \frac{0,8 \text{ m/s}}{\sin \alpha}$$

Dans les avants ports des écluses ou à d'autres endroits critiques, la vitesse de déversement admissible est diminuée.

3. La conduite de sortie respectivement l'ouvrage de déversement / de prise d'eau doit être adapté à la pente de la berge.
4. La conduite de sortie respectivement l'ouvrage de déversement / de prise d'eau doit être protégé contre les remous et les affouillements par la mise en place d'un enrochement allant vers l'amont et l'aval à une distance de :
 - 1,50 m pour les conduites d'un diamètre de 500 mm ;
 - 3,00 m pour les conduites d'un diamètre de 1500 mm ;
 - 5,00 m pour les conduites d'un diamètre supérieur à 1500 mm.

Pour la partie de l'ouvrage située en dessous du niveau d'eau, il suffit de mettre en place un remblai de pierres (voir plan type joint à l'appendice F).

L'enrochement doit être exécuté avec des pierres appropriées en matière de constructions hydrauliques qui sont posées sur une couche de gravier 16/32 d'une épaisseur de 20 cm. A proximité immédiate de la conduite et de l'ouvrage, l'enrochement doit être posé dans le béton.

5. Les joints doivent être réalisés de manière à ce que l'affouillement de la couche de gravier est empêché. Les joints sont remplis avec de la terre arable et sont ensuite ensemercer.
6. La crête de la conduite de sortie doit être située à une hauteur supérieure de 30 cm au niveau moyen des eaux (niveau d'eau moyen + 30 cm).
7. La zone de passage de la conduite avec le chemin de service doit être dimensionnée pour le trafic lourd.

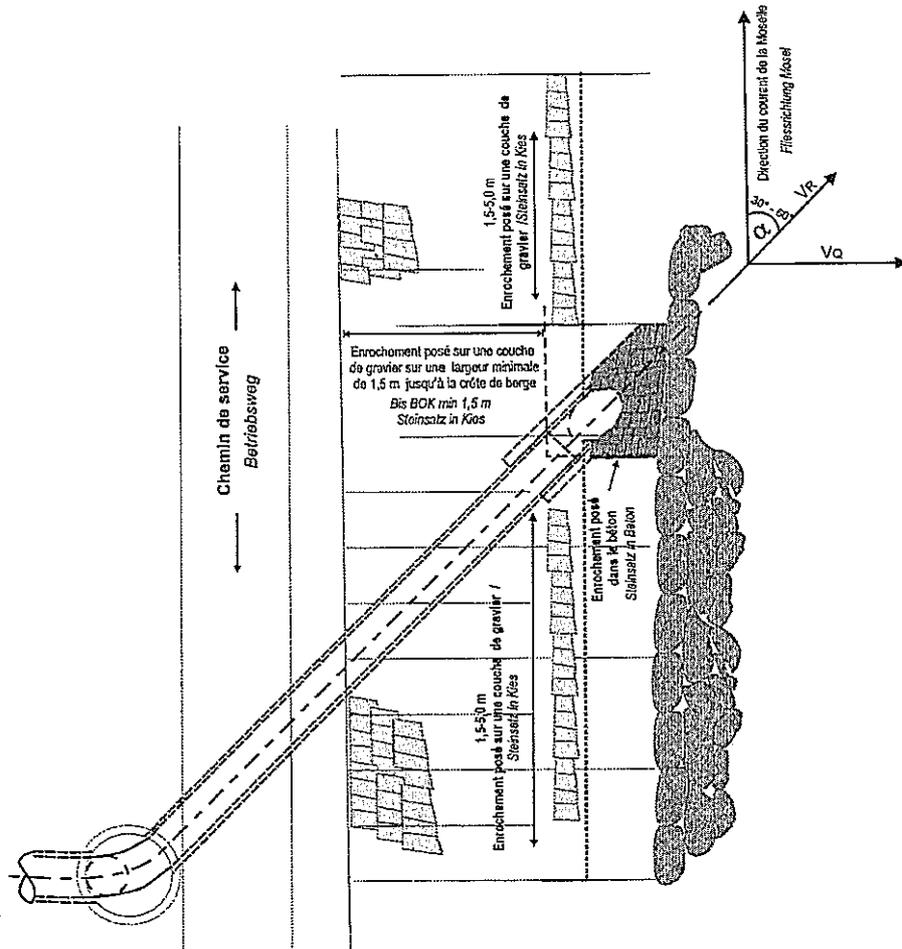
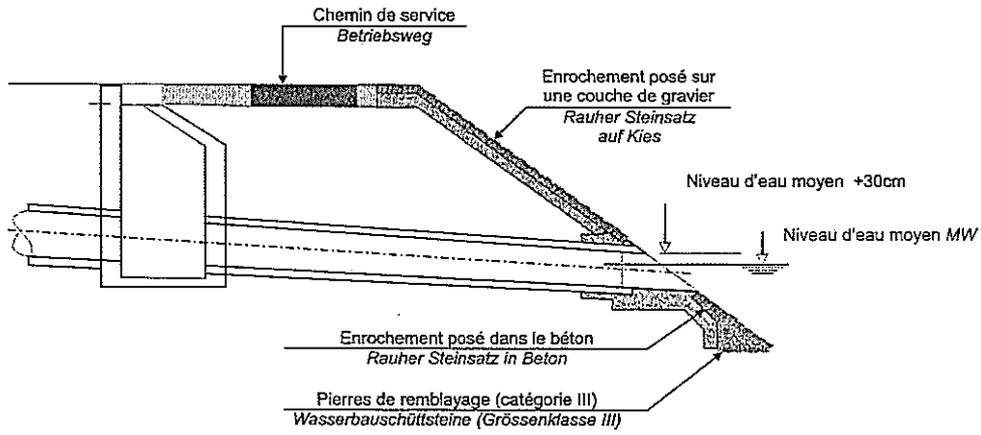
8. Avant le commencement des travaux, les installations de signalisation et géodésiques du gestionnaire de la voie navigable (points hectométriques, points polygonaux) doivent être relevées et sécurisées dans le cadre d'une visite des lieux commune.
9. Les installations de signalisation, les points de repère (points hectométriques, points polygonaux) et les bornes frontalières qui ont été supprimées, endommagées ou ensevelies lors de l'exécution des travaux doivent être remises en état aux frais de l'impétrant. L'impétrant doit informer les autorités compétentes avant l'exécution des travaux de remise en état.
10. Les conduites et/ou les ouvrages de déversement / de prise d'eau installés sur le domaine public fluvial doivent être calibrés sur le réseau des points de repère par un organisme qualifié (géomètre agréé, bureau d'études géomètre). Les résultats des levés doivent être communiqués aux autorités compétentes en vue de l'actualisation des cartes de la voie navigable et du réseau des points de repères géodésiques.

Appendice F

Aménagement d'un ouvrage de déversement

Plan type

Exemple d'un ouvrage de déversement



5) PONTS ET OUVRAGES SIMILAIRES

1. Règles générales pour les gabarits de navigation des ponts :

- a) En ce qui concerne le gabarit qu'il convient d'assurer au droit des passes navigables des ponts, il faut tenir compte, en dehors des critères de rentabilité, des valeurs usuelles fixées pour les voies navigables en matière de navigation à passagers.
- b) Outre les nécessités du trafic, il y a lieu de tenir compte également des conditions d'écoulement des eaux.
- c) En raison de la diversité des conditions locales, il est impossible de fixer des valeurs uniformes en ce qui concerne les hauteurs de tirant d'air et les largeurs des passes. Les valeurs indiquées dans le présent texte (Fig. 1-3 de l'appendice G) sont des valeurs minimales qui doivent être respectées pour tout ouvrage nouveau.
- d) Pour l'implantation du pont et le choix des largeurs de passes, on tiendra compte à la fois des exigences relatives à la sécurité du trafic et des exigences relatives aux incidences financières du projet.
- e) On tiendra compte de la surlargeur du chenal navigable dans les courbes.
- f) Dans les courbes, il faudra s'efforcer de réaliser des conditions optimales de visibilité.

2. Classification des ponts suivant l'alignement des piles et de culées :

a) Ponts sans piles

Ces ponts enjambent le lit de la rivière sans piles sur toute sa largeur, y compris les chemins de service (fig. 1).

b) Ponts avec piles dans les talus de berges

Les piles sont souvent implantées dans les talus de berges afin de leur assurer un bon milieu statique (fig. 2).

c) Ponts avec piles en rivière

Lorsque la largeur de franchissement est importante, des piles en rivière peuvent être nécessaires (fig. 3).

3. Explication des abréviations des figures 1,2 et 3

- GIT = génératrice inférieure du tablier
PHEC = plus hautes eaux connues
PHEN = plus hautes eaux navigables
Lch = largeur du chenal navigable
LI = ligne de laisse des eaux aux PHEN
(A) = piles sur dalle de fondation
(B) = piles sur fondation massive

*) Au sens de la recommandation ci-dessus sont considérées comme bateaux les unités flottantes de toutes catégories.

**) Etant donné que le niveau de retenue à l'amont immédiat des barrages est variable en fonction du débit (Q), la hauteur libre sous les ponts se réfère aux niveaux hydrodynamiques de retenue représentés dans le croquis de l'annexe 2, pour les débits suivants :

- $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$,
- $Q = \text{HBQ}$ (débit maximum d'exploitation des centrales) et
- $Q = \text{HSQ}$ (débit maximum navigable, c.à.d. correspondant aux PHEN)

4. Gabarit au droit des ponts

a) Aspects relatifs au trafic et à l'exploitation :

- Lors de la construction ou de la transformation de ponts, il y a lieu de prévoir les hauteurs libres suivantes au-dessus des plus hautes eaux navigables (PHEN) :
 - au-dessus du chenal navigables et d'une distance de sécurité de 12,00 m de part et d'autre du chenal : 7.50 m.
 - en dehors du chenal navigable et d'une distance de sécurité de 12 m de part et d'autre du chenal jusqu'à la ligne de laisse des eaux (L) : 6,00 m.
- Pour les chemins de service les dimensions ci-dessous doivent être respectées :
 - largeur libre = 7,00 m
 - hauteur libre = 4,50 m
- Pour les ponts avec piles en rivière, la passe navigable doit comporter entre le bord du chenal navigable et les piles ou autres constructions une distance de sécurité de 12,00 m.

b) Aspects de l'écoulement des hautes eaux :

Pour éviter toute gêne à l'écoulement des hautes eaux et pour assurer la protection des ponts dont la détérioration ou la destruction nuirait à la navigation, il convient de s'assurer que la distance entre la génératrice inférieure du tablier du pont (GIT) et les plus hautes eaux connues (PHEC) soit au moins 1,50 m.

5. Implantation des piles en rivière.

Dans le cas de piles en rivière, les aspects suivants doivent être pris en considération :

- a) Le tracé du lit de la rivière et des rives.
- b) Le tracé du chenal navigable.
- c) Les conditions concernant l'écoulement, les courants et les glaces.
- d) Les conditions morphologiques.
- e) La position des piles et leur disposition dans le lit de la rivière.
- f) Les conditions de visibilité, en particulier de nuit ou par temps bouché.

6. Profondeur des fondations de piles en rivière.

Les dalles ou autres dispositifs de fondation des piles devront être disposés de manière que l'espace se trouvant en-dessous de la largeur du chenal navigable, y compris la distance de sécurité, reste libre de toute construction sur une certaine profondeur.

*) Au sens de la recommandation ci-dessus sont considérées comme bateaux les unités flottantes de toutes catégories.

**) Etant donné que le niveau de retenue à l'amont immédiat des barrages est variable en fonction du débit (Q), la hauteur libre sous les ponts se réfère aux niveaux hydrodynamiques de retenue représentés dans le croquis de l'annexe 2, pour les débits suivants :

- $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$,
- $Q = \text{HBQ}$ (débit maximum d'exploitation des centrales) et
- $Q = \text{HSQ}$ (débit maximum navigable, c.à.d. correspondant aux PHEN)

La crête supérieure des dalles de fondation ou autres dispositifs de fondation devra être située à au moins 1,50 m en-dessous de la profondeur d'aménagement. Cette distance tient compte de l'éventualité d'un approfondissement du chenal ainsi que d'un affouillement au pied des piles (fig. 3).

7. Protection des piles et autres constructions dans le lit de la rivière et sur les rives contre les chocs de bateaux *) et le glissement sur la rive.

Les piles et culées de ponts situées dans la rivière ou sur les rives et qui risquent d'être atteintes directement par les bâtiments ou par glissement de bâtiments sur la rive, doivent être protégées contre les chocs.

Le requérant doit présenter les justifications y relatives aux services techniques de l'administration concernée.

Pour déterminer les forces de chocs, il y a lieu de prendre en considération un convoi poussé dans sa composition la plus défavorable navigant à la vitesse maximale possible. Ce calcul devra tenir compte d'un approfondissement éventuel du chenal.

En raison du nombre de cas possibles, les forces ne peuvent pas toujours être déterminées de manière absolue.

Parmi les paramètres entrant dans les calculs on retiendra, entre autre :

- la géométrie du lit de la rivière,
- les courants longitudinaux et transversaux à la marche du bâtiment en fonction des diverses hauteurs d'eau,
- la vitesse, les caractéristiques et le chargement des bâtiments,
- la trajectoire incidente d'impact et la hauteur du point de choc,
- les diagrammes d'absorption de l'énergie d'accostage (énergie déformante, frottement, déformation par écrasement)
- le raidissement et l'inertie des éléments d'accouplement d'un convoi.

Lorsqu'il s'agit d'ouvrages légers, p.ex. de piles élancées ou de piles à colonnes, il y a lieu, également, de prendre en considération :

- un facteur dynamique de charge
- un calcul du dynamisme de l'ouvrage

8. Signalisation des ouvertures de ponts.

Les passes navigables de ponts devront porter une signalisation conforme au règlement de police pour la navigation de la Moselle.

*) Au sens de la recommandation ci-dessus sont considérées comme bateaux les unités flottantes de toutes catégories.

***) Etant donné que le niveau de retenue à l'amont immédiat des barrages est variable en fonction du débit (Q), la hauteur libre sous les ponts se réfère aux niveaux hydrodynamiques de retenue représentés dans le croquis de l'annexe 2, pour les débits suivants :

- $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$,
- $Q = \text{HBQ}$ (débit maximum d'exploitation des centrales) et
- $Q = \text{HSQ}$ (débit maximum navigable, c.à.d. correspondant aux PHEN)

En outre :

- a) les panneaux de signalisation des ponts devront être illuminés de nuit et par temps bouché,
- b) les piles de ponts des passes principales devront être illuminées lorsque les piles sont implantées très près du chenal,
- c) pour les ponts à large superstructure et dont les piles sont implantées très près du chenal, une illumination des murs de piles côté chenal est nécessaire,
- d) les piles de ponts des passes principales devront être signalées par des réflecteurs-radar (L'installation de réflecteurs-radar fixés sur les flèches suffisamment longues est préférable à des réflecteurs flottants).

9. Représentation des ponts sur l'écran-radar.

- a) Pour la construction de nouveaux ponts ou d'ouvrages similaires, il y a lieu de tenir compte des aspects suivants :
 - Sur les ponts en béton-armé ou en béton précontraint – indépendamment de leur forme – des perturbations par des échos-fantômes provoqués par des reflets multiples peuvent être exclues.
 - Pour les ponts métalliques à âme pleine, il y a lieu de prendre des mesures qui permettent d'éviter des perturbations par des échos-fantômes.
 - Les ponts métalliques à charpente en treillis induisent des échos-fantômes. Des dispositions particulières devront être prises à ce sujet.
- b) Les ponts parallèles entre eux à une distance trop faible (de 200 à 300 m) et ayant un tablier sensiblement au même niveau, sont susceptibles de provoquer des échos-fantômes.

Pour y remédier, il y a lieu de prévoir p.ex. un décalage aussi grand que possible par rapport à la position parallèle ($>5^\circ$) ou une inclinaison de $>5^\circ$ des faces latérales du tablier de chacun des deux ouvrages.

- c) Dans chaque cas particulier, les mesures à prendre devront être arrêtées par des experts ou par les services techniques des administrations concernées.

*) Au sens de la recommandation ci-dessus sont considérées comme bateaux les unités flottantes de toutes catégories.

***) Etant donné que le niveau de retenue à l'amont immédiat des barrages est variable en fonction du débit (Q), la hauteur libre sous les ponts se réfère aux niveaux hydrodynamiques de retenue représentés dans le croquis de l'annexe 2, pour les débits suivants :

- $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$,
- $Q = \text{HBQ}$ (débit maximum d'exploitation des centrales) et
- $Q = \text{HSQ}$ (débit maximum navigable, c.à.d. correspondant aux PHEN)

Appendice G

Gabarit des ponts Lichtraummasse der Brücken

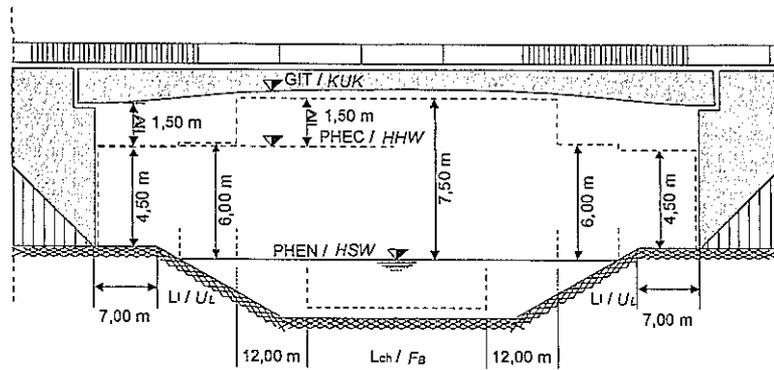


Fig. 1

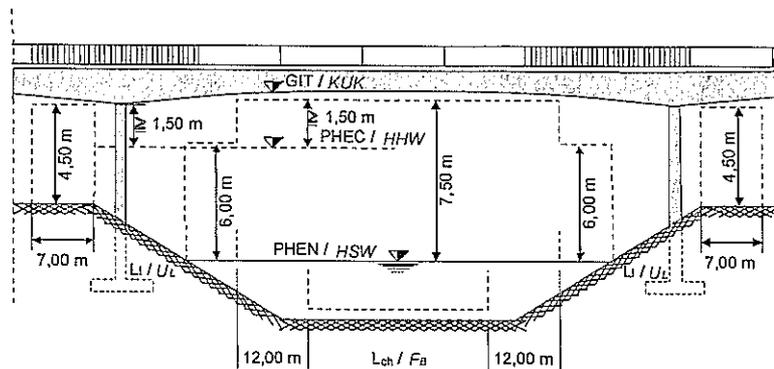


Fig. 2

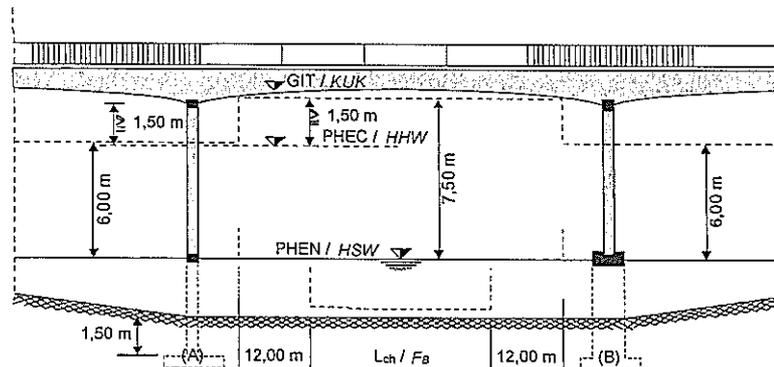


Fig. 3

- *) Au sens de la recommandation ci-dessus sont considérées comme bateaux les unités flottantes de toutes catégories.
 **) Etant donné que le niveau de retenue à l'amont immédiat des barrages est variable en fonction du débit (Q), la hauteur libre sous les ponts se réfère aux niveaux hydrodynamiques de retenue représentés dans le croquis de l'annexe 2, pour les débits suivants :

- $Q \leq 200 \text{ m}^3/\text{s}$,
- $Q = \text{HBQ}$ (débit maximum d'exploitation des centrales) et
- $Q = \text{HSQ}$ (débit maximum navigable, c.à.d. correspondant aux PHEN)

Fiche financière

jointe au

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**

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

Il convient de noter que le projet de loi n'engendrera aucun coût financier à charge du budget de l'Etat.

Projet de règlement grand-ducal déterminant le montant et la perception des taxes et redevances relatives à l'utilisation du domaine public fluvial

Exposé des motifs

La gestion du domaine public fluvial implique la prestation d'un bon nombre de services spécifiques. Au niveau de l'utilisation du domaine de la voie navigable, il s'agit d'assurer l'instruction des dossiers d'autorisation d'occupation ou d'utilisation privative en vue de concéder des sections déterminées du domaine public fluvial à des particuliers ou à des personnes morales.

Il s'y ajoute d'autre part que l'autorité gestionnaire est régulièrement tenue de fournir des prestations spécifiques en ce qui concerne le matériel cartographique et les services de sécurisation et d'assistance nautiques connexes à la gestion du domaine public fluvial.

A l'heure actuelle tous les services à prester par le Service de la navigation sont gratuits. Vu que cette situation diffère sensiblement du procédé de répartition des charges publiques appliqué depuis des décennies en Allemagne et en France et comme on ne voit aucun avantage à tirer de cette situation concurrentielle, il y a lieu d'adapter les modalités luxembourgeoises de gestion aux pratiques des autres Etats riverains de la Moselle.

L'article 16 de la loi dusur la gestion du domaine public fluvial prévoit l'instauration de taxes forfaitaires et de redevances domaniales respectivement de redevances pour service rendu à acquitter par le potentiel bénéficiaire d'avantages et de services individualisés.

Le présent règlement grand-ducal a pour objet d'arrêter le montant des taxes et redevances et leur mode de perception.

Par taxe, il y a lieu d'entendre le prélèvement obligatoire perçu en raison de l'émission d'un acte administratif de l'autorité publique compétente. Par opposition à la redevance, la taxe n'est pas nécessairement proportionnelle au service rendu et n'est due qu'en relation avec un fait déclencheur clairement établi.

Par redevance il y a lieu d'entendre le prix d'un service rendu par l'entité publique à la personne qui en fait la demande ou la contrepartie du droit acquis par l'individu. La redevance est en principe proportionnelle au service rendu.

Le bénéficiaire des taxes et des redevances est l'Etat luxembourgeois par l'intermédiaire de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Commentaire des articles

Ad. Article 1er

L'article 1^{er} détermine l'objectif et le champ d'application du présent règlement grand-ducal.

Ad. Article 2

L'article en question entend instaurer d'une part des taxes forfaitaires à acquitter par le potentiel bénéficiaire d'avantages et de services individualisés. L'instauration d'une telle taxe préalable se justifie en raison de la complexité administrative de la plupart des dossiers (l'approbation par les autorités allemandes étant généralement indispensable) et est de nature à écarter des demandes non sérieuses. Par cette approche on s'aligne d'ailleurs sur la pratique de l'administration allemande, qui connaît ces taxes depuis fort longtemps.

En deuxième lieu il s'agit de prévoir une contrepartie financière sous forme d'une redevance annuelle pour les avantages individuels conférés d'une part aux bénéficiaires des autorisations d'occupation du domaine public au détriment de la jouissance publique, respectivement pour des prestations spécifiques individualisées.

La redevance d'occupation est calculée en fonction de la nature de l'installation autorisée, de la longueur de rive concédée respectivement de la surface concédée et de la nature de l'activité (activité en relation ou sans relation avec la voie navigable, activité lucrative ou non-lucrative).

Les redevances d'utilisation privatives temporaires s'orientent selon l'impact sur les conditions d'exploitation, respectivement l'ampleur du service spécifique à prester par le gestionnaire du domaine. Ils s'orientent dans la mesure du possible aux montants à acquitter selon la législation allemande.

Dans ce contexte il convient de préciser que les redevances d'occupation sous e) sont applicables à des aménagements en rapport avec des activités en rapport avec des activités nautiques et de transport. Les redevances sous f) sont applicables à des occupations en rapport avec des activités autres que nautiques et de transport (tels qu'entrepôts, restaurants, hôtels, points de vente, établissements de bains ou terrasses flottantes).

Les redevances d'occupation sous g) sont applicables à des ouvrages d'art tel que siphons, ouvrages de déversement, centrales hydro-électriques etc.

Les redevances d'occupation sous h) sont applicables à des occupations de surfaces du domaine public fluvial ne bordant pas directement la voie navigable.

Les redevances domaniales sont dues par l'occupant, qu'il soit ou non en possession d'un titre valable l'autorisant à utiliser de façon privative une partie du domaine public fluvial.

Ad. Art. 3.

Cet article fixe les modalités de perception des taxes et redevances dues en vertu du présent règlement grand-ducal et notamment le moment de paiement des taxes et redevances, le moyen de paiement et les conséquences du non-paiement.

Il est rappelé que ces taxes et redevances ne sont pas dues par l'Etat ou les communes, tel que le dispose l'article 16 paragraphe 3 de la loi du XXX sur la gestion du domaine public fluvial.

Ad. Art. 4.

La formule exécutoire détermine les compétences ministérielles pour l'exécution du présent règlement.

Ad. Art. 5.

Pour mémoire

Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi du XXX 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 et b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale ;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'État entendu ;

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

A r r ê t o n s :

Art. 1. - Le présent règlement grand-ducal détermine le montant et le mode de perception des redevances en rapport avec l'occupation et l'utilisation privative du domaine public fluvial et des taxes dues pour les actes administratifs en rapport avec la gestion du domaine public fluvial.

Art. 2. -

Le montant des taxes et redevances est fixé comme suit :

Taxes uniques

- | | |
|--|----------|
| a) Taxe d'établissement de dossier perçue lors de la présentation d'une demande d'autorisation pour une occupation privative d'une parcelle déterminée du domaine public fluvial. | 50 Euros |
| b) Taxe pour la prorogation ou la modification d'une autorisation d'occupation privative d'une parcelle déterminée du domaine public. | 30 Euros |
| c) Taxe d'établissement de dossier perçue lors de la présentation d'une demande d'autorisation pour une utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial. (y compris les demandes d'éclusage prioritaires). | 50 Euros |
| d) Taxe pour la modification ou l'extension d'une autorisation d'utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial. (y compris les demandes d'éclusage prioritaires). | 30 Euros |

Redevances domaniales

- | | |
|--|---|
| e) Redevances annuelles pour le droit d'occupation privatif du domaine public fluvial pour les occupations en rapport avec des activités nautiques et de transport : | 10 Euros par m de longueur de rive concédée et par année (au minimum 75 Euros par année) |
| – occupations utilisées à des fins lucratives | 10 Euros par m de longueur de rive concédée augmentée de 2% de la valeur de l'objet autorisé par année (au minimum 150 Euros par année) |

- | | | |
|----|---|--|
| f) | Redevances annuelles pour le droit d'occupation privatif du domaine public fluvial pour les occupations en rapport avec des activités autres que nautiques et de transport. | 150 Euros par m de longueur de rive concédée et par année (au minimum 300 Euros par année) |
| | - occupations utilisées à des fins lucratives | 150 Euros par m de rive concédée augmentée de 2% de la valeur de l'objet autorisé par année (au minimum 500 Euros par année) |
| g) | Redevance annuelle pour le droit d'occupation privatif du domaine public fluvial en rapport avec la mise en place d'ouvrages d'art. | 0,5% de la valeur |
| h) | Redevance annuelle pour le droit d'occupation privatif en rapport avec des occupations de surfaces ne bordant pas directement la voie navigable. | 75 Euros par m ² surface concédée et par année (au minimum 150 Euros par année) |
| | - occupations utilisées à des fins lucratives | 75 Euros par m ² surface concédée augmentée de 2% de la valeur de l'objet autorisé par année (au minimum 500 Euros par année) |
| i) | Redevance pour un usage temporaire privilégié d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial par m ² et heure. | 0,1 Euro/m ² *h |
| j) | Redevance pour un usage temporaire privatif des infrastructures publiques de stationnement par longueur de quai et par heure. | 0,018 Euro/m*h |
| k) | Redevance pour l'attribution d'un créneau d'accostage prioritaire des infrastructures publiques et stationnement par longueur de quai. | 0,33 Euro/m |
| l) | Redevance pour un usage temporaire privilégié du plan d'eau sans entraves pour la navigation, par longueur de parcours (km) et par | 10 Euros/km*h |

heure.

- m) Redevance pour un usage privatif du plan d'eau avec interruption de la navigation par longueur de parcours (km) et par heure. 20 Euros/km*h

Redevances pour prestations spécifiques

- n) Mise à disposition temporaire de matériel ou prestation de services spécifiques de sécurisation ou d'assistance et de sauvetage nautique. suivant frais réels exposés
- o) Plan de situation (support papier ou informatique) de la voie navigable format A4 ou A3 10 Euros
autre format 15 Euros
- p) Profil en travers de la voie navigable, format A3 10 Euros
- q) Plan bathymétrique de la voie navigable (support papier ou informatique)format A4 ou A3 20 Euros
autre format 30 Euros
- r) Données hydrométriques de la Moselle par feuille A4 40 Euros

Art. 3. - Modalités de perception des taxes et redevances

- (1) Les taxes doivent être acquittées avant l'acte administratif auquel elles se rapportent. Les redevances pour prestations spécifiques doivent être acquittées avant l'exécution des prestations sollicitées. Les redevances domaniales doivent être payés avant le début de la jouissance du droit afférent.
- (2) Les taxes sont acquittées, soit au moyen d'un timbre mobile «Droit de chancellerie» fourni par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines à apposer sur les demandes types tenues par l'autorité compétente à la disposition des requérants, soit au moyen d'une preuve de paiement reconnue équivalente par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les redevances sont à acquitter auprès de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines suivant les modalités explicitées sur un formulaire de demande tenu à disposition des requérants par le Service de la navigation.

Les redevances annuelles visées à l'article 2 e) à h) sont à acquitter auprès de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines. A cet effet le Service de la Navigation adressera un ordre de paiement aux bénéficiaires d'une autorisation d'occupation du domaine public fluvial.

Pour le cas où les redevances ne concernent pas une année entière, elles sont dues *prorata temporis*.

- (3) Les taxes précitées sont non-remboursables et restent acquises au Trésor dans tous les cas où l'acte administratif a été préparé, même si les activités envisagées par le demandeur et pour lesquelles la prestation avait été demandée, n'ont pas eu lieu.
- (4) Le non-paiement de la taxe ou de la redevance fera obstacle à la délivrance des autorisations demandées ou l'exécution des prestations sollicitées.

Art. 4. -

Les taxes et les redevances prévues par le présent règlement grand-ducal ne seront perçues que pour les demandes introduites postérieurement à l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal.

Art. 5. -

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

XXX, le XXX
Henri

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures
Claude Wiseler

Le Ministre des Finances
Luc Frieden

Fiche financière

jointe au

**projet de règlement grand-ducal
relatif aux taxes et redevances dues en relation avec les actes administratifs et prestations
en rapport avec la gestion du domaine public fluvial**

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

Etant donné qu'il n'existait pas encore de tarification au Grand-Duché de Luxembourg pour les actes administratifs en relation avec la gestion du domaine public fluvial, le projet en question a une incidence budgétaire positive au niveau des recettes.

Il convient de noter qu'aucune estimation ne peut être réalisée en ce qui concerne le niveau des recettes que le règlement grand-ducal en question générera, étant donné qu'il n'existe pas de données précises sur la demande future permettant des calculs tant soit peu fiables.

Projet de

règlement grand-ducal déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité d'accompagnement.

Exposé des motifs

Le présent règlement grand ducal a pour objet d'arrêter la composition et les modalités de fonctionnement du comité d'accompagnement tel qu'il est prévu à l'article 9 de la loi dusur la gestion du domaine public fluvial.

Pour faciliter le dialogue entre les acteurs de la voie navigable et les instances chargées de la gestion de la voie navigable, est prévue la création d'une plateforme permanente d'information et d'échange sous forme d'un comité d'accompagnement. L'institution de ce comité formalise ainsi les réunions dites "d'acteurs nautiques" qui ont fait leur preuve depuis moult années.

Le rôle du comité concernera l'échange d'informations sur l'évolution des conditions matérielles et administratives de navigation et la concertation sur des sujets d'actualité.

Pour ce qui est des sujets on peut par exemple citer:

- L'information des acteurs et usagers sur l'évolution du cadre réglementaire et les conditions particulières d'exploitation de la voie d'eau;
- Le transfert d'informations en ce qui concerne la programmation des travaux de réhabilitation des ouvrages de navigation et l'évolution de la bathymétrie dans les biefs;
- Les échanges sur les perspectives d'évolution des conditions de navigation, la disponibilité de services ou encore sur l'état infrastructurel et des projets d'aménagement ou d'amélioration d'infrastructures nautiques;
- Le bilan et les informations sur les statistiques de trafic;
- Le retour d'informations sur des faits marquants ou des doléances particulières des usagers.

Cette structure de concertation, d'information et d'échange est donc susceptible de garantir une transparence optimale en matière de gestion du domaine public fluvial. Par le biais du comité, les acteurs /usagers de la voie navigable pourront ainsi faire connaître directement à l'autorité gestionnaire leurs besoins en matière infrastructurelle ou de qualité de service et formuler des suggestions en vue d'orienter les choix au niveau politique.

Commentaire des articles

Ad. Art. 1

Cet article définit la composition du comité d'accompagnement. On remarquera qu'il comprend, abstraction faite des représentants du gestionnaire du domaine public fluvial, les représentants des activités de transport de personnes et de fret, les représentants des intérêts des sports et du tourisme nautique ainsi que les autorités communales, en tant que riverains du domaine et bénéficiaires des retombées générées par les activités nautiques.

Ad. Art. 2

L'article détermine le cadre des compétences du comité et précise l'entité gestionnaire de la voie navigable.

Ad. Art. 3

L'avis des usagers de la voie navigable constitue un élément important dans le cadre des projets de modification des conditions d'accès et d'utilisation de la voie navigable, des projets de modernisation ou d'amélioration des infrastructures.

Le comité d'accompagnement a également pour mission de répondre aux consultations du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions sur toute question relative aux transports par voie navigable. Dans ce contexte il émettra des avis et soumettra au ministre des propositions. Son avis peut également être demandé par l'entité de la voie navigable.

Ad. Art. 4

Cet article prévoit que le Ministre procède à la nomination des membres effectifs et suppléants, y compris le président et le vice-président.

Ad. Art. 5

L'article prévoit que le comité peut se faire assister par des experts. Ceci est notamment le cas lors des projets spécifiques.

Ad. Art. 6

L'article 6 détermine les modalités de fonctionnement du comité.

Ad. Art. 7

L'article 7 prévoit que le comité se dote d'un règlement d'ordre intérieur fixant en détail le fonctionnement du comité, telle que la fréquence des réunions, les lieux des réunions, le secrétariat et la répartition des frais de fonctionnement.

Ad. Art. 8

Formule exécutoire

Texte du projet de règlement grand ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu l'article 9 de la loi du sur la gestion du domaine public fluvial ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1er. Le comité d'accompagnement, désigné ci-après le «comité» se compose de membres effectifs et suppléants représentant:

- l'entité gestionnaire de la voie navigable ;
- les exploitants de bateaux à passagers et de marchandises ;
- les exploitants de bateaux de marchandises ;
- les associations nautiques ;
- les opérateurs portuaires ;
- les administrations communales riveraines de la Moselle.

Art. 2. Les membres effectifs et suppléants du comité sont nommés par le ministre, sur proposition des entités qu'ils représentent.

L'entité gestionnaire de la voie navigable est celle qui tient de la législation ou de la réglementation la mission d'administration et de gestion des infrastructures de navigation, en l'occurrence le Service de la Navigation.

Art. 3. Le comité a pour rôle l'information et l'échange d'informations sur les conditions matérielles et administratives de navigation et la concertation sur des sujets d'actualité. Il est habilité à recueillir les doléances des usagers de la voie navigable, à formuler des propositions ainsi que des pistes d'améliorations du service. Il peut formuler des avis sur tous les sujets ayant trait à l'exploitation de la voie d'eau et la gestion du domaine public fluvial.

Le comité émet son avis sur les questions sur lesquelles il est consulté par le Ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le ministre ou par l'entité gestionnaire de la voie navigable.

Art. 4. Le ministre désigne parmi les membres du comité le président et le vice-président. En cas d'empêchement du président et du vice-président le comité est présidé par le membre le plus ancien en rang.

Art. 5. Le comité peut s'adjoindre d'experts en fonction du sujet traité.

Art. 6. Le comité se réunit aussi souvent que sa mission l'exige et au moins une fois par an.

Il est convoqué par son président, soit à son initiative, soit à la demande du ministre ou d'un ou de plusieurs de ses membres. Les convocations contiennent l'ordre du jour et sont adressées au moins cinq jours ouvrables à l'avance au ministre, aux membres du comité, à l'entité gestionnaire de la voie navigable.

Le président coordonne les travaux et assure la transmission des prises de position et tout particulièrement des recommandations et avis du comité au ministre.

Art. 7. Le comité se dote d'un règlement d'ordre intérieur qui détermine l'ensemble des règles de fonctionnement du comité, y compris l'organisation du secrétariat, la prise en charge des frais de fonctionnement du comité et la mise à disposition des locaux de réunion.

Le règlement d'ordre intérieur sera soumis pour approbation au ministre.

Art. 8. Les membres du comité et de son secrétariat ainsi que les experts et les personnes participant en fonction des thématiques traitées ont droit à un jeton de présence dont le montant est fixé par le Gouvernement en Conseil.

Art. 9. Notre Ministre du Développement Durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

XXX, le XXX
Henri

Le Ministre du Développement durable et
des Infrastructures
Claude Wiseler

Fiche financière

jointe au

**projet de règlement grand-ducal déterminant la composition et les modalités de
fonctionnement du comité d'accompagnement**

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

Il convient de noter que le projet de loi n'engendrera aucun coût financier à charge du budget de l'Etat.

**Projet de
règlement grand-ducal du déterminant les propriétés domaniales relevant du
domaine public fluvial.**

Exposé des motifs

La détermination précise du domaine public fluvial est une condition élémentaire pour pouvoir assurer la gestion et la protection du domaine public fluvial, respectivement pour garantir la sécurité de la navigation et un développement harmonieux des activités en rapport avec la voie navigable.

A cette fin il est stipulé au paragraphe (3) de l'article 2 de la loi du sur la gestion du domaine public fluvial que les éléments composant le domaine public fluvial sont repris dans un relevé parcellaire et cartographique à publier par règlement grand-ducal.

Il s'y ajoute que bon nombre de terrains longeant la Moselle ont jadis été acquis par l'Etat aux frais de la Société Internationale de la Moselle dans l'intérêt du projet de canalisation de la Moselle, et que le Luxembourg se doit, pour pouvoir se conformer aux engagements contractés dans le cadre de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, de mettre en place un régime d'exploitation et de protection approprié.

L'objet du présent projet de règlement grand-ducal est donc de dresser l'inventaire authentique et complet des propriétés relevant du domaine public fluvial.

Les parcelles relevant du domaine public fluvial sont d'origines diverses et comportent des terrains:

- acquis dans l'intérêt de l'aménagement de la voie navigable et financés par la Société internationale de la Moselle sur base de l'article 3 de la convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle;
- relevant de l'assiette des anciens chemins de halage ou affectés depuis le fond des âges à l'usage de la navigation sur la Moselle, respectivement à une utilisation publique sans qu'une inscription foncière n'ait été opérée. A préciser que le tracé du chemin de halage a pu être reconstitué sur base des levés des années 1830 (Ur-kataster) de l'Administration du Cadastre et de la Topographie;
- affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public;
- de la rivière Moselle placés sous souveraineté commune de la République fédérale d'Allemagne et du Grand-duché de Luxembourg tel que délimité par le Traité bilatéral signé le 19 décembre 1984, ainsi que la partie de la Moselle longeant la frontière française et le parcours inférieur de la Sûre tel qu'il se trouve affecté par la retenue des eaux de la Moselle.

L'inventaire des parcelles relevant du domaine public fluvial est indispensable pour déterminer le cadre d'application des textes légaux et pour délimiter l'étendue du territoire à gérer.

Commentaire des articles

Ad Art. 1

L'article 1 introduit l'inventaire des parcelles composant le domaine public fluvial.

L'inventaire des propriétés domaniales comporte les parcelles du domaine de l'Etat bordant directement la rive luxembourgeoise de la Moselle et de la partie de la Sûre affectée par le reflux de la retenue de Trèves. A préciser qu'une grande partie des parcelles dont question ci-devant ont été acquises dans l'intérêt de l'aménagement de la Moselle à la suite de la signature de la Convention du 27 octobre 1956.

L'inventaire a été dressé de manière à ce que l'ensemble des infrastructures de navigation y soit inclus.

Sur les terrains publics riverains de la voie navigable non identifiés par un numéro parcellaire, la limite terrestre du domaine public fluvial est fixée par la limite formée par les parcelles publiques ou privées avoisinantes.

Pour le cas où des infrastructures relevant d'autres domaines publics (notamment voirie de l'Etat et domaine portuaire) se trouvent implantées sur les terrains dont question ci-devant, l'étendue du domaine public fluvial a été réduite au profit de l'infrastructure tierce. (voir aussi l'article 3.).

La limite du domaine public fluvial ainsi que le territoire à gérer sont arrêtés dans les plans de situation joints en annexe.

L'inventaire est établi par commune et section cadastrale dans l'ordre croissant du point kilométrique.

Ad Art. 2 et 3

Afin d'éviter que les terrains du domaine public fluvial ne soient soumis à des servitudes d'urbanisme incompatibles avec l'objectif de la loi sur la gestion du domaine public fluvial, les plans d'aménagements généraux des communes riveraines doivent obligatoirement tenir compte du statut particulier du domaine public fluvial.

Dans l'intérêt d'une affectation conforme aux besoins d'exploitation et de gestion de la voie navigable, il y a donc lieu d'apporter les modifications nécessaires au règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune.

Les modifications proposées ont pour objet d'insérer le domaine public fluvial parmi les catégories de zones dont les modes d'utilisation du sol peuvent être précisés en fonction des particularités et des caractéristiques propres du site à l'instar de la zone d'aérodrome.

A noter que cette manière de procéder s'inspire de la législation allemande relative à la gestion des voies d'eaux, qui a également désigné la Moselle, placée sous souveraineté commune, comme infrastructure de transport.

Ad Art. 4

Cet article vise la légalisation des infrastructures externes existantes (comme p.ex. chemins, sentiers, lieux de stationnement publics, murets de soutènement, ouvrages de rejet, passerelles etc.) situées sur les terrains relevant du domaine public fluvial et non exclus d'office du domaine public fluvial. Elles feront d'office l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public fluvial.

Ad Art. 5

Pour mémoire.

Texte du projet de règlement grand-ducal .

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu l'article 2 de la loi dusur la gestion du domaine public fluvial ;

Vu la loi du 29 décembre 1956 portant approbation de la Convention entre le Luxembourg, l'Allemagne et la France au sujet de la canalisation de la Moselle ;

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

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Les fonds constituant des dépendances du domaine public fluvial sont repris dans le relevé des parcelles et les plans de délimitation joints en annexe du présent règlement grand-ducal et qui en font partie intégrante.

Art. 2. Un article 24 *bis*, libellé comme suit, est inséré dans le règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune :

« Art. 24. *bis*. Zone du domaine public fluvial [FLUV]

La zone du domaine public fluvial est définie par l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du déterminant les propriétés domaniales relevant du domaine public fluvial. Elle comprend l'emprise des dépendances constituant le domaine public fluvial ainsi que la zone de servitude prévue à l'article 3 de la loi du concernant la gestion du domaine public fluvial. »

Art. 3. Est à compléter à l'annexe I : Légende-type du plan d'aménagement général du même règlement grand-ducal, la liste des zones par la zone suivante :



Zone du domaine public fluvial (art.24. *bis*)

Art. 4. Les infrastructures externes relevant d'autres domaines publics et se trouvant sur le domaine public fluvial visé à l'article 1^{er}, feront l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public fluvial délivrée d'office au plus tard dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal.

Art. 5. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable et
des Infrastructures
Claude Wiseler

Le Ministre des Finances
Luc Frieden

ANNEXE I

Relevé des parcelles

appartenant à l'Etat grand-ducal et faisant partie du domaine public fluvial
en vertu de l'article 2 de la loi du sur la gestion du domaine public fluvial

établi par commune et section cadastral

COMMUNE DE MERTERT

Section B de Wasserbillig

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
851/857	Esplanade de la Moselle	pâturage	0,00	0	35a80ca	X
851/2485	Esplanade de la Moselle	pré	65,32	0	56a80ca	X

COMMUNE DE MERTERT

Section C de Mertert

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
826/5711	Rue de la Moselle	vaine	0,16	0	7a90ca	
827/6694	Rue de la Moselle	pré	6,92	0	17a30ca	X
824/5710	Rue de la Moselle	terre labourable	7,76	0	9a70ca	X
823/5709	Rue de la Moselle	terre labourable	10,80	0	13a50ca	X
827/2552	Rue de la Moselle	pré	2,96	0	7a40ca	X
828/2553	Rue de la Moselle	pré	2,04	0	5a10ca	X
828/2554	Rue de la Moselle	pré	2,08	0	5a20ca	X
828/2555	Rue de la Moselle	pré	1,64	0	4a10ca	X
840/6825	Am Kundel	pré	3,65	0	9a13ca	X
913/7244	Quai de la Moselle	vaine	0,47	0	23a70ca	X
913/7243	Quai de la Moselle	place(occupée)*	21,45	0	19a50ca	X

*Occupation(s): construction spéciale

COMMUNE DE GREVENMACHER

Section A de Grevenmacher

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
2491/2567	Op der Laangwiss	pré	18,38	0	14a70ca	X
33/7297	Rue de Trèves	place	35,57	0	32a34ca	X

COMMUNE DE GREVENMACHER

Section B de Bois

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
466/2671	Pont	place	20,77	0	18a88ca	X
377/3065	Worbelterwiesen	place voirie	114,40	0	1ha04a00ca	X
377/3064	Worbelterwiesen	écluse	22,00	10000	20a00ca	
377/3062	Worbelterwiesen	place voirie	272,02	0	2ha47a29ca	X
377/3063	Port de Mertert	place (occupée)*	73,06	0	66a42ca	
590/3075	Wäistrooss	vaine	7,15	0	6a50ca	X
590/3076	Wäistrooss	vaine	34,72	0	31a56ca	X
610/3081	Route de Machtum	vaine	42,64	0	38a76ca	X
926/3084	Fëls	parking	43,85	0	39a86ca	X
916/3083	Op der Kelsbaach	vaine	8,50	0	7a73ca	X

*Occupation(s): bâtiment non défini

COMMUNE DE WORMELDANGE

Section A de Machtum

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
2170/1453	Deisermillen	pré	0,00	0	11a90ca	X
2140/6008	Wäistrooss	pré	3,96	0	3a45ca	X
2137/6006	Wäistrooss	pré	7,82	0	6a80ca	X
2137/3146	Wäistrooss	pré	3,45	0	3a00ca	X
2137/3147	Wäistrooss	pré	1,26	0	1a10ca	X
2/1269	Wäistrooss	pré	5,20	0	2a74ca	X
4/1270	Wäistrooss	pré	2,28	0	1a20ca	X
6/5746	Wäistrooss	pré	3,83	0	2a02ca	X
122/2519	Wäistrooss	pré	49,68	0	43a20ca	X
312/2520	Wäistrooss	pré	3,99	0	2a10ca	
812/1345	Wäistrooss	pré	0,36	0	40ca	X
815/1348	Wäistrooss	pré	0,32	0	36ca	X
816/1349	Wäistrooss	pré	0,47	0	53ca	X
819/5820	Wäistrooss	jardin	2,86	0	2a37ca	
820/3281	Wäistrooss	pré	4,68	0	5a20ca	
820/3282	Wäistrooss	pré	4,77	0	5a30ca	
823/2857	Wäistrooss	pré	2,52	0	2a80ca	
823/2859	Wäistrooss	pré	2,02	0	2a25ca	
1523/2014	Kommet	pré	6,32	0	5a50ca	
1527/2015	Kommet	pré	11,84	0	10a30ca	
1538/2018	Kommet	pré	4,83	0	4a20ca	
2844/2064	Houfels	pré	5,94	0	6a60ca	
2845/2065	Houfels	Pré	7,11	0	7a90ca	
2847/2068	Houfels	pré	4,59	0	5a10ca	
2848/3535	Houfels	pré	7,02	0	7a80ca	
2848/3536	Houfels	pré	6,93	0	7a70ca	
2850/2070	Houfels	pré	16,65	0	18a50ca	
2860/2076	Houfels	pré	25,47	0	28a30ca	

2861/2077	Houfels	pré	18,81	0	20a90ca
2941/2079	Houfels	pré	11,38	0	9a90ca
2957/2087	Houfels	pré	15,48	0	17a20ca
3001/2802	Houfels	pré	4,32	0	4a80ca
3001/2803	Houfels	pré	4,68	0	5a20ca
3016/2093	Houfels	pré	4,41	0	4a90ca
3016/2094	Houfels	pré	5,13	0	5a70ca
3017/2804	Houfels	pré	6,30	0	7a00ca
3017/2805	Houfels	pré	2,34	0	2a60ca

COMMUNE DE WORMELDANGE

Section B d'Ahn

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
1814/2691	Wäistrooss	pré	5,76	0	6a40ca	
1814/2692	Wäistrooss	pré	5,76	0	6a40ca	
1815/3755	Wäistrooss	pré	3,24	0	3a60ca	
1815/3756	Wäistrooss	pré	3,24	0	3a60ca	
1815/3106	Wäistrooss	pré	6,30	0	7a00ca	
1817/1528	Wäistrooss	pré	10,71	0	11a90ca	
1816/1526	Wäistrooss	pré	4,41	0	4a90ca	
1941/1530	Wäistrooss	pré	5,85	0	6a50ca	
1942/1532	Wäistrooss	pré	0,86	0	96ca	
1942/1533	Wäistrooss	pré	0,69	0	77ca	
1942/1535	Wäistrooss	jardin	1,00	0	83ca	
1944/1538	Wäistrooss	pré	3,24	0	3a60ca	
1964/1540	Wäistrooss	pré	1,98	0	2a20ca	
1963/1542	Wäistrooss	pré	4,95	0	5a50ca	
1965/5113	Wäistrooss	jardin	2,20	0	1a82ca	
1965/1547	Wäistrooss	pré	1,15	0	1a28ca	
1966/1550	Wäistrooss	pré	0,54	0	60ca	
1966/1551	Wäistrooss	pré	0,76	0	85ca	
1966/1554	Wäistrooss	pré	0,81	0	90ca	
1967/1564	Wäistrooss	pré	0,88	0	98ca	
1967/1563	Wäistrooss	pré	0,35	0	39ca	
1967/1562	Wäistrooss	pré	0,33	0	37ca	
1967/1561	Wäistrooss	terre labourable	0,31	0	32ca	
1967/1560	Wäistrooss	pré	0,27	0	30ca	
1/2774	Wäistrooss	pré	1,17	0	1a30ca	
1/2775	Wäistrooss	pré	1,08	0	1a20ca	
1/1465	Wäistrooss	pré	3,42	0	3a80ca	
24/1467	Wäistrooss	pré	0,76	0	85ca	
29/1470	Wäistrooss	pré	0,57	0	64ca	
30/4713	Wäistrooss	pré	0,86	0	96ca	
32/1476	Wäistrooss	pré	0,49	0	55ca	
37/1478	Wäistrooss	pré	0,37	0	42ca	
39/4714	Wäistrooss	pré	0,41	0	46ca	
42/2	Wäistrooss	pré	0,11	0	13ca	X

161	Wäistrooss	pré	0,00	0	4a50ca	X
213/2	Wäistrooss	pré	0,08	0	9ca	X
222/2896	Wäistrooss	pré	0,72	0	80ca	X
230/4722	Wäistrooss	pré	1,11	0	1a24ca	X
246/2956	Wäistrooss	pré	1,39	0	1a55ca	X
250/2902	Wäistrooss	pré	0,50	0	56ca	
256/2903	Wäistrooss	pré	0,90	0	1a00ca	
262/2905	Wäistrooss	pré	1,62	0	1a80ca	
269/2906	Wäistrooss	pré	0,97	0	1a08ca	
278/4729	Wäistrooss	pré	2,67	0	2a97ca	
900/3052	Wäistrooss	pré	1,03	0	90ca	
900/4804	Wäistrooss	pré	11,15	0	9a70ca	
900/4805	Wäistrooss	pré	9,54	0	8a30ca	X
924/2276	Wäistrooss	pré	3,87	0	4a30ca	X
927/151	Wäistrooss	pré	3,69	0	4a10ca	X
961/153	Wäistrooss	pré	2,16	0	2a40ca	X
961/1649	Wäistrooss	pré	0,63	0	70ca	X
961/1650	Wäistrooss	pré	1,35	0	1a50ca	
961/1651	Wäistrooss	pré	1,17	0	1a30ca	
961/4831	Wäistrooss	pré	2,25	0	2a50ca	
963/3475	Wäistrooss	pré	1,53	0	1a70ca	
963/3476	Wäistrooss	pré	1,53	0	1a70ca	
962/162	Wäistrooss	pré	2,97	0	3a30ca	
964/164	Wäistrooss	pré	0,97	0	1a08ca	
965/4833	Wäistrooss	pré	1,17	0	1a30ca	
965/1062	Wäistrooss	pré	1,44	0	1a60ca	
966/2283	Wäistrooss	pré	0,31	0	35ca	
966/2284	Wäistrooss	pré	0,67	0	75ca	
1015/4847	Wäistrooss	pré	3,42	0	3a80ca	
1015/3402	Wäistrooss	pré	0,99	0	1a10ca	
1015/3404	Wäistrooss	pré	0,99	0	1a10ca	
1015/191	Wäistrooss	pré	1,71	0	1a90ca	
1015/193	Wäistrooss	pré	1,35	0	1a50ca	
1015/195	Wäistrooss	pré	1,53	0	1a70ca	
1016/4849	Wäistrooss	pré	1,61	0	1a79ca	
1017/2921	Wäistrooss	pré	0,00	0	2a21ca	
1017/1633	Wäistrooss	pré	0,49	0	55ca	

COMMUNE DE WORMELDANGE

Section C de Wormeldange

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
4578/3893	Pietert	pré	0,00	0	11a80ca	
4586/8591	Pietert	pré	0,86	0	96ca	
4590/343	Pietert	pré	0,43	0	48ca	
4593/8592	Pietert	pré	0,90	0	1a00ca	
4604/3798	Pietert	pré	1,54	0	1a72ca	
4608/8593	Pietert	pré	0,54	0	61ca	
4608/807	Pietert	pré	0,36	0	40ca	

4613/8594	Pietert	pré	0,41	0	46ca	
4620/8595	Pietert	pré	1,20	0	1a34ca	
4621/362	Pietert	pré	0,54	0	60ca	
4624/366	Pietert	pré	0,45	0	50ca	
4628/8596	Pietert	pré	0,83	0	93ca	
4632/3308	Pietert	pré	0,81	0	91ca	
4632/3309	Pietert	pré	0,76	0	85ca	
4780/8626	Wäibur	pré	1,62	0	1a80ca	
4785/8627	Wäibur	vaine	0,03	0	1a38ca	
4789/3903	Wäibur	pré	0,32	0	36ca	
4792/3905	Wäistrooss	pré	0,43	0	48ca	
4793/3906	Wäistrooss	pré	0,39	0	44ca	
4796/2343	Wäibur	pré	0,77	0	86ca	
4798/2	Wäistrooss	pré	0,43	0	48ca	
4800/3180	Wäibur	pré	0,30	0	34ca	
4800/3181	Wäibur	pré	0,29	0	33ca	
4800/1557	Wäibur	pré	0,30	0	34ca	
4801	Wäibur	pré	0,97	0	1a08ca	
4804	Wäibur	pré	0,67	0	75ca	
4805	Wäibur	pré	0,62	0	69ca	
4808	Wäibur	pré	0,67	0	75ca	
4809	Wäibur	pré	0,62	0	69ca	
4812	Wäibur	pré	0,81	0	90ca	
4813/3918	Wäibur	pré	0,45	0	50ca	
4813/9230	Wäibur	pré	0,45	0	50ca	
4827/8633	Wäibur	pré	1,62	0	1a81ca	
4831/2707	Wäibur	pré	0,52	0	58ca	
4832	Wäibur	pré	0,46	0	52ca	
4835	Wäibur	pré	0,72	0	81ca	X
4836/565	Wäibur	pré	0,45	0	51ca	X
4836/6544	Wäibur	pré	0,92	0	1a03ca	X
4840/8634	Wäibur	pré	1,62	0	1a80ca	X
4844/8636	Wäibur	pré	4,48	0	4a98ca	X
4848	Wäibur	pré	1,41	0	1a57ca	X
4851	Wäibur	pré	1,31	0	1a46ca	X
4852	Wäibur	pré	0,81	0	90ca	X
364/10319	Wäistrooss	pré	0,00	0	18a24ca	X
364/10318	Wäistrooss	pré	0,00	0	10a66ca	X
1915/2912	Wäistrooss	pré	0,00	0	9a00ca	X
1924/8048	Wäistrooss	pré	4,57	0	5a08ca	X
1943/8049	Wäistrooss	pré	1,37	0	1a53ca	X
2097/10106	Wäistrooss	vaine	30,37	0	31a31ca	X
5766/10104	Wäistrooss	vaine	24,74	0	24a50ca	X
5755/10102	Wäistrooss	place	0,05	0	5ca	X
5739/10101	Wäistrooss	vaine	38,12	0	39a30ca	X

COMMUNE DE WORMELDANGE

Section D d'Ehnen

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
1427/5662	Wäistrooss	place	2,64	0	2a72ca	X

1427/5661	Wäistrooss	place	0,98	0	1a01ca	X
1411/5665	Wäistrooss	vaine	35,19	0	36a28ca	X
38/5658	Wäistrooss	place voirie	27,14	0	27a98ca	X
30/5654	Wäistrooss	vaine	19,98	0	20a60ca	X
532/5653	Wäistrooss	place	11,66	0	12a02ca	X
499/5649	Wäistrooss	vaine	1,73	0	1a78ca	
483/5645	Wäistrooss	vaine	2,12	0	2a19ca	
475/5642	Wäistrooss	vaine	0,87	0	90ca	
4360/5666	Wäistrooss	vaine	70,77	0	72a96ca	X

COMMUNE DE STADTBREDIMUS

Section B de Greiveldange

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
2254/7584	Hëttermillen	place	11,55	0	10a50ca	X
2255/3786	Hëttermillen	pré	78,27	0	48a90ca	X

COMMUNE DE STADTBREDIMUS

Section A de Stadtbredimus

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
3349/3518	Déifert	pré	17,55	0	13a50ca	
3337	Fëls	vigne	8,56	0	1a68ca	X
3333	Fëls	pâtur	0,12	0	1a70ca	X
3332	Fëls	pâtur	0,13	0	1a80ca	X
3325/240	Fëls	pâtur	0,05	0	70ca	X
3328/243	Fëls	pâtur	0,03	0	44ca	X
3329/244	Fëls	pâtur	0,03	0	40ca	X
3321/239	Fëls	pâtur	0,06	0	86ca	X
3318/236	Fëls	pâtur	0,38	0	5a40ca	X
3315/6790	Fëls	pâtur	0,04	0	57ca	X
3315/6789	Fëls	pâtur	0,04	0	57ca	X
3308/2640	Fëls	pâtur	0,14	0	1a95ca	X
3308/2639	Fëls	pâtur	0,14	0	1a95ca	X
3307/1920	Fëls	pâtur	0,06	0	80ca	X
3307/4218	Fëls	pâtur	0,02	0	35ca	X
3307/4217	Fëls	pâtur	0,02	0	35ca	X
3305/229	Fëls	vaine	0,02	0	1a16ca	X
3303/3218	Fëls	pâtur	0,59	0	8a40ca	X
3303/3217	Fëls	pâtur	0,78	0	11a10ca	X
3303/5642	Fëls	vigne	73,95	0	14a50ca	X
3287/4193	Fëls	vaine	0,04	0	1a75ca	X
3287/4194	Fëls	vaine	0,04	0	1a75ca	X
3286/2168	Fëls	vaine	0,01	0	40ca	X
3286/2169	Fëls	vaine	0,01	0	40ca	X
3283	Fëls	vaine	0,01	0	29ca	X
3282	Fëls	vaine	0,01	0	52ca	X
2154/4281	Wellesteens Gréin	pré	23,85	0	26a50ca	
2157/4287	Wellesteens Gréin	pré	13,00	0	10a00ca	

2154/4280	Wellesteens Gréin	pré	5,94	0	6a60ca	
2157/5480	Wellesteens Gréin	pré	6,76	0	5a20ca	
2154/5478	Wellesteens Gréin	pré	2,61	0	2a90ca	
2157/5479	Wellesteens Gréin	pré	6,76	0	5a20ca	
2154/5477	Wellesteens Gréin	pré	2,61	0	2a90ca	
2157/6547	Wellesteens Gréin	pré	14,95	0	11a50ca	
2154/6544	Wellesteens Gréin	pré	4,50	0	5a00ca	
2157/6546	Wellesteens Gréin	pré	14,95	0	11a50ca	
2154/6545	Wellesteens Gréin	pré	4,50	0	5a00ca	
2157/4283	Wellesteens Gréin	pré	41,22	0	45a80ca	
2154/4277	Wellesteens Gréin	pré	17,28	0	19a20ca	
2158/7950	Iweschte Gréin	pré	64,15	0	71a28ca	X
2157/4282	Wellesteens Gréin	pré	8,64	0	9a60ca	
2154/4276	Wellesteens Gréin	pré	20,52	0	22a80ca	
2154/5767	Wellesteens Gréin	pré	8,64	0	9a60ca	
2154/5766	Wellesteens Gréin	pré	8,64	0	9a60ca	
2154/8085	Iweschte Gréin	vaine	0,00	0	2a44ca	
2154/5765	Iweschte Gréin	pré	8,84	0	6a80ca	
2154/5764	Iweschte Gréin	pré	8,84	0	6a80ca	
2154/5763	Iweschte Gréin	pré	17,81	0	13a70ca	
2154/6121	Iweschte Gréin	pré	13,91	0	10a70ca	
2154/6122	Iweschte Gréin	pré	14,04	0	10a80ca	
2153/3794	Iweschte Gréin	pré	5,46	0	4a20ca	
2152/3793	Iweschte Gréin	pré	5,33	0	4a10ca	
2151/3792	Iweschte Gréin	pré	4,81	0	3a70ca	
2147/3791	Iweschte Gréin	pré	10,27	0	7a90ca	
2146/3790	Iweschte Gréin	pré	9,49	0	7a30ca	
2145/3789	Iweschte Gréin	pré	8,45	0	6a50ca	
2144/3788	Iweschte Gréin	pré	10,27	0	7a90ca	
2142/3787	Iweschte Gréin	pré	4,81	0	3a70ca	
2142/3786	Iweschte Gréin	pré	4,81	0	3a70ca	
2142/3785	Iweschte Gréin	pré	4,94	0	3a80ca	
2140/3784	Iweschte Gréin	pré	13,65	0	10a50ca	
2139/3783	Iweschte Gréin	pré	4,81	0	3a70ca	
2139/3782	Iweschte Gréin	pré	9,62	0	7a40ca	
2138/5372	Iweschte Gréin	pré	7,28	0	5a60ca	
2138/5371	Iweschte Gréin	pré	7,15	0	5a50ca	
2137/3780	Iweschte Gréin	pré	10,79	0	8a30ca	
2137/3779	Iweschte Gréin	pré	10,27	0	7a90ca	
2135/3778	Iweschte Gréin	pré	7,02	0	5a40ca	
2134/3777	Iweschte Gréin	pré	7,02	0	5a40ca	
2134/5370	Iweschte Gréin	pré	7,28	0	5a60ca	
2134/5369	Iweschte Gréin	pré	7,15	0	5a50ca	
2133/3774	Iweschte Gréin	pré	18,98	0	14a60ca	
2132/3773	Iweschte Gréin	pré	12,22	0	9a40ca	
2132/5551	Iweschte Gréin	pré	6,04	0	4a65ca	
2132/5552	Iweschte Gréin	pré	6,04	0	4a65ca	
2131/3771	Iweschte Gréin	pré	2,60	0	2a00ca	
2129/5368	Iweschte Gréin	pré	6,16	0	4a74ca	
2125/7423	Iweschte Gréin	pré	11,11	0	8a55ca	
2123/2387	Iweschte Gréin	pré	1,13	0	87ca	
2122/7422	Iweschte Gréin	pré	12,54	0	9a65ca	
2119/8084	Iweschte Gréin	pré	0,92	0	71ca	
2120/3764	Iweschte Gréin	pré	5,07	0	3a90ca	

2119/3760	lweschte Gréin	pré	0,35	0	27ca
2119/3763	lweschte Gréin	pré	2,06	0	1a59ca
2119/3759	lweschte Gréin	pré	0,35	0	27ca
2119/3762	lweschte Gréin	pré	2,02	0	1a56ca
2119/3758	lweschte Gréin	pré	0,35	0	27ca
2119/3761	lweschte Gréin	pré	2,01	0	1a55ca
2119/4274	lweschte Gréin	vaine	0,02	0	1a13ca
2118/4272	lweschte Gréin	pré	9,88	0	7a60ca
2091/7475	An der Laach	pré	2,53	0	1a95ca
2119/4273	lweschte Gréin	vaine	0,01	0	35ca
2118/4271	lweschte Gréin	pré	3,12	0	2a40ca
2092/7476	An der Laach	pré	2,50	0	1a93ca
2119/3755	lweschte Gréin	pré	1,30	0	1a00ca
2118/3749	lweschte Gréin	pré	6,89	0	5a30ca
2154/2421	lweschte Gréin	vaine	0,00	0	2a50ca
2154/6935	lweschte Gréin	vaine	0,00	0	80ca
2119/3754	lweschte Gréin	pré	0,49	0	38ca
2117/3748	An der Laach	pré	5,59	0	4a30ca
2092/7477	An der Laach	pré	2,11	0	1a63ca
2119/3753	lweschte Gréin	pré	0,46	0	36ca
2117/3747	An der Laach	pré	5,59	0	4a30ca
2093/7478	An der Laach	pré	6,04	0	4a65ca
2119/5367	lweschte Gréin	pré	0,26	0	20ca
2116/5365	An der Laach	pré	5,85	0	4a50ca
2119/5366	lweschte Gréin	pré	0,23	0	18ca
2116/5364	An der Laach	pré	5,85	0	4a50ca
2093/7479	An der Laach	pré	5,72	0	4a40ca
2119/2475	lweschte Gréin	pré	0,20	0	16ca
2115/3745	An der Laach	pré	4,94	0	3a80ca
2114/3744	An der Laach	pré	5,07	0	3a90ca
2113/3743	An der Laach	pré	3,17	0	2a44ca
2112/3742	An der Laach	pré	2,83	0	2a18ca
2094/6964	An der Laach	pré	6,69	0	5a15ca
2111/3741	An der Laach	pré	1,04	0	80ca
2111/3740	An der Laach	pré	1,04	0	80ca
2110/8083	An der Laach	pré	2,66	0	2a05ca
2107/7496	An der Laach	pré	5,73	0	4a41ca
2106/3735	An der Laach	pré	1,71	0	1a32ca
2103/3734	An der Laach	pré	1,43	0	1a10ca
2102/7495	An der Laach	pré	10,79	0	8a30ca
2096/6966	An der Laach	pré	5,91	0	4a55ca
2101/7494	An der Laach	pré	1,04	0	80ca
2101/3862	An der Laach	pré	3,38	0	2a60ca
721/7492	An der Laach	pré	7,80	0	6a00ca
721/6950	Wäistrooss	pré	2,04	0	1a57ca
721/7493	An der Laach	pré	8,06	0	6a20ca
721/6951	Wäistrooss	pré	4,35	0	3a35ca
721/6733	An der Laach	pré	3,96	0	3a05ca
721/6952	Wäistrooss	pré	1,46	0	1a13ca
721/6734	An der Laach	pré	3,96	0	3a05ca
721/6953	Wäistrooss	pré	6,50	0	5a00ca
721/3847	An der Laach	pré	8,19	0	6a30ca
721/3846	An der Laach	pré	8,32	0	6a40ca
		chemin			
721/3845	An der Laach	d'exploitation	0,00	0	4a80ca

721/6954	Wäistrooss	chemin d'exploitation	0,00	0	2a50ca	X
721/6957	An der Laach	pré	14,95	0	11a50ca	X
721/6955	Wäistrooss	pré	10,79	0	8a30ca	X
721/6956	An der Laach	pré	1,72	0	1a33ca	X
721/6852	Wäistrooss	pré	1,51	0	1a68ca	X
721/6853	Wäistrooss	pré	3,37	0	3a75ca	X
722/333	Wäistrooss	pré	2,47	0	2a75ca	X
722/334	Wäistrooss	pré	2,38	0	2a65ca	X
723/2863	Wäistrooss	pré	2,56	0	2a85ca	X
723/5449	Wäistrooss	pré	19,08	0	21a20ca	X

COMMUNE DE REMICH

Section A des Bois

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
233/2265	Réimecherbësch	vaine	129,28	0	1ha23a12ca	X
170/2263	Wäistrooss	pré	270,43	0	2ha57a55ca	X

COMMUNE DE REMICH

Section B de Remich

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
270/6772	Esplanade	place voirie	131,69	0	1ha25a42ca	X
1150/6781	Gréin	pré	72,51	0	45a32ca	X
1150/6777	Gréin	vaine	0,08	0	3a88ca	X
1225/6782	Rue de Macher	pré	260,53	0	1ha62a83ca	X

COMMUNE DE WELLENSTEIN

Section A de Kleinmacher

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
2/1	Op der Musel	pré	17,69	0	12a20ca	X
4	Op der Musel	pré	5,07	0	3a50ca	X
5/2215	Op der Musel	pré	13,34	0	9a20ca	X
6	Op der Musel	place	13,75	0	12a50ca	X
6/951	Op der Musel	pré	16,09	0	11a10ca	X
6/952	Scheierbiërg	pré	20,44	0	14a10ca	X
7	Op der Musel	pré	37,84	0	26a10ca	X
16/3308	Maachergaarden	*	0,00	0	58a85ca	X

*Nature: rivière; RNBT: 0,00; RBT: 0; CT: 15a00ca; Nature: route nationale; RNBT: 0,00; RBT: 0; CT: 43a85ca

COMMUNE DE WELLENSTEIN

Section B de Bech

N° de la	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle
----------	---------	--------	------	-----	----	----------

Parcelle						délimitée par infrastructure tierce
816/4016	Géier	pré	15,74	0	16a75ca	
1533/5106	Am Gréin	surface hydrographique	0,00	0	13a87ca	
1533/5105	Am Gréin	pré	0,00	0	9a06ca	
1510/5059	Am Gréin	pré	4,01	0	2a77ca	
1732/5137	Taupeschwues	pré	0,00	0	4a45ca	
1732/5135	Taupeschwues	pré	0,00	0	14a46ca	
1732/5134	Taupeschwues	surface hydrographique	0,00	0	88a20ca	
1732/5133	Taupeschwues	broussailles	0,00	0	39a93ca	

COMMUNE DE WELLENSTEIN
Section C de Schwebsingen

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
645/3986	Dränkwues	place	4,62	0	4a20ca	
643/4216	Huefgréin	pré	23,49	0	16a20ca	
643/4218	Huefgréin	pré	22,55	0	15a55ca	
643/4177	Huefgréin	pré	1,23	0	85ca	
643/4220	Huefgréin	pré	76,49	0	52a75ca	
643/3982	Huefgréin	place	1,54	0	1a40ca	
643/4223	Huefgréin	pré	0,94	0	65ca	
643/4222	Huefgréin	pré	23,78	0	16a40ca	
643/3984	Huefgréin	place	0,88	0	80ca	
643/4224	Huefgréin	pré	23,85	0	16a45ca	
643/4179	Huefgréin	pré	2,46	0	1a70ca	
643/4225	Huefgréin	pré	68,66	0	47a35ca	
643/4226	Huefgréin	pré	48,50	0	33a45ca	X
643/4227	Huefgréin	pré	72,79	0	50a20ca	X

COMMUNE DE SCHENGEN
Section A de Wintrange

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
1170/7121	Op der Mousel	pré	317,52	0	2ha35a20ca	X

COMMUNE DE SCHENGEN
Section C de Flouer

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
367/4741	Mecheren	pré	68,85	0	51a00ca	X
367/1588	Mecheren	pré	2,56	0	1a90ca	X

368/2828	Mecheren	pré	5,94	0	4a40ca	
368/1591	Mecheren	pré	8,37	0	6a20ca	
430/2	Mecheren	pré	1,62	0	1a20ca	
437/4745	Muselwis	pré	160,72	0	1ha19a05ca	X
455/4748	Muselwis	pré	6,62	0	4a90ca	
1675/4775	an der Käelchen	pré	161,06	0	3ha57a90ca	X
1634/4787	Gréissen	pré	11,72	0	26a05ca	
1751/4793	Schengenwis	pré	180,72	0	1ha33a87ca	X
1757/4703	Wäistrooss	vaine	11,52	0	10a29ca	

COMMUNE DE SCHENGEN

Section D de Schengen

N° de la Parcelle	Lieudit	Nature	RNBT	RBT	CT	Parcelle délimitée par infrastructure tierce
215/2447	Schengen	place voirie	170,26	0	1ha52a02ca	X
783/2449	a Päesch	vaine	17,34	0	15a48ca	X
829/2451	Routwis	vaine	9,59	0	8a56ca	X
1022/2577	a Päesch	route nationale	0,00	0	58a02ca	X
1050/2455	om Wues	vaine	32,66	0	29a16ca	X
1053/2456	om Wues	vaine	0,39	0	35ca	X

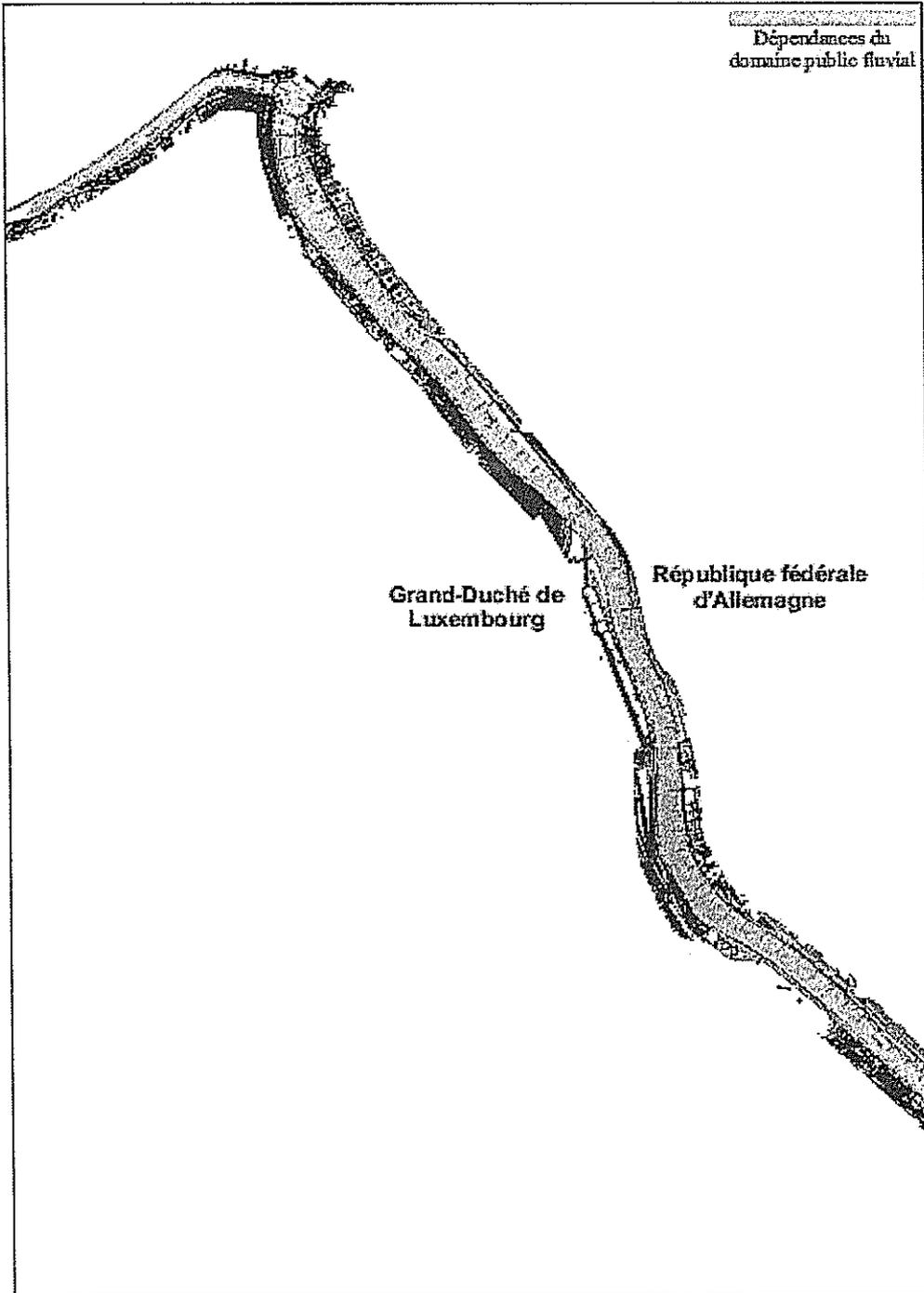
ANNEXE II

Plans de délimitation du domaine public fluvial

(feuilles 1- 5)

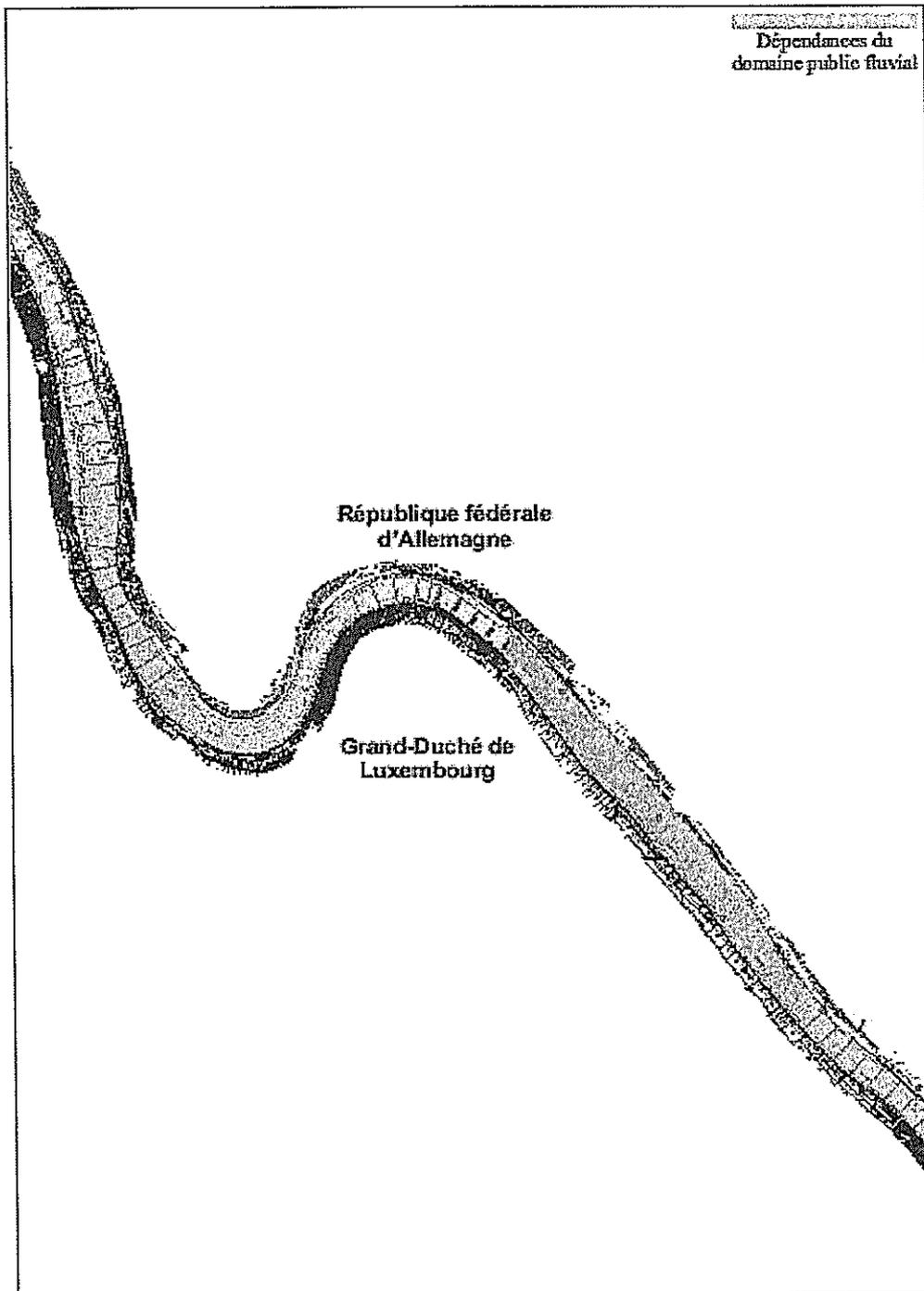
ANNEXE II
Plans de délimitation du domaine public fluvial

Feuille 1/5
PK. 205.800-211.700
Echelle 1 : 25 000



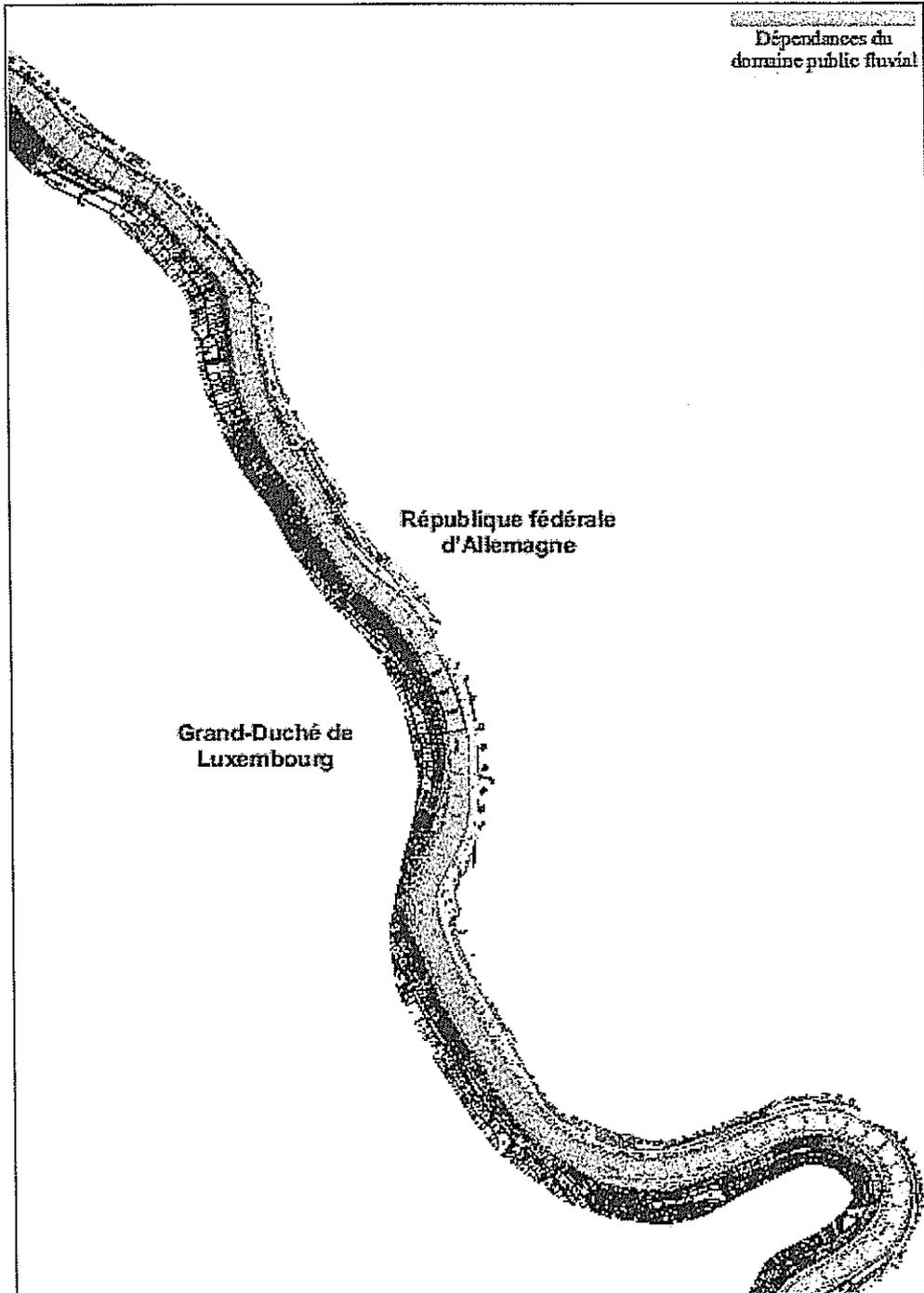
ANNEXE II
Plans de délimitation du domaine public fluvial

Feuille 2/5
PK. 211.700-219.300
Echelle 1 : 25 000



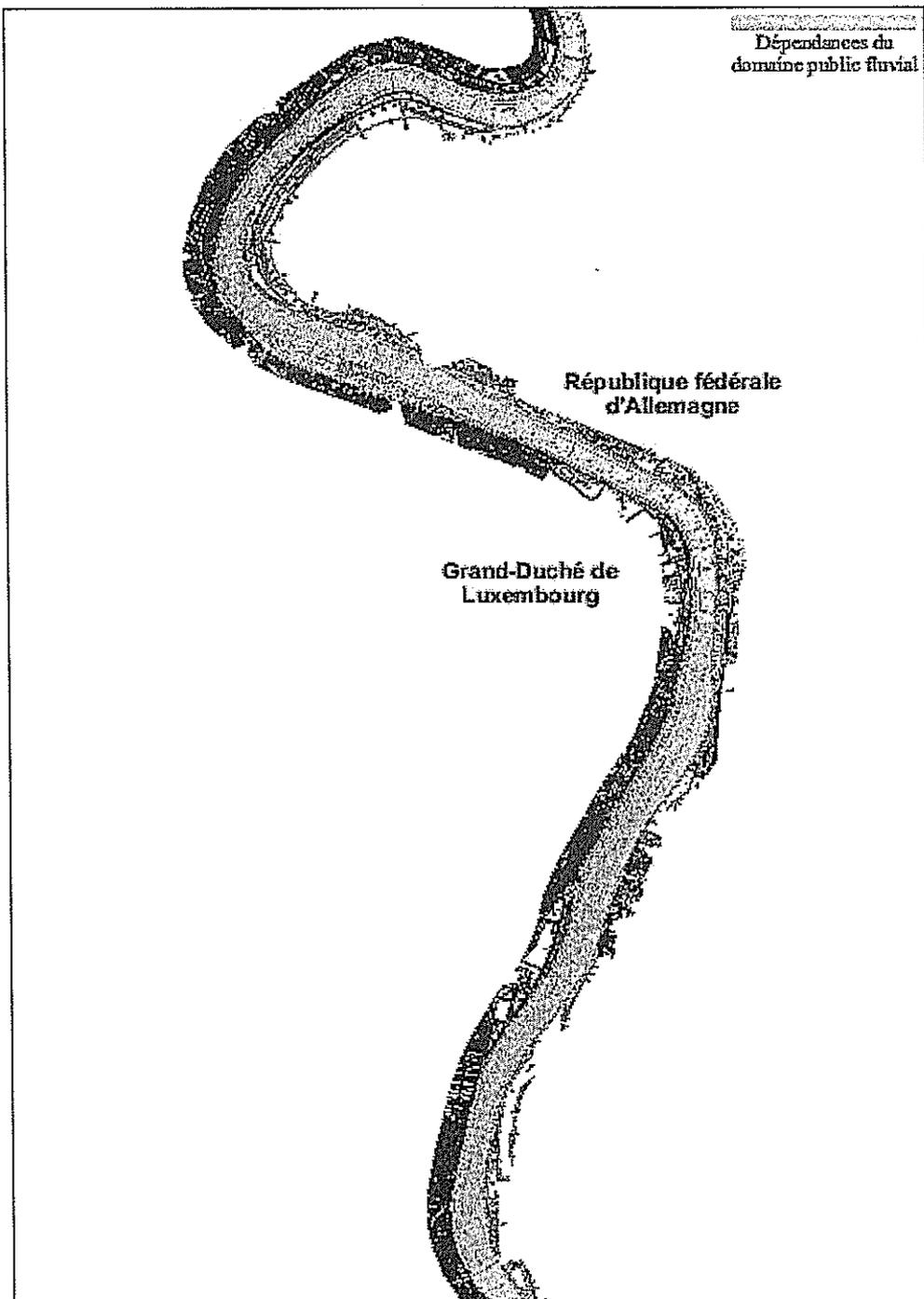
ANNEXE II
Plans de délimitation du domaine public fluvial

Feuille 3/5
P.K. 219.200-227.700
Echelle 1 : 25 000



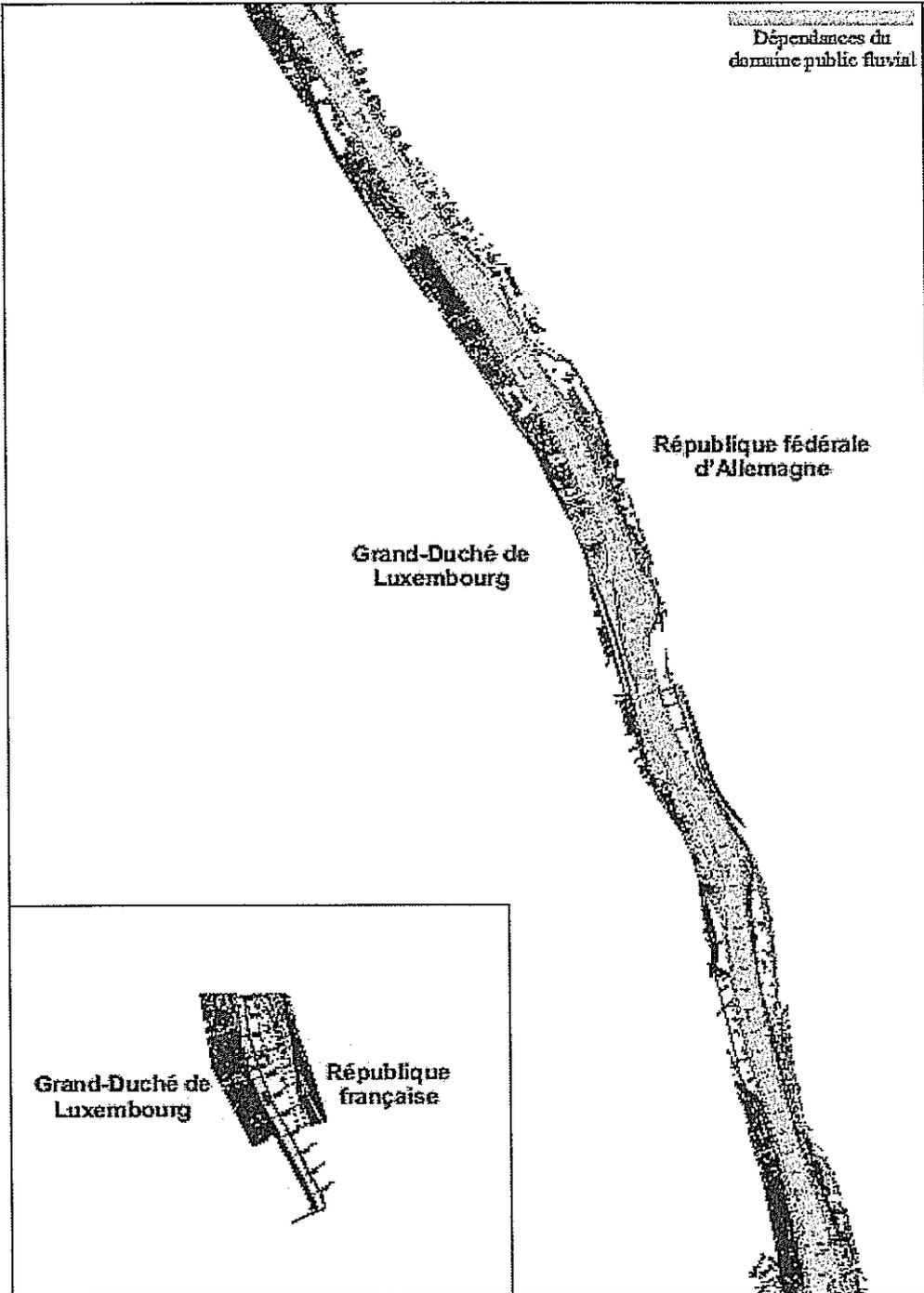
ANNEXE II
Plans de délimitation du domaine public fluvial

Feuille 4/5
P.K. 226.600-235.500
Echelle 1 : 25 000



ANNEXE II
Plans de délimitation du domaine public fluvial

Feuille 5/5
PK. 235.500-243.200
Echelle 1 : 25 000



Fiche financière

jointe au

**projet de règlement grand-ducal déterminant les propriétés domaniales relevant du
domaine public fluvial**

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

Il convient de noter que le projet de loi n'engendrera aucun coût financier à charge du budget de l'Etat.